

Heller.

Renault 4 CV "Pie"

Préfecture de Police, Paris, 1955



80764

F

La 4 CV « Pie » de la Police Parisienne est mise en service au printemps de 1955. Elle étonne d'abord les badauds, puis pendant toute sa carrière devient un pôle d'attraction pour les provinciaux et les touristes étrangers en visites dans la capitale.

Au début des années 50 la « Grande Maison » doit remplacer une grande partie de son parc automobile, qui date de l'avant-guerre et commence à poser de sérieux problèmes de maintenance et de réparations. Avec l'accord du responsable de la logistique rattaché au cabinet du Préfet de Police, le directeur du service technique demande à la Régie RENAULT de concevoir une version spécifique de la 4 CV pour la police.

Les essais débutent en 1954, en étroite collaboration avec la Préfecture de Police dont le cahier des charges est précis. Un embrayage renforcé Ferlec, un carburateur de 32 (au lieu de 22) combiné avec une tubulure spéciale d'admission échappement et une culasse, conçue par les mécaniciens de la préfecture, permettent d'améliorer le taux de compression du moteur et sa puissance qui atteint une trentaine de chevaux. Une alimentation en 12 volts remplace celle d'origine en 6 volts afin d'assurer les transmissions radio, grosses consommatrices d'énergie électrique.

Le premier prototype est d'abord noir avec un toit blanc. Les suivants arborent le partage de couleurs que l'on lui connaît, blanc pour les quatre ailes et le toit, noir pour les autres éléments de la carrosserie. C'est à ce panachage de couleurs qu'elle doit son surnom de « voiture Pie », en comparaison avec l'oiseau du même nom.

Les essais terminés et concluants, la Préfecture de Police passe, au mois de mars 1955, une première commande de 15 voitures. Une seconde commande portant sur 58 autres voitures du même type est passée en avril 1957.

Les premiers conducteurs des « voitures pie » sont recrutés parmi les chauffeurs des cars de police secours, grands habitués de la conduite en milieu urbain et des difficultés de la circulation parisienne. De plus, ils connaissent parfaitement toutes les rues de leurs secteurs. L'équipage, rattaché à la brigade motocycliste, se compose d'un gardien de la paix conducteur et d'un brigadier opérateur radio et chef de bord. Ils portent la casquette, ce qui est un avantage par rapport au képi, vu la hauteur de l'habitacle de la 4 CV. Les patrouilles sont assurées 22 heures sur 24 par trois équipages et, entre 6 et 8 heures du matin, cette pose permet d'effectuer la maintenance, les petites révisions et réparations, ainsi que la recharge de la batterie.

La carrière de la 4 CV « Pie » de police s'arrête dans le milieu des années 60. Elle reste un symbole pour les personnels de la préfecture et fait partie intégrante de l'histoire de la vie parisienne.

CHARACTERISTIQUES :

Longueur hors tout : 3,63 mètres.
Largeur hors tout : 1,43 mètre.
Empattement : 2,10 mètres.
Voie avant : 1,22 mètre.
Voie arrière : 1,22 mètre.
Moteur : RENAULT 4 cylindres en ligne à soupapes culbutées.
Cylindrée : 748 Cm³.
Puissance : 30 CV.
Carburateur : carburateur SOLEX 32 IAC.
Embrayage : renforcé Ferlec.
Boîte de vitesses : 3 avant - 1 arrière.
Transmission : par demi arbre oscillant.
Direction : à crémaillère.
Rayon de braquage : 4,20 mètres.
Suspension : roues indépendantes, ressorts hélicoïdaux et amortisseurs hydrauliques.
Freins : hydrauliques sur les quatre roues.
Pneumatiques : 135 x 400 ou 500 x 15.
Poids à vide : 600 kg.

GB

The 4 CV "Maggie" of the Parisian Police was put into service in the spring of 1955. At first, it surprised curious onlookers and then throughout its career became a magnet for people living in the provinces and foreign tourists visiting the capital.

At the beginning of the 50s, the "Grande Maison" had to replace much of its car fleet that dated back to before the war and had started to pose serious problems in terms of maintenance and repair. With the agreement of the logistics manager of the Préfet de Police office, the technical service manager asked the Régie RENAULT to design a specific 4 CV version for the police.

Tests began in 1954, in close partnership with the Préfecture de Police whose specifications were very exact. A reinforced Ferlec clutch, 32 (instead of 22) carburetor combined with a special exhaust manifold and a cylinder head, designed by the Préfecture mechanics, improved the rate of engine capacity along with its horse power, which reached around 30hp. A 12-volt electricity supply replaced the original 6-volt supply so as to provide radio transmissions, heavy consumers of electrical energy.

The first prototype came in black with a white roof. The following ones sported the blend of colours that it's known for, white for the four wings and the roof, black for the other body components. It was this combination of colours that gave it its nickname "Maggie car", like the bird.

The tests completed and conclusive, the Préfecture de Police placed a first order for 15 cars in March 1955. A second order for a further 58 cars of the same model was placed in April 1957.

The first drivers of the "Maggie car" were recruited from among the drivers of police coaches, who were long used to driving in the city and to the difficulties of the Parisian traffic. In addition, they knew all the streets and their areas perfectly. The team, attached to the motorcycle brigade, was made up of a policeman driver, a radio operator sergeant and a skipper. They wore a helmet, which was more advantageous than the kepi due to the height of the interior of the 4 CV. Patrols were ensured 22 hours out of 24 by three teams and between 6-8am, this meant that maintenance, small reconditioning and repair work and battery recharging could be conducted.

The career of the police 4 CV "Maggie" ended in the mid 60s. It remained a symbol for staff working at the Préfecture and is an integral part of the history of Parisian life.

CHARACTERISTICS :

Overall length : 3.63 metres.
Overall width : 1.43 metres.
Wheel base : 2.10 metres.
Front track width : 1.22 metres.
Rear track width : 1.22 metres.
Engine : RENAULT 4 in-line cylinders tilted valves.
Engine capacity : 748 cm³.
Horse power : 30 hp.
Carburation : carburettor SOLEX 32 IAC.
Clutch : reinforced Ferlec.
Gearbox : 3 in front - 1 rear.
Transmission : by rotating half shaft.
Steering : by steering rack.
Deflection radius : 4.20 metres.
Suspension : separate wheels, helicoidal springs and hydraulic shock absorbers.
Brakes : hydraulic on all four wheels.
Tyres : 135 x 400 or 500 x 15.
Empty weight : 600 kg.

D

Der „Elster“ genannte 4 CV der Pariser Polizei wird im Frühling 1955 eingesetzt. Er ruft in der Öffentlichkeit zunächst Verwunderung hervor, sollte dann jedoch während seiner ganzen Karriere ein Anziehungspunkt für Provinzler und ausländischen Besucher in der Hauptstadt bleiben.

Am Anfang der fünfziger Jahre muss das „Grande Maison“ (die Polizeipräfektur) einen großen Teil seines Automobilparks erneuern, der noch aus der Vorkriegszeit stammt und große Wartungs- und Reparaturprobleme stellt. Im Einverständnis mit dem Logistikleiter des Kabinetts des Polizeipräsidenten beauftragt der technische Leiter die Régie RENAULT mit der Planung einer Sonderausführung des 4 CV für die Polizei.

