

4 CV 1060

1947. Elle a, depuis, connu une certaine renommée. Ayant subi, au cours de l'étude de son développement, la fabrication s'est arrêtée en 1950. Le prix fiscal de ce modèle est de 4 CV.

AMENAGEMENT

ACTUELLEMENT

ous trouvons, pour la première fois, un des très rares constructeurs n'a pas hésité à offrir son client par des voitures supérieures à la vitesse de 90 km/h prévus peu de temps auparavant. Non seulement les performances de pointe de ce modèle grand luxe dépassent de 93 km/h, mais la vitesse de croisière est de 80 à 90 km/h, de sorte que les moyennes appréciées sont de 60 à 65 km/h.

CONSUMATION : S'il est pratiquement, on ne peut pas dire que la sobriété de ce modèle oscille aux alentours de 6,5 litres.



DES DEFANTS

ble insuffisamment in- brayage un peu sec, tendance à l'attraction munie de res- appel trop puissants, sur les premières sé- s manquant de pro- Tenue de route aléa- l mouillé et mauvais Voiture sensible aux aux. Suspension tribulaire de l'état des s, généralement trop trop fragiles sur les stabilité arrière très Aération insuffisante de non munis de t. Dimensions du cof- trop réduites. Angle tant à l'avant gau- ité des tôles et de accessoires. Finition désirer en de nom- s.

ENTRETIEN

Le chapitre entretien a été particulièrement bien conçu par la Régie. L'échange standard est développé au maximum. Il a été prévu la possibilité de remplacer les pistons et les chemises, ce qui pallie l'usure relativement rapide de ces organes. Le prix du coffret nécessaire à cette opération, dénommée « coup de fouet » n'est actuellement que de 5.600 francs. Il est également possible de procéder à l'échange standard du moteur pour le prix de 43.000 francs. Le modèle 1060 étant abandonné, les moteurs livrés en échange sont du type 1062.

PRIX ACTUEL
de 140 à 280.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

La puissance fiscale de ces modèles, jointe à leur consommation très raisonnable en font une voiture comptant des plus économiques. Le prix d'achat relativement bas de ces modèles 1060, leur conception simple et les facilités de réparation et d'entretien viennent encore ajouter à cet avan-

4 CV

Cette petite voiture qui connut en son temps une grande vogue a commencé à être construite par les usines Rosengart en 1928 sous la dénomination L.R. 2. Elle faisait alors 5 CV fiscaux ; après avoir fréquemment changé d'indication de type au cours des années qui suivirent, elle est devenue la Super-Cinq LR4N2, puissance fiscale 4 CV, construite de 1936 à 1939.

MOTEUR

Construit sous licence Austin, 4 cylindres en ligne à soupapes latérales. Alésage 56, course 76 jusqu'en 1936 ; de 1936 à 1939 ; alésage 55,9 course 76,2. Cylindres en fonte pour les premières séries, en aluminium dans les derniers modèles. Cylindrée 747 cm³ ; puissance 18 CV à 3.800 t/m ; taux de compression 5,37 à 6,13 suivant les types. Vilebrequin à 2 paliers. Carburateur Solex 26 G H F ou 26 V B F G. Buse 19, gicleur principal 100, gicleur de ralenti 40, correcteur 200, allumage par batterie 6 V. 45 ampères ; bobine et delco. Distribution par engrenages silencieux. Graissage par barbotage. Capacité du carter d'huile 3 litres. Refroidissement par thermo-siphon. Capacité du radiateur 5 litres. Fixation souple sur châssis par trois silent-blocs.

EMBRAYAGE

Monodisque à sec, non réglable.

BOITE DE VITESSES

Jusqu'en fin 1939, boîte 3 vitesses et marche arrière non synchronisées, nécessitant dans la plupart des cas le double débrayage. Sur les dernières LR4N2A et sur les LR4RI, boîte à 4 vitesses à rapports mieux étudiés mais sans synchronisation. Capacité du carter 0 l. 540.

TRANSMISSION

Par arbre longitudinal monté à chaque extrémité sur « Flectors » en toile caoutchoutée centré par des rotules fixées sur la boîte de vitesses et au pont arrière.

Pont arrière semi-flottant à pignon conique taille gleason avec différentiel. Capacité du pont 1 litre.

SUSPENSION

Ressorts à lames multiples transversales à l'avant et longitudinaux à l'arrière. 4 amortisseurs à friction.

DIRECTION

A vis sans fin avec réglage dans tous les sens. Barre d'accouplement montée sur silent-bloc.

FREINS

Mécaniques par câbles réglables sur les quatre roues.

RESERVOIR D'ESSENCE

En charge, remplissage sous le capot, capacité 27 litres.

POINTS FAIBLES A SURVEILLER A L'ACHAT

Embrayage, Freins. Démarreur qui a généralement perdu sa puissance, amortisseurs presque toujours inexistantes et pourtant nécessaires à une tenue de route déjà aléatoire. Déformations de carrosserie surtout dans les séries décapotables. Etat des planchers qui ne sont que de simples feuilles de contre-plaqué.

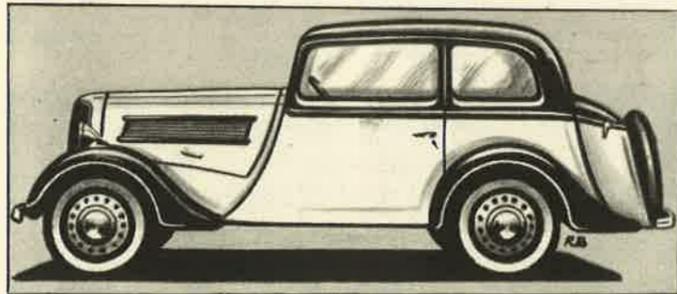
SES POSSIBILITES

NEUVE

Le constructeur annonçait dans la publicité de lancement de ces divers modèles, une vitesse garantie de l'ordre de 90 km/h, du moins en ce qui concerne les LR4N2.

