

### Guide d'achat

PAR BRUNEDI  
ARCHIVES RÉTROVISEUR

*Présentée en mars 1956 au Palais de Chaillot, la Dauphine venait épauler par le haut la 4CV, dont elle reprenait l'architecture, bon nombre de solutions techniques et quelques pièces. Fiable et économique, elle reste une voiture d'usage quotidien moyennant quelques précautions détaillées ci-après.*

## TRANSMISSION

### Comment ça marche ?

Transmission aux roues arrière. Boîte intégrant le pont, à 3 ou 4 rapports (1961 sur Ondine et Gordini), 1<sup>er</sup> non synchro jusqu'en 1962 (Dauphine). Commande par double tringle et croisillons. Moteur et boîte solidaires, directement fixés sur la traverse qui supporte les suspensions arrière et qui est fixée à la caisse. Chaque demi-arbre de roue passe dans un tube — appelé trompette — articulé sur la boîte, qui supporte les tambours de frein.

### A surveiller

Côté boîte, les deux roulements à aiguilles qui permettent à la trompette de débattre verticalement et supportent tous les efforts : ils peuvent être endommagés ou avoir pris du jeu dans leur logement (carter alliage de la boîte). Les demi-arbres de roues peuvent alors se vriller et casser. Des tirants longitudinaux reliant la traverse arrière support moteur aux trompettes côté roue amélioreraient le guidage des roues en compétition.

# RENAULT Dauphine



## CARROSSERIE

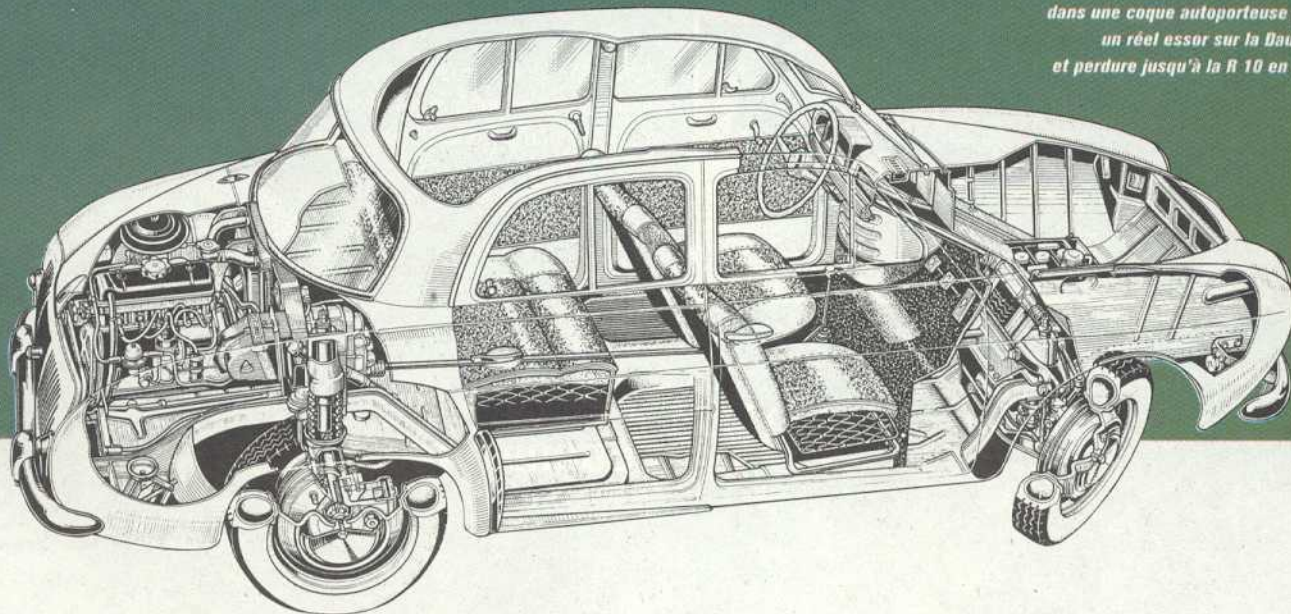
### Comment ça marche ?

Caisse autoporteuse en tôle d'acier, ailes avant et arrière et traverses de suspension avant et arrière boulonnées à la caisse. Carrosserie 4 portes, vitres descendantes à l'avant et coulissantes à l'arrière. Capot avant ouvrant contre le sens de la marche.

### A surveiller

Comme pour tous les véhicules mono-coque il faut se méfier de la rouille du plancher et de la traverse avant. Les glissières de vitres, les bas de portes et les charnières de capot sont souvent corrodés, mais les pièces existent.