Die Tests beginnen 1954 in enger Zusammenarbeit mit der Polizeipräfektur, deren Pflichtenheft sehr präzise ist. Eine verstärkte Ferlec Kupplung, ein Vergaser von 32 (anstatt 22), kombiniert mit einem speziellen Einlass-Auslassstutzen und einem von den Mechanikern der Präfektur entwickeltem Zylinderkopf, erlauben, den Kompressionsatz des Motors und seine Leistung zu verbessern, die ca. 30 PS erreicht. Eine Stromversorgung von 12 Volt ersetzt die ursprüngliche Versorgung in 6 Volt, um die viel Strom erfordernden Radioübertragungen zu sichern.

Das erste Modell ist zunächst schwarz mit einem weißen Dach. Die folgenden Modelle weisen die bekannte Farbverteilung auf, weiß für die vier Koffel und das Dach, schwarz für die anderen Karosserieteile. Eben dieser Farbverteilung verdankt es seinen Spitznamen „Elster“ nach dem gleichnamigen Vogel.

Nach den abgeschlossenen und erfolgreichen Tests gibt die Polizeipräfektur im März 1955 zuerst 15 Wagen in Auftrag. Ein zweiter Auftrag über 58 weitere Wagen desselben Typs wird im April 1957 erteilt.

Die ersten Fahrer der „Elstern“ werden unter den Fahrern der Funkstreifenwagen ausgewählt, die an das Fahren in städtischer Umgebung und an die Pariser Verkehrsprobleme gut gewöhnt sind. Zudem kennen sie perfekt alle Straßen ihres Sektors. Die Besatzung, die der Motorradbrigade angeschlossen ist, besteht aus einem Polizeibeamten, dem Fahrer und einem Unteroffizier der Gendarmerie, Radiooperateur und Chef an Bord. Alle tragen eine Schirmmütze, was einen Vorteil im Vergleich mit dem Käppi darstellt, wenn man an die Höhe des Fahrzeuginnenraums denkt. Die 22-stündige Streifendienst wird von drei Teams gesichert, und die Pause zwischen 2 und 8 Uhr morgens erlaubt die Wartung, die kleinen Überholungen und Reparaturen sowie das Aufladen der Batterien.

Die Karriere der „Elstern“ endet in der Mitte der sechziger Jahre. Sie bleiben jedoch ein Symbol für das Personal der Präfektur und gehören zur Pariser Geschichte.

TECHNISCHE DATEN:

Gesamtlänge : 3,63 Meter.
Gesamtbreite : 1,43 Meter.
Achsstand : 2,10 Meter.
Vorderspur : 1,22 Meter.
Hinterspur : 1,22 Meter.
Motor : RENAULT Reihen-Vierzylinder mit kipphelbelgesteuerten Ventilen.
Hubraum : 748 cm³.
Leistung : 30 PS.
Vergasung : Vergaser SOLEX 32 IAC.
Kupplung : verstärkte Ferlec-Kupplung.
Schaltgetriebe : 3 Vorwärtsgänge - 1 Rückwärtsgang.
Transmission : durch Schwinghalbachse.
Steuerung : mit Zahnstange.
Wendekreis : 4,20 Meter.
Radaufhängung : Einzelaufhängung, Spiralfedern und Hydraulikstoßdämpfer.
Bremsen : hydraulisch auf den vier Rädern.
Reifen : 135 x 400 oder 500 x 15.
Leergewicht : 600 kg.

E

El 4 CV "Pie" de la Policía de París entra en servicio en la primavera de 1955. Sorprende primero a los curiosos, para convertirse después, a lo largo de toda su carrera, en centro de atracción de los provincianos y turistas extranjeros que visitan la capital.

A inicios de los años 1950s, la Gran Casa debe reemplazar una buena parte de su parque automovilístico que data de tiempos de la preguerra, lo que empieza a plantear serios problemas de mantenimiento y reparación. Con el acuerdo del responsable de la logística de la Oficina del Prefecto de Policía, el Director del servicio técnico pide a la Administración RENAULT que conciba una versión específica del 4 CV para la policía. Las pruebas se inician en 1954, en estrecha colaboración con la Prefectura de Policía, cuyo pliego de condiciones es muy preciso. Un embrague fortalecido Ferlec, un carburador de 32 (en lugar de 22) combinado con un colector especial de admisión y escape, y una culata concebidos por los mecánicos de la Prefectura, permiten mejorar la tasa de compresión del motor y su potencia, que alcanza los treinta caballos. Una alimentación de 12 voltios reemplaza la original, de 6 voltios, con la finalidad de garantizar las transmisiones de radio, grandes consumidoras de energía eléctrica.

El primer prototipo es negro con un techo blanco. Los siguientes vehículos tienen la distribución de colores que conocemos, blanco para las cuatro alas y el techo, negro para los demás elementos de la carrocería. Fue esta combinación de colores la que le valió el apodo "coche Urraca", en alusión al pájaro que lleva el mismo nombre.

En marzo de 1955, una vez terminadas las pruebas, y siendo éstas concluyentes, la Prefectura de Policía realiza un pedido de 15 vehículos. En abril de 1957 se hace un segundo pedido por 58 coches del mismo tipo.

Los primeros conductores de los "coches urraca" se reclutan entre los choferes de los buses de la policía de auxilio, muy acostumbrados a conducir en la ciudad y a las dificultades de la circulación parisina. Además, ellos conocen a la perfección todas las calles de sus sectores. El personal, perteneciente a la brigada motociclista, está formado por un guardia de la paz, que es el conductor, y un brigadier operador de radio y jefe de abordó. Ambos llevan la gorra, lo que es una ventaja en comparación con el quepi, dada la altura del habitáculo del 4 CV. Las patrullas cubren 22 horas de las 24 en tres equipos, y entre las 6 y 8 de la mañana, la pausa permite realizar el mantenimiento, las pequeñas revisiones y reparaciones, así como los cambios de batería.

La carrera del 4 CV "Urraca" de la policía termina a mediados de los años 1960s, pero sigue siendo un símbolo para el personal de la Prefectura y forma parte integral de la historia de la vida parisina.

CHARACTERÍSTICAS :

Longitud total : 3,63 metros.
Ancho total : 1,43 metros.
Distancia entre ruedas : 2,10 metros.
Vía delantera : 1,22 metros.
Vía posterior : 1,22 metros.
Motor : RENAULT 4 cilindros en línea con válvulas en la culata.
Cilindrada : 748 Cm³.
Potencia : 30 CV.
Carburación : carburador SOLEX 32 IAC.
Embrague : fortalecido Ferlec.
Caja de velocidades : 3 adelante - 1 atrás.
Transmisión : por medio árbol oscilante.
Dirección : por cremallera.
Radio de giro : 4,20 metros.
Suspensión : ruedas independientes, resortes helicoidales y amortiguadores hidráulicos.
Frenos : hidráulicos en las cuatro ruedas.
Neumáticos : 135 x 400 o 500 x 15.
Peso vacío : 600 kg.

GR

To 4 CV « Kíssa » της Παρισινής Αστυνομίας τίθεται σε υπηρεσία την άνοιξη του 1955. Αρχικά εκπλήσσει τους περαστικούς, αλλά στη συνέχεια της καριέρας του αποτελεί πόλο έλξης για τους επαρχιώτες και τους ξένο υς τουρίστες που επισκέπτονται την πρωτεύουσα.

Στην αρχή της δεκαετίας του 50 ο «Μεγάλος Οίκος» πρέπει να αντικαταστήσει μεγάλο τμ ήμα των οχημάτων του, που προέρχεται από την προπολεμική περίοδο και αρχίζει να θέτει σοβαρά προβλήματα συντήρησης και επιδιόρθωσης. Με τη συγκατάθεση του υπεύθυνου των logistics, ο οποίος εξαρτάται από το Διευθυντή της Αστυνομίας, ο διευθυντής της τεχνικής υπηρεσίας ζητά από τη Βιομηχανία της RENAULT να σχεδιάσει μ ια ειδική έκδοση του 4 CV για την αστυνομία.