Des raids spectaculaires effectués sur des voitures strictement de série avaient pu prouver à l'époque que cette robuste petite voiture était capable de parcourir 100.000 km en 110 jours, soit près de 900 km par jour. Elle représentait alors la première voiture de petite cylindrée prétendant pouvoir lutter avec les voitures quatre places de puissance plus élevée.

CONSOMMATION. — Cette même publicité annonçait une consommation ne devant pas excéder 6 litres aux 100.



SES AVANTAGES

Voiture robuste montée sur un châssis très résistant. Moteur ayant fait ses preuves.

D'un entretien facile ; sept points de graissage seulement, tous les points d'attache de suspension étant montés sur silent-bloc. Consommation d'essence intéressante en regard des possibilités de la voiture et de son âge.

Habitabilité suffisante pour une petite voiture de conception ancienne, étant à noter qu'elle était à l'époque la seule voiture de cette cylindrée offrant aux amateurs des carrosseries quatre places.

Assez bonne aération par glaces descendantes et pare-brise ouvrant largement.

Démarré par tous les temps, bien que l'usage de la manivelle soit pratiquement indispensable en hiver.

ACTUELLEMENT

A l'usage, cette petite voiture s'est effectivement révélée fort robuste. Elle circule encore en assez grand nombre sur nos routes et a souvent largement dépassé le cap des 100.000 km. En revanche, si la robustesse tant vantée est réelle, il semble que l'on ait fait preuve d'optimisme en matière de vitesse, à moins que les modèles subsistant ne soient trop fatigués pour atteindre de telles allures ; en moyenne, on peut encore espérer rouler à une vitesse de croisière de 70 km/h en poussant quelques pointes jusqu'à 80, voire 85 km/h.

CONSOMMATION. — Pour la plupart des modèles encore en circulation, la moyenne, reconnue par les usagers, oscille sensiblement aux alentours de 7 litres.

SES DEFANTS

Moteur bruyant, graissage sans pompe, d'où risque de bielles coulées, embrayage extrêmement sec, non réglable et d'une course ridiculement petite. Boîte de vitesses d'un maniement désagréable et mal échelonnée, provoquant un trou regrettable entre la 2^e et la 3^e, surtout sensible en côte. Suspension trop dure donnant fréquemment une impression de tangage désagréable et même dangereuse à allure rapide, ne pouvant être corrigée par des amortisseurs devenus inefficaces dans la plupart des cas. Tenue de route très moyenne ; trop sensible au vent.

Direction fatigante parce que trop dure et prenant du jeu, tant par le boîtier que par la barre d'accouplement.

Freins d'une efficacité très discutables, nécessitant de fréquents réglages.

Carrosserie prenant facilement du jeu, source inévitable de bruits.

AMENAGEMENT

La diversité des carrosseries qui étaient proposées aux éventuels acquéreurs de cette voiture nous laisse rêveurs : elle existait en effet en sept carrosseries différentes, elles-mêmes représentées sur le marché par un minimum de deux variantes plus ou moins luxueuses. Conduite intérieure, 4 places, 2 portes ; coupé tôlé 2 places, 2 portes ; cabriolet décapotable, 2 places, 2 portes ; cabriolet décapotable 4 places, 2 portes ; commerciale 4 places, ouverture arrière ; fourgon tôlé 400 kg et fourgon côtés bâchés.

CONFORT

Le constructeur avait en outre fait un effort pour la satisfaction des usagers en équipant ses voitures de sièges d'une ligne assez « neuve » à l'époque et dont la plupart ont subi l'outrage des ans sans une trop grande détérioration. L'aspect général de ces divers modèles présentait une note suffisamment élégante et ne daterait encore pas trop si ce n'était leur largeur vraiment étonnante qui leur donne une ligne désuète.

PNEUMATIQUES

A l'origine, du moins pour les modèles postérieurs à 1936, les pneumatiques étaient de dimensions 120x40. Malheureusement, ils ont actuellement disparu du marché et nombreux sont les usagers qui hésitent dans le choix d'une dimension de remplacement. Il en existe deux qui peuvent être montées sans inconvénient : 130x40 ou 145x40. Toutefois, les jantes n'étant pas prévues pour cette dernière dimension, il est indispensable d'apporter un soin particulier au montage.

ENTRETIEN

S'il est impossible de se procurer certaines pièces détachées pour les LR2, LR4, LR47 et LR49 sans procéder à des transformations onéreuses, on trouve encore facilement dans les grands centres, toutes les pièces adaptables aux séries LR4 N2 et suivantes. En ce qui concerne les échanges standard moteur, l'usine ne dispose plus régulièrement de tous les modèles. Certains concessionnaires ou garagistes sont cependant en mesure d'effectuer cette opération dont le prix est généralement d'environ 60.000 francs.

PRIX ACTUEL
de 50 à 130.000 francs

PRIX DE REVIENT PAR RAPPORT A L'AGE

Cotées relativement bas en raison d'une conception déjà ancienne, ces modèles se déprécient peu. Les pannes graves étant assez rares, il en résulte un prix de revient kilométrique fort modeste, la consommation d'essence et les frais d'entretien général restant en rapport avec les voitures modernes et de cylindrée égale.