*Apparu avec la 4 CV en 1947, le concept "tout à l'arrière" dans une coque autoporteuse prend un réel essor sur la Dauphine et perdure jusqu'à la R 10 en 1971.*



## MOTEUR

### Comment ça marche ?

**Dauphine (R 1090) :** 4 cylindres en ligne longitudinal, en porte-à-faux arrière, 845 cm<sup>3</sup> (58x80), bloc fonte, chemises amovibles, vilebrequin 3 paliers, soupapes en tête, carburateur Solex 28 IDT, 30 ch à 4 250 tr/mn.

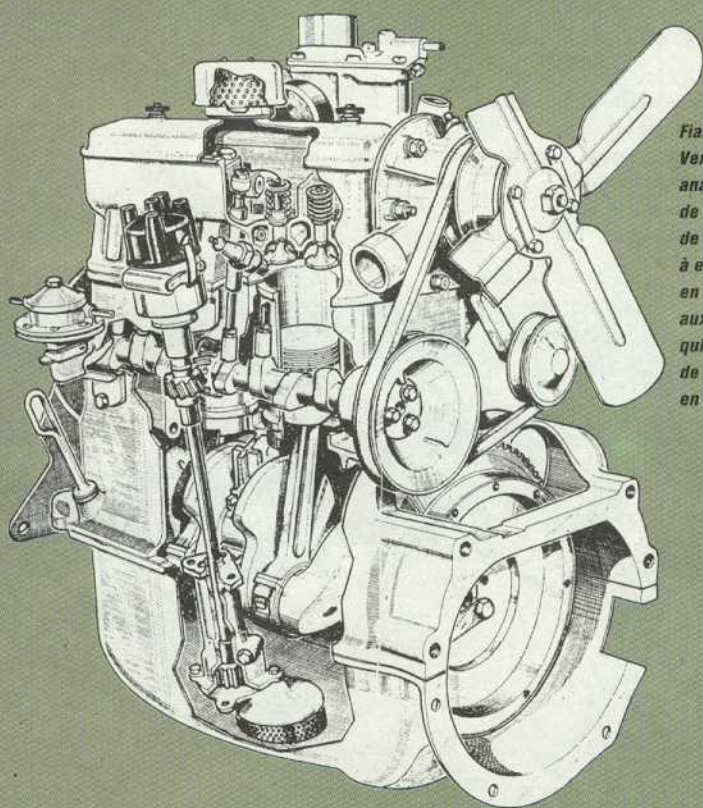
**Gordini :** culasse spéciale, carburateur de 32, rapport volumétrique 7,6, puis 7,75, puis 8 : 1. 35, puis 40 ch SAE.

**1093 :** idem sauf carburateur Solex 30 PAIA, tubulure d'admission spéciale,

rapport volumétrique de 9 : 1, 49 ch DIN.

### A surveiller

Le pignon de distribution en Celoron, parfois remplacé par un élément alu. La propreté du radiateur et la présence de toutes les tôles (vers le radiateur, autour du moteur) pour garantir un bon refroidissement. En effet, contrairement à une voiture à moteur avant dont le refroidissement s'améliore avec la vitesse, le refroidissement de la Dauphine à circulation d'air forcée doit être bien canalisée pour garantir un bon refroidissement.



*Fiable, le moteur Ventoux de conception analogue à celui de la 4 CV reste de nos jours facile à entretenir, en s'adressant aux professionnels qui disposent de nombreuses pièces en stock.*

## PRIX DES PIÈCES

Voiture très largement diffusée, la Dauphine se trouvait il y a peu dans toutes les casses, même si elle se fait plus rare aujourd'hui. De plus elle partage certains éléments mécaniques avec la 4CV, la Dauphinoise, l'Estafette et la R8, ce qui multiplie les chances de trouver les pièces qui vous manquent.

Moyenne de prix TTC aimablement communiqués par Melun Rétro Passion (tél. 01 64 81 31 00, fax 01 64 81 31 09), Dépanoto (tél. 02 37 52 43 25, fax 02 37 52 74 52) et Néo Rétro (tél. 05 55 48 38 58, fax 05 55 00 27 96).

Pochette de joints moteur (suivant moteur)	356 F à 495 F
Coup de fouet (ensemble chemise-pistons, segments et axes appariés + joints de chemise, joints de culasse et joints de carter)	2365 F
Bloc moteur	(occasion) 900 F
Mécanisme d'embrayage	475 F
Amortisseurs (l'un selon la marque)	de 485 F à 750 F
Feux arrière	230 F
Phare (suivant qualité)	de 220 F à 266 F
Disques de freins (la paire)	648 F
Plaquettes (les quatre AV ou AR)	199 F
Tambour (occasion) suivant modèle	200 à 400 F
Cylindre de roue	AV : 230 F, AR : 259 F
Garniture	En 30 mm : 205 F, en 35 mm : 219 F
Aile AV ou AR	Occasion à partir de 400 F
Porte AV ou AR	Occasion à partir de 400 F

## EVOLUTION DE L'ESPÈCE

### 1951

A la demande de Pierre Lefaucheur, démarrage de l'étude du Projet 109 qui aboutira à la Dauphine.