Οι δοκιμές ξεκινούν το 1954, σε στενή συνεργασία με τη Διεύθυνση της Αστυνομίας της οποίας η συγγραφή υποχρεώσεων είναι πολύ ακριβής. Εισαχόμενος συμπλέκτης Ferlec, καρμπυράτέρ 32 (αντί για 22) σε συνδυασμό με ειδική σωλήνωση εισαγωγής εξαγωγής και κυλινδροκεφαλή, σχεδιασμένη από τους μηχανικούς της αστυνομίας, επιτρέπουν τη β ελτίωση της σχέσης συμπίεσης του κινητήρα και της ισχύος του που φτάνει καμιά τριανταριά ίππους. Μια τροφοδοσία 12 βολτ αντικαθιστά την αρχική των 6 βολτ για να εξ ασφαλίσει τις ραδιοεπικοινωνίες, οι οποίες καταναλώνουν πολύ ηλεκτρική ενέργεια.

Το πρώτο πρωτότυπο είναι αρχικά μαύρο με λευκή οροφή. Τα επόμενα φορούν τα χρώμ ατα που γνωρίζουμε, λευκό στα τέσσερα φτερά και την οροφή, μαύρο για τα υπόλοιπα στ οίχεία του αμαξώματος. Σ' αυτήν την ανάμειξη χρωμάτων οφείλει την ονομασία «αυτο κίνητο Kíssa», σε σύγκριση με το πουλί με το ίδιο όνομα.

Αφού ολοκληρώνονται οι δοκιμές, η διεύθυνση της Αστυνομίας κάνει, το Μάρτιο του 1955, μια πρώτη παραγγελία 15 οχημάτων. Μια δεύτερη παραγγελία για 58 οχήματα ίδιου τύπου δίδεται τον Απρίλιο του 1957.

Οι πρώτοι οδηγοί των «αυτοκινήτων Kíssa» επιλέγονται μεταξύ των οδηγών των πούλμαν της άμεσης δράσης, οι οποίοι γνωρίζουν καλά την οδήγηση σε αστικό περιβάλλον και τις κυκλοφοριακές δυσκολίες του Παρισιού. Επίσης, γνωρίζουν άριστα τους δρόμους των αντίστοιχων τομέων τους. Το πλήρωμα, συνδεδεμένο με το απόσπασμα μοτοσικλετιστών, αποτελείται από έναν αστυνομικό και έναν αρχιφίλιπα ραδιοχειριστή και επικεφαλής φο ράνε κασέτο το οποίο είναι πλεονέκτημα σε σχέση με το «κεπί», λόγω του ύψους του διαμερίσματος επιβατών του 4 CV. Οι περιπόλοι εξασφαλίζονται 22 ώρες το 24ωρο από τρεις ομάδες και μεταξύ 6 και 8 το πρωί, το διάλειμμα επιτρέπει τη συντήρηση, τις μικρο επισκευές και μικροεπιδιορθώσεις, καθώς και την φόρτιση της μπαταρίας.

Η καριέρα του 4 CV «Kíssa» της αστυνομίας διακόπτεται στα μέσα της δεκαετίας του 60. Παραμένει σύμβολο για το προσωπικό της αστυνομίας και αποτελεί αναπόσπαστο μέρος της ιστορίας της Παρισινής ζωής.

ΧΑΡΑΚΤΗΡΙΣΤΙΚΑ :

Μήκος ολικό :	3,63 μέτρα.
Πλάτος ολικό :	1,43 μέτρο.
Μεταξόνιο :	2,10 μέτρα.
Εμπρός μετατρόχιο :	1,22 μέτρο.
Πίσω μετατρόχιο :	1,22 μέτρο.
Κινητήρας :	RENAULT 4 κύλινδροι εν σειρά με βαλβίδες επικεφαλής.
Κιβισμός :	748 κ.εκ.
Ισχύς :	30 CV
Εξαρσίωση :	καρμπυράτέρ SOLEX 32 IAC.
Συμπλέκτης :	ενισχυμένος Ferlec.
Συμπλέκτης :	με μονό ζηρό δίσκο.
Κιβώτιο ταχυτήτων :	3 μπροστά - 1 όπισθεν
Μεταδόση κίνησης :	με τριανταεξήμερο ημιάξονιο.
Σύστημα οδήγησης :	με κρεμαγιέρα.
Γωνία στροφής :	4,20 μέτρα.
Ανάρτηση :	ανεξάρτητοι τροχοί, ελικοειδή ελατήρια και υδραυλικά αμορτισέρ.
Φρένα :	υδραυλικά φρένα στους τέσσερις τροχούς.
Ελαστικά :	135 x 400 ou 500 x 15
Καθαρό βάρος :	600 kg.

I

La 4 CV «Pie» della Polizia Parigina fu lanciata nella primavera del 1955. I primi esemplari della macchina stupirono i passanti, poi diventò un'attrazione per i francesi ed i turisti stranieri che visitavano la capitale.

All'inizio degli anni 50 la Polizia Francese decise di sostituire una gran parte del proprio parco, ormai obsoleto, che dava seri problemi di manutenzione e riparazioni. Grazie all'accordo del responsabile della logistica del Gabinetto del Prefetto di Polizia, il direttore dei servizi tecnici chiese alla RENAULT di progettare una versione specifica della 4 CV appositamente per la polizia.

Le prove iniziarono nel 1954, in stretta collaborazione con la Prefettura di Polizia con un capitalotto d'oneri molto preciso. Una frizione rafforzata Ferlec ed un carburatore da 32 (invece che da 22) abbinati ad una tubulatura speciale d'ammissione scarico ed una testata, progettata dai meccanici della prefettura, permisero di migliorare il tasso di compressione del motore e la sua potenza che raggiunse una trentina di cavalli. Un'alimentazione 12 volt sostituì quella originale da 6 volt al fine di assicurare le trasmissioni radio, grandi consumatrici d'energia elettrica.

Il primo prototipo era di colore nero con un tetto bianco. Gli esemplari prodotti successivamente erano caratterizzati da quattro parafranghi ed un tetto bianchi e da elementi di carrozzeria neri. Questa miscela di colori fece che il veicolo venne soprannominato «macchina gazza», dato la sua somiglianza con l'uccello dello stesso nome.

Una volta ultimate prove conclusive, la Prefettura di Polizia fece, nel mese di marzo 1955, un primo ordine di 15 macchine. Un secondo ordine di 58 ulteriori macchine dello stesso tipo venne fatto nell'aprile del 1957.

I primi conducenti delle «macchine gazze» furono reclutati tra i conducenti dei veicoli del pronto soccorso, abituati alla guida in ambiente urbano ed alle difficoltà della circolazione parigina. Inoltre, conoscevano perfettamente tutte le vie dei propri settori. L'equipaggio, ricollegato alla brigata motociclista, comprendeva un vigile urbano (conducente), un brigadiere (operatore radio) ed un caposquadra. Data l'altezza dell'abitacolo della 4 CV, indossavano un beretto il che costituiva un vantaggio rispetto al tradizionale chepi. Le pattuglie venivano assicurate 22 ore su 24 da tre equipaggi. Durante la pausa dalle 6 alle 8 del mattino, venivano eseguite la manutenzione, le piccole revisioni e riparazioni e la ricarica della batteria.

L'uso della 4 CV «Gazza» di polizia venne interrotto nella metà degli anni 60. Rimase un simbolo per il personale della prefettura e parte integrante della storia della vita parigina.

CARATTERISTICHE :

Lunghezza fuori tutto :	3,63 m.
Larghezza fuori tutto :	1,43 m.
Interasse :	2,10 m.
Via anteriore :	1,22 m.
Via posteriore :	1,22 m.
Motore :	RENAULT 4 cilindri con valvole capovolte.
Cilindrata :	748 cm³.
Potenza :	30 CV
Carburazione :	carburatore SOLEX 32 IAC.
Frizione :	rinforzata Ferlec.
Cambio :	3 anteriori - 1 posteriore
Trasmissione :	mediante mezzo albero oscillante.
Direzione :	a cremagliera.
Raggio di sterzata :	4,20 m.
Sospensione :	ruote indipendenti, molle elicoidali ed ammortizzatori idraulici.
Freni :	idraulici su quattro ruote.
Pneumatici :	135 x 400 ou 500 x 15
Peso a vuoto :	600 kg.

NL

De 4 CV « Pie » van de Parijse Politie wordt in de lente van 1955 in gebruik genomen. Eerst zorgt deze voor verbazing bij de wandelaars en daarna oefent de wagen gedurende haar hele carrière aantrekkingskracht uit op de plattelandsmensen en toeristen die in de Franse hoofdstad op bezoek zijn.

Begin jaren '50 moet het « Grande Maison » een groot deel van haar voertuigenpark vervangen dat nog van vóór de oorlog dateert en nu ernstige problemen inzake onderhoud en herstellingen begint te stellen. Met instemming van de logistieke verantwoordelijke ingedeeld bij het kabinet van het hoofd van de Politie, vraagt de directeur van de technische dienst aan de Régie RENAULT voor de politie een specifieke versie van de 4 CV te ontwerpen.

De tests beginnen aanvang 1954, in nauwe samenwerking met de Politiediensten die een zeer precies lastenboek voorleggen. Een versterkte Ferlec-koppeling, een carburator van 32 (in plaats van 22) gecombineerd met een speciale buisstructuur voor de uitlaattoevoer en een cilinderkop, ontworpen door de mecaniciens van de politie, laten toe een betere compressiegraad in de motor te bekomen waardoor deze een vermogen krijgt van een dertigtal PK. Een voeding van 12 Volt vervangt de originele van 6 Volt zodat ook de energieverstlindende radiotransmissies kunnen gebeuren.

Het eerste prototype is zwart met een wit dak. De volgende modellen hebben een kleurverdeling zoals we die eigenlijk gewoon zijn, wit voor de vier vleugels en het dak en zwart voor de andere onderdelen van de carrosserie. Het is vooral aan deze kleurenmengeling dat het voertuig zijn bijnaam « voiture Pie » dankt, ter verwijzing naar de vogel (ekster) met dezelfde naam.

Wanneer de tests achter de rug zijn en positief uitvallen, gaat de Politie in maart 1955 over tot een eerste bestelling van 15 wagens. Een tweede bestelling voor 58 andere wagens van hetzelfde type volgt dan in april 1957.

De eerste bestuurders van de « voitures pie » komen uit de pool van de chauffeurs van politiewagens die de gewoonte hebben om in stedelijke omgevingen te rijden en de moeilijkheden van het Parijse verkeer kennen. Bovendien hebben ze ook een perfecte kennis van alle straten uit hun sectoren. De bemanning van de gemotoriseerde brigade bestaat uit een ordehandhaver/bestuurder en een brigadier/radiobediener en teamchef. Ze dragen een pet, wat een voordeel is in vergelijking met een kepie gezien de geringe hoogte van de cockpit in de 4 CV. De patrouilles worden gedurende 22 uur op 24 verzeerd door drie bemanningen en, tussen 6 en 8 uur 's morgens wordt er gerust zodat het onderhoud, kleine verbeteringen en herstellingen kunnen gebeuren en de accu opgeladen kan worden.

De carrière van de 4 CV « Pie » bij de politie stopt in het midden van de jaren '60. De wagen blijft echter een symbool voor het politiepersoneel en maakt onlosmakelijk deel uit van de geschiedenis van het leven in Parijs.

KENMERKEN :

Totale lengte :	3,63 meter.
Totale breedte :	1,43 meter.
Wielbasis :	2,10 meter.
Loopafstand vooraan :	1,22 meter.
Loopafstand achteraan :	1,22 meter.
Motor :	RENAULT 4 cilinders in lijn met tuimelkleppen.
Cilinderinhoud :	748 cm³.
Vermogen :	30 PK
Inspuiting :	carburator SOLEX 32 IAC.
Koppelingen :	versterkte Ferlec.
Versnellingsbak :	3 vooruit - 1 achteruit
Transmissie :	door een halve schommellende as.
Stuurinrichting :	met tandheugel.
Draaicirkel :	4,20 meter.
Ophanging :	onafhankelijke wielen, spiraalvormige veren en hydraulische schokdempers.
Remmen :	hydraulisch op de vier wielen.
Banden :	135 x 400 of 500 x 15
Leeggewicht :	600 kg.

P

O 4 CV « Pie » da Polícia Parisiense entra ao serviço na Primavera de 1955. Captiva inicialmente os transeuntes, tornando-se depois durante toda a sua carreira num pólo de atracção para os provinciais e os turistas estrangeiros em visita na capital.

No início dos anos 50, a «Grande Maison» decide substituir uma grande parte do seu parque automóvel que é antigo e começa a colocar sérios problemas de manutenção e de reparações. Com a autorização do responsável da logistica ligado ao gabinete do Prefeito da Polícia, o director do serviço técnico pede à Régie RENAULT para conceber uma versão específica do 4 CV para a polícia.

Os ensaios começam em 1954, em estreita colaboração com a Prefeitura de Polícia cujo caderno de encargos é rigoroso. Uma embraiagem reforçada Ferlec, um carburador de 32 (em vez de 22) combinado com uma tubulura especial de admissão de escape e uma culassa, concebida pelos mecânicos da prefeitura, permitem melhorar a taxa de compressão do motor e a sua potência para atingir cerca de trinta cavalos. Uma alimentação de 12 volts substitui a de origem de 6 volts para assegurar as transmissões rádio, grandes consumidoras de energia eléctrica.

O primeiro protótipo é preto com um telhado branco. Os seguintes ostentam as cores que conhecemos, branco para os quatro guarda-lamas e o telhado, preto para os outros elementos da carroçaria. Devido a esta composição de cores, o carro ganha a alcunha de « voiture Pie » (carro Pêga) em comparação com o passáro do mesmo nome.

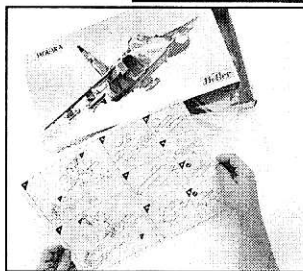
Tendo sido os ensaios conclusivos, depois de terminados, a Prefeitura de Polícia efectua no mês de Maio de 1955, uma primeira encomenda de 15 veículos. Uma segunda encomenda de 58 veículos do mesmo tipo é efectuada em Abril de 1957.

Os primeiros condutores destes carros são recrutados entre os motoristas dos autocarros de polícia de intervenção, muito habituados à condução em meio urbano e às dificuldades da circulação parisiense. Além disso, conhecem perfeitamente todas as ruas das suas áreas. A tripulação, ligada à brigada motociclista, é composta por um agente condutor e um brigadeiro operador de rádio e chefe de bordo. Usam um boné, o que é uma vantagem em relação ao tradicional «quêpi», devido à altura do habitáculo do 4 CV. As patrulhas são asseguradas 22 horas sobre 24 por três equipas e, entre as 6 e as 8 horas da manhã, a pausa permite efectuar a manutenção, as pequenas revisões e reparações, bem como a recarga da bateria.