### 1956



Présentation officielle au Palais de Chaillot le 6 mars 1956 devant 20 000 personnes, puis au Salon de Genève. Début de la production ce même mois. Volant crème à branche en "V", combiné devant le conducteur, démarreur tirette et roues "étoile" à jantes détachables comme la 4CV. Les clignotants sont encore les jockeys de 4CV situés en bas des panneaux de custode.

### 1957

En option, embrayage Ferlec automatique.

### 1958



Apparition de la Gordini, version plus puissante, équipée d'une boîte 4 rapports synchronisés et, comme tout le reste de la gamme, de roues à voile plein.

### 1961

Volant et planche de bord noirs, volant en "V" inversé. Présentation de l'Ondine : mieux finie et plus soignée avec le choix des mécaniques normale ou Gordini, et boîte 4. Intégration des clignotants dans les feux arrière. Présentation de la 1093, version commerciale des modèles compétition engagés par la Régie : moteur plus puissant, tambours ailetés, suspensions abaissées, compte-tours dans le vide-poches gauche, phares agrandis (180 mm).



## Guide d'achat

### ÉVOLUTION DE L'ESPÈCE (SUITE)

1963



Disparition de la version Ondine et de la 1093. Apparition de la version "Automatic", équipée d'une boîte Jaeger à 3 vitesses, commandée par des boutons poussoirs situés à gauche du volant.

Toute la gamme Dauphine reçoit quatre freins à disque.

1964

Remplacement de la berline de base par la berline Export (4 vitesses).

1965

Disparition de la Dauphine Export et maintien au catalogue de la seule version Gordini.

1967

Fin de la production de la Dauphine en décembre 1967, après plus de 2 000 000 de véhicules commercialisés en 12 ans.

## LES CLUBS

Les Clubs des Amateurs d'Anciennes Renault (CAR), avec leurs multiples branches régionales, le plus important étant le "CAR Ile-de-France" 36, rue Traversière, 92100 Boulogne, tél/fax 01 46 21 30 50

## TRAINS ROULANTS

### Comment ça marche ?

Suspension à quatre roues indépendantes avec ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques télescopiques ; triangles superposés et barre anti-roulis à l'avant, essieu brisé à l'arrière. Direction à crémaillère. A partir de 1958, suspension dite "Aérostable" composée à l'avant de tampons de caoutchouc à flexibilité variable et à l'arrière de coussins pneumatiques remplis d'air à la pression atmosphérique.

### A surveiller

Jeu dans les bagues du train avant : les axes de fusées sont parfois détériorés si on a trop attendu pour changer les bagues. Attention, la mauvaise fixation de la biellette entre le triangle supérieur et l'extrémité de la barre anti-roulis rend cette dernière inopérante et la voiture dangereuse, d'où une bonne part de sa mauvaise réputation. Vérifier le bon état des cages et/ou des logements des roulements à aiguille des tubes de transmission et l'état des sangles anti-débattement à l'AR.

## FREINS

### Comment ça marche ?

Née avec quatre tambours (R1090), La Dauphine passa d'un extrême à l'autre en adoptant quatre freins à disque en 1964 (1963 pour R 1093). Frein à main à câble agissant sur les roues arrière.

### A surveiller

L'étanchéité des cylindres de roue, ainsi que les câbles de frein à main qui peuvent gripper. Les étriers alu des freins à disque ne supportent pas les immobilisations prolongées.

## COMBIEN ?

On trouve des Dauphine de tous les âges et dans tous les états. L'avis d'un club peut éviter bien des déboires. La cote "+" correspond à une voiture en très bon état d'origine ou bien restaurée, la cote "-" correspond à une voiture à restaurer entièrement. Une voiture parfaitement restaurée peut, bien entendu, prétendre à un prix plus élevé.

MODÈLES	ANNÉES	COTE +	COTE -
Dauphine berline 3 vitesses	1956-1964	19 000 F	3 000 F
Dauphine Export (R1094)	1964-1965	22 000 F	3 000 F
Ondine berline (R1090A)	1961-1962	25 000 F	4 000 F
Dauphine Automatic berline	1963-1966	16 000 F	2 000 F
Dauphine Gordini Berline	1958-1961	30 000 F	6 000 F
Ondine Gordini berline	1961-1962	28 000 F	5 000 F
Dauphine Gordini Berline (R1091)	1963	27 000 F	5 000 F
Dauphine Gordini Berline (R1095)	1965-1968	25 000 F	4 000 F
Dauphine 1093	1962-1963	40 000 F	17 000 F

*Le système de refroidissement logé à l'arrière en avant de la mécanique est soumis à rude épreuve, a fortiori dans la circulation actuelle. Il se révèle néanmoins suffisant s'il ne manque aucune tôle ou carton dans le compartiment moteur.*