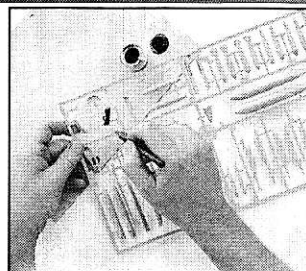
A carreira do 4 CV « Pie » da polícia parou em meados dos anos 60. Ainda hoje representa um símbolo para os funcionários da polícia e faz parte integrante da história da vida parisiense.

CARACTERÍSTICAS :

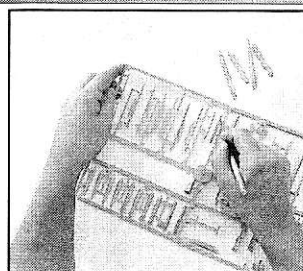
Comprimento total :	3,63 metros
Largura total :	1,43 metro
Distância entre-eixos :	2,10 metros
Via dianteira :	1,22 metro
Via traseira :	1,22 metro
Motor :	RENAULT 4 cilindros em linha com válvulas à cabeça
Cilindrada :	748 Cm³
Potência :	30 CV
Carburacao :	carburador SOLEX 32 IAC.
Embraiagem :	reforçada Ferlec.
Caixa de velocidade :	3 à frente - 1 marcha atrás
Transmissão :	por meio veio oscilante
Direcção :	de cremalheira
Raio de viragem :	4,20 metros
Suspensão :	rodas independentes, molas helicoidais e amortecedores hidráulicos
Travões :	hidráulicos nas quatro rodas
Pneumáticos :	135 x 400 ou 500 x 15
Peso a vazio :	600 kg.



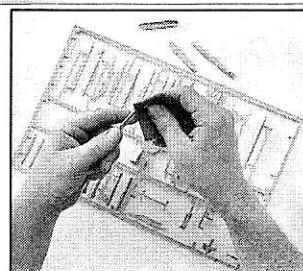
- (F) - Lire attentivement les instructions de la notice.
 (GB) - Read the instruction manual with care.
 (D) - Lesen Sie die Anweisungen sorgfältig durch.
 (E) - Leer atentamente las instrucciones del folio.
 (DK) - Læs omhyggeligt brugsanvisningen.
 (SF) - Lue tarkasti käyttöohjeet.
 (I) - Leggere attentamente le istruzioni d'uso.
 (NL) - Lees de gebruikshandleiding aandachtig door.
 (P) - Ler atentamente as instruções do folheto.
 (N) - Les bruksanvisningen nøye.
 (SF) - Läs nog igenom instruktionsnotisen.
 (GR) - Διαβάστε προσεκτικά το φύλλο οδηγίων.



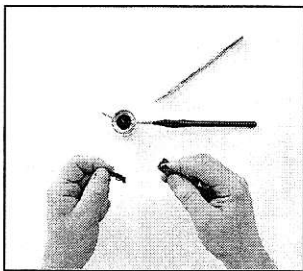
- (F) - Peindre les petites pièces sur leur support.
 (GB) - Paint the small parts on their support.
 (D) - Streichen Sie die kleinen Teile auf deren Halterung an.
 (E) - Pintar las pequeñas piezas sobre su soporte.
 (DK) - Mal de små dele på deres holder.
 (SF) - Maalaa pienet osat alustallaan.
 (I) - Verniciare i pezzi piccoli dopo averli posti sul supporto relativo.
 (NL) - Schilder de kleine onderdelen in het raamwerk.
 (P) - Pintar as pequenas peças sobre o suporte.
 (N) - Mal de små delene uten å losne dem fra underlaget.
 (S) - Måla smådelarna på stativet innan Du tar loss dem.
 (GR) - Βάψτε τα μικρά τεμάχια στο στήριγμά τους.



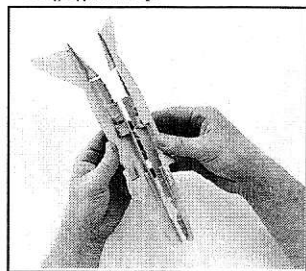
- (F) - Détacher les pièces selon l'ordre de montage.
 (GB) - Detach the parts in the order of assembly.
 (D) - Lösen Sie die Teile in Montage-reihenfolge.
 (E) - Desprender las piezas según el orden de montaje.
 (DK) - Løsn delene i montage-rækkefølgen.
 (SF) - Irrota osat kokoamiskirje styksessä.
 (I) - Staccare i pezzi secondo l'ordine di montaggio.
 (NL) - Maak de onderdelen los volgens de montagevolgorde.
 (P) - Desencaixar as peças respeitando a ordem de montagem.
 (N) - Losne delene i overensstemmelse med rekkefølgen for montering.
 (S) - Lösör delarna i monteringsordning.
 (GR) - Αποσπάστε τα τεμάχια ακολουθώντας τη σειρά με την οποία πρέπει να συναρμολογηθούν.



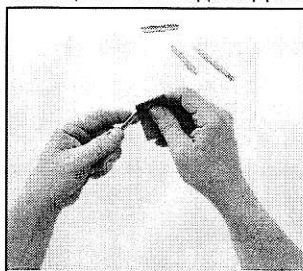
- (F) - Poncer les points d'attache.
 (GB) - Sand the attaching points.
 (D) - Schleifen Sie die Befestigungsstellen.
 (E) - Alisar los puntos de ajuste.
 (DK) - Slib fastgørelsespunkterne.
 (SF) - Hio kiinnityskärjet.
 (I) - Levigare i punti di attacco.
 (NL) - Schuur de hechtvlakken.
 (P) - Polir os pontos de encaixe.
 (N) - Puss festpunktene.
 (S) - Sanda pappra fästpunkterna.
 (GR) - Τρίψτε τα σημεία σύνδεσης.



- (F) - Retoucher les points d'attache des pièces déjà peintes.
 (GB) - Touch up the attaching points of painted parts.
 (D) - Streichen Sie die Befestigungspunkte der bereits angestrichenen Teile nach.
 (E) - Retocar los puntos de ajuste de las piezas ya pintadas.
 (DK) - Afpuds fastgørelsespunkterne på de malede dele.
 (SF) - Käsittellä uudelleen jo maalattujen osien kiinnityskärjet.
 (I) - Ritoccare i punti d'attacco dei pezzi già verniciati.
 (NL) - Werk de hechtvlakken van de reeds geschilderde delen bij.
 (P) - Retocar os pontos de encaixe das peças já pintadas.
 (N) - Frisk opp malingen på de stepunktene til deler som allerede er malt.
 (S) - Bättra på fästpunkterna på de redan målade delarna.
 (GR) - Ρетуsάρετε τα σημεία σύνδεσης των τεμαχίων που έχουν βαφεί.



- (F) - Simuler l'assemblage.
 (GB) - Simulate the assembly.
 (D) - Simulieren Sie die Montage.
 (E) - Simulare un ensamblaje.
 (DK) - Simuler samlingen.
 (SF) - Asettele osat kohdakkain.
 (I) - Simulare l'assiemeaggio.
 (NL) - Pas, alvorens te lijmen.
 (P) - Simular a montagem.
 (N) - Foreta en prøvemontering.
 (S) - Simulera monteringen.
 (GR) - Κάντε μία πρόβα συναρμολόγησης.



- (F) - Poncer la peinture ou le chrome avant d'appliquer la colle.
 (GB) - Rub down the chromium paint before applying the glue.
 (D) - Schmiere Sie die Farbe oder den Chrom, bevor Sie den Kleber auftragen.
 (E) - Lijar la pintura o el cromo antes de aplicar la cola.
 (DK) - Lak eller krom slibes, inden limen påføres.
 (SF) - Io maali tai kromattu pinta ennen kuin levität liiman.
 (I) - Levigare la vernice o la parte cromata prima di applicare la colla.
 (NL) - Verf of chroom eerste schuren alvorens de lijm operation te brengen.
 (P) - Lixar a pintura ou o cromo antes de aplicar a cola.
 (N) - Slip malingen eller kromlaget for du påfører limet.
 (S) - Putsa lacken eller kromen innan limmet läggs på.
 (GR) - Τρίψτε τη βαφή ή το χρώμο πριν βάλετε την κόλλα.



- (F) - Utiliser la colle avec parcimonie.
 (GB) - Use glue sparingly.
 (D) - Tragen Sie den Kleber stellenweise auf.
 (E) - Utilizar la cola con moderación.
 (DK) - Anvend moderate mængder lim.
 (SF) - Käytä liimaa säästeliäästi.
 (I) - Utilizzare la colla con parsimonia.
 (NL) - Maak spaarzaam gebruik van de lijm.
 (P) - Utilizar a cola com moderação.
 (N) - Vær nøysom med limet.
 (S) - Använd klistret sparsamt.
 (GR) - Χρησιμοποιήστε μικρή ποσότητα κόλλας.

Renault 4CV "Pie", Préfecture de Police, Paris, 1955



11
Argent
Silver
Silber



19
Rouge vif brillant
Gloss bright red
Glänzend-Hellrot



21
Noir brillant
Gloss black
Glänzend-Schwarz



22
Blanc brillant
Gloss white
Glänzend-Weiss



27
Gris mer mat
Matt sea grey
Matt-Seegrau



33
Noir mat
Matt black
Mattschwarz



34
Blanc mat
Matt white
Mattweiss



41
Ivoire brillant
Gloss ivory
Glänzend-Elfenbein



53
Gris métallique
Gunmetal
Metallgrau



69
Jaune brillant
Gloss yellow
Glänzend-Gelb



70
Rouge brique mat
Matt brick red
Matt-Ziegelrot



77
Bleu marine mat
Matt navy blue
Matt-marineblau

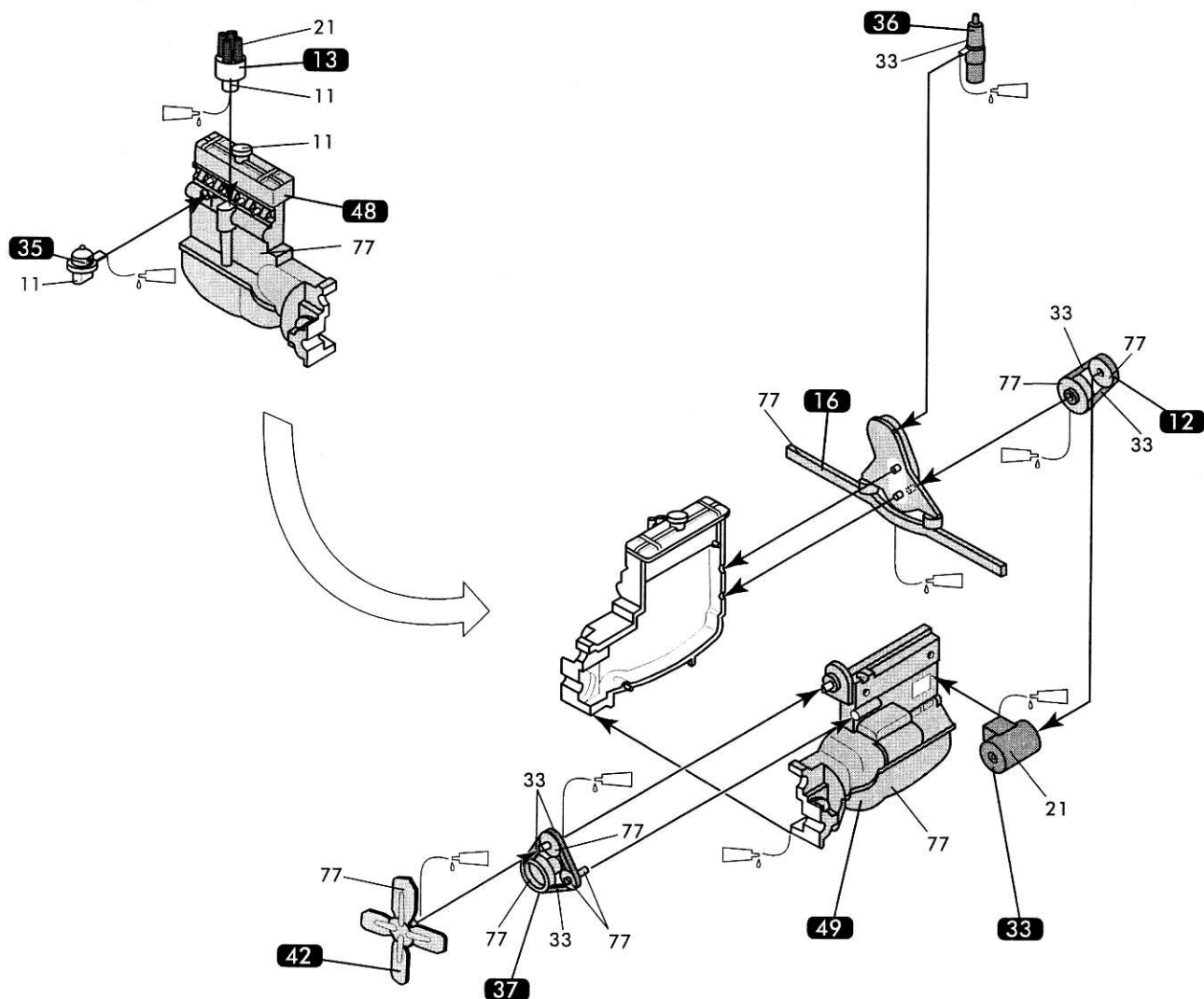
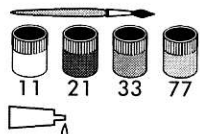


126
Gris moyen US satiné
Satin US medium grey
Satin USA Mittelgrau

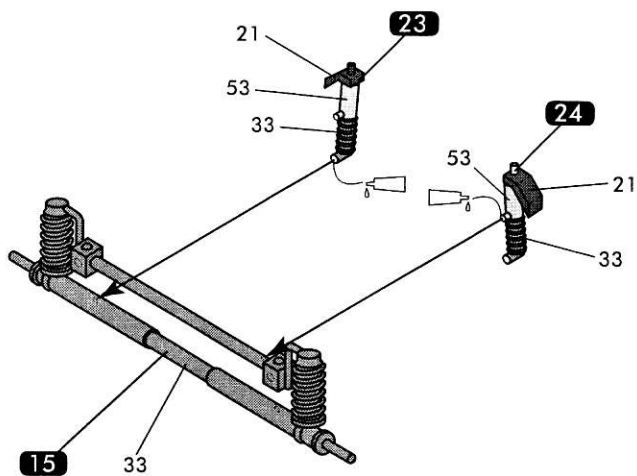
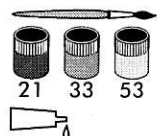


1321
Rouge transparent
Clear red
Durchsichtiges Rot

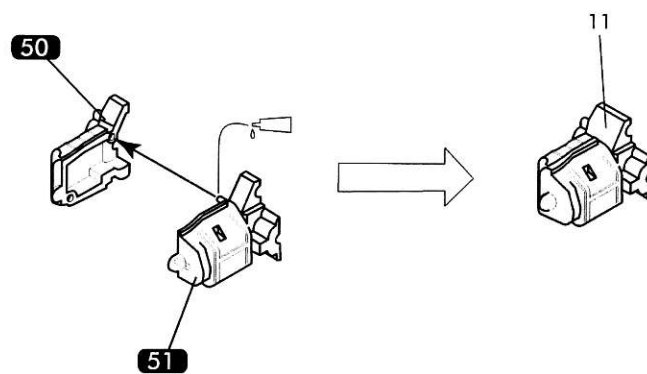
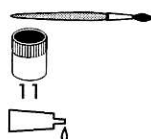
1



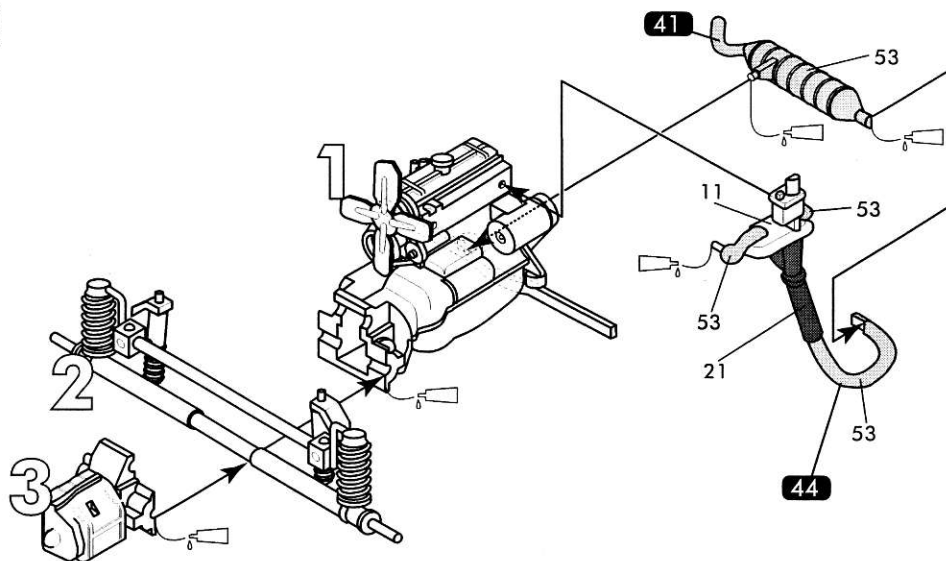
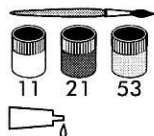
2



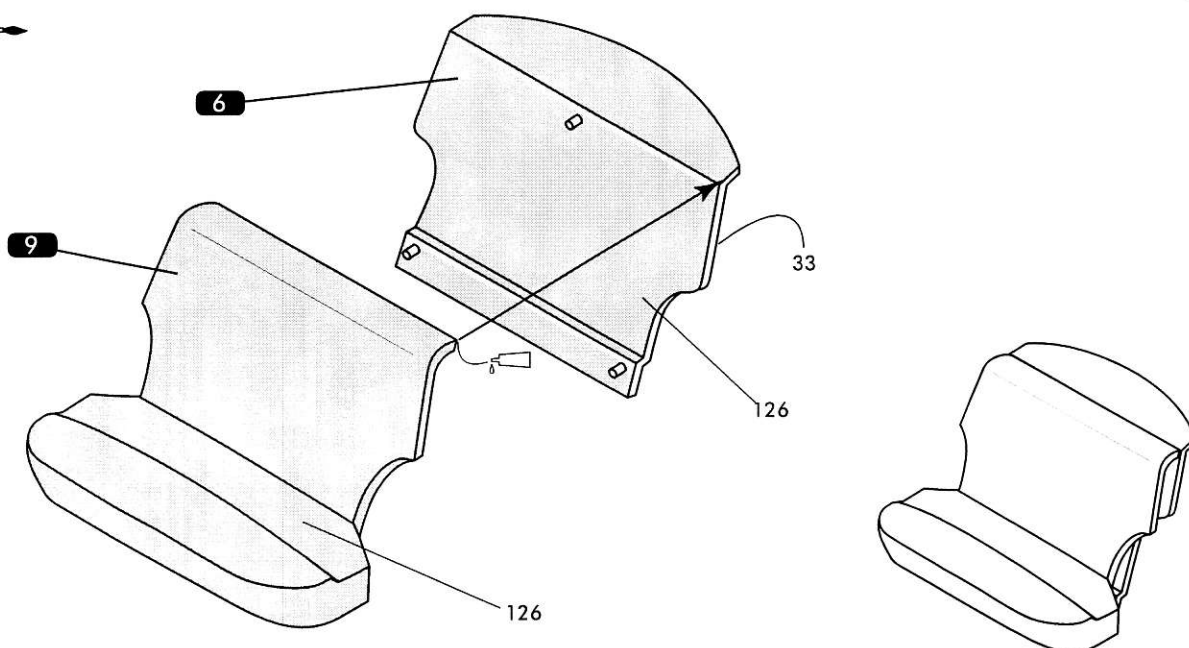
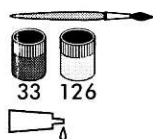
3



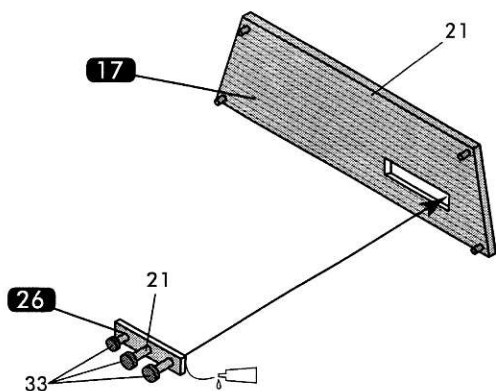
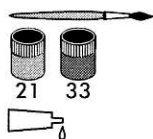
4



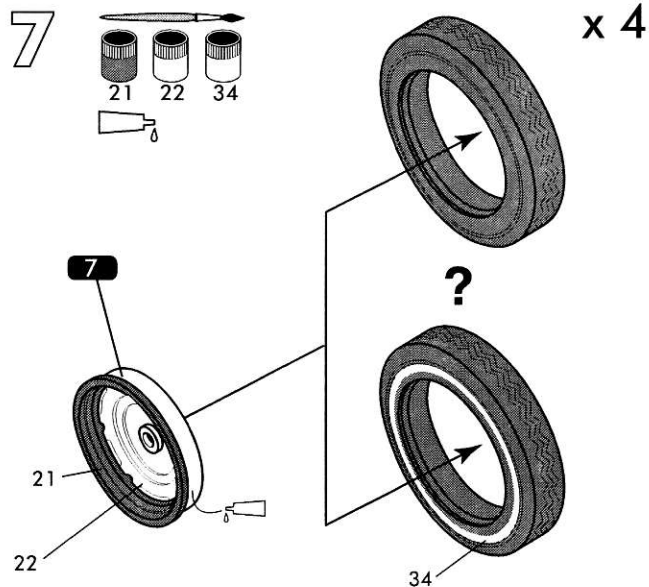
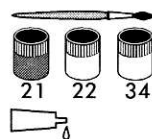
5



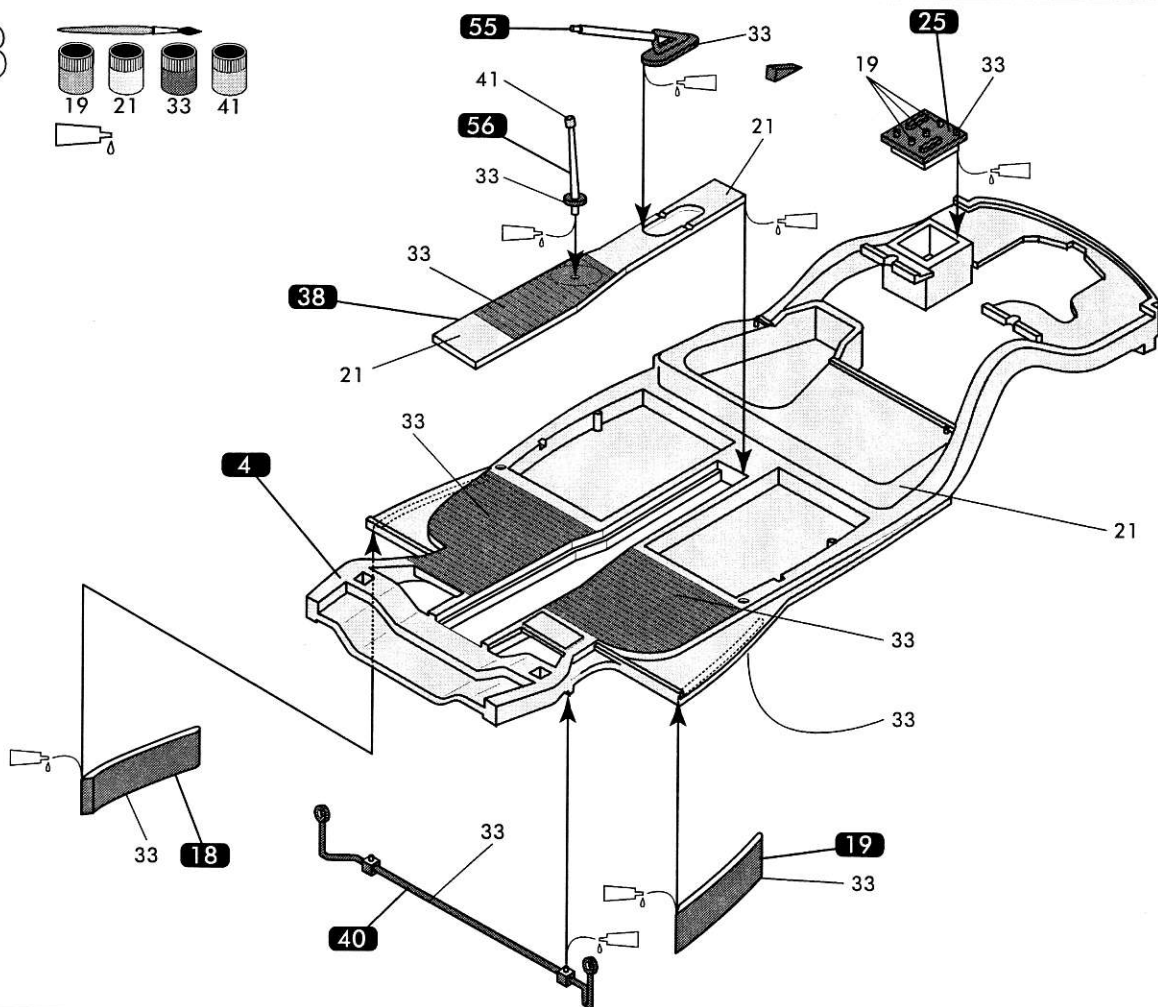
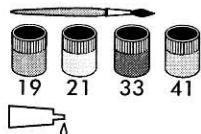
6



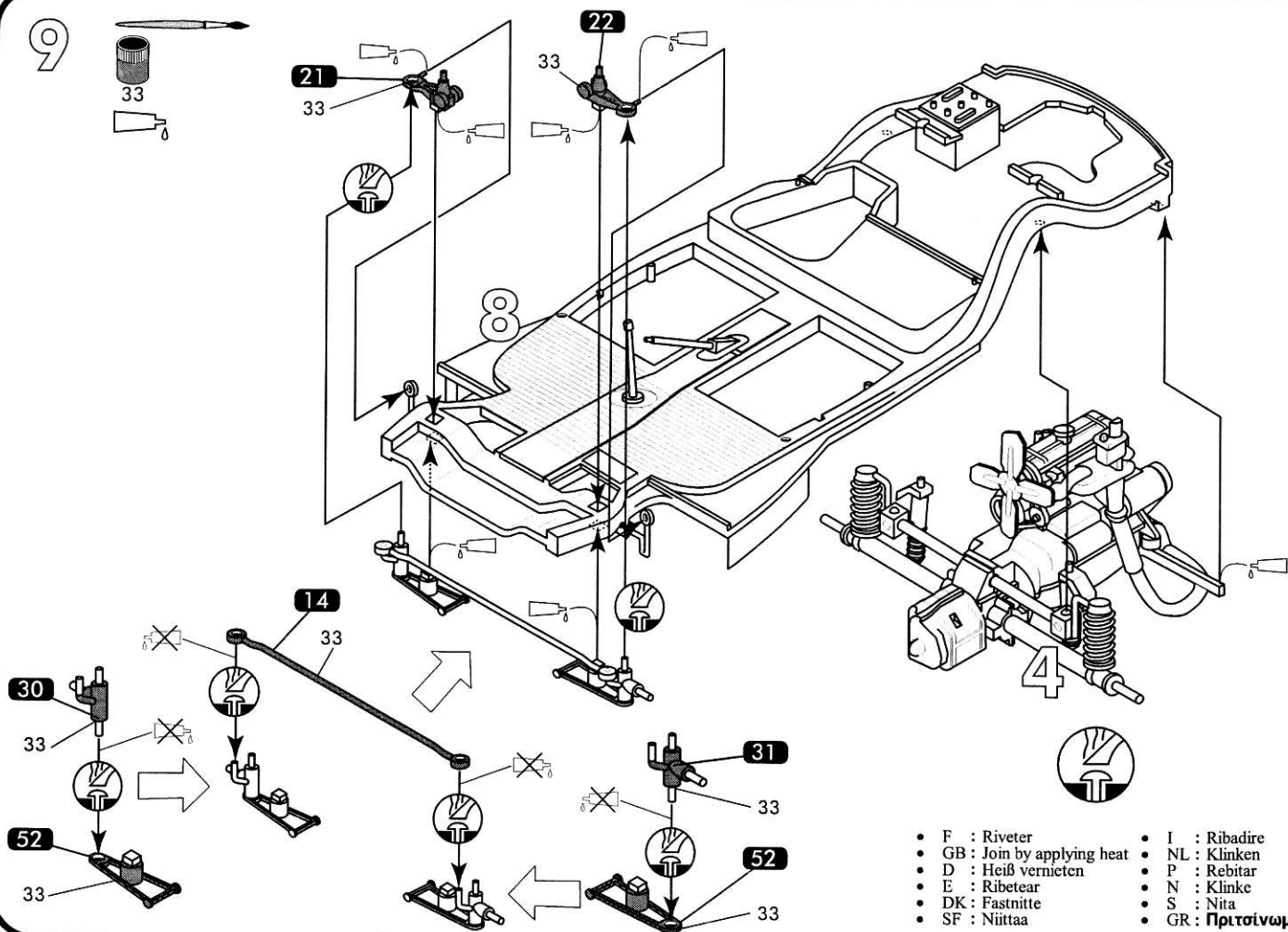
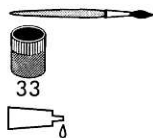
7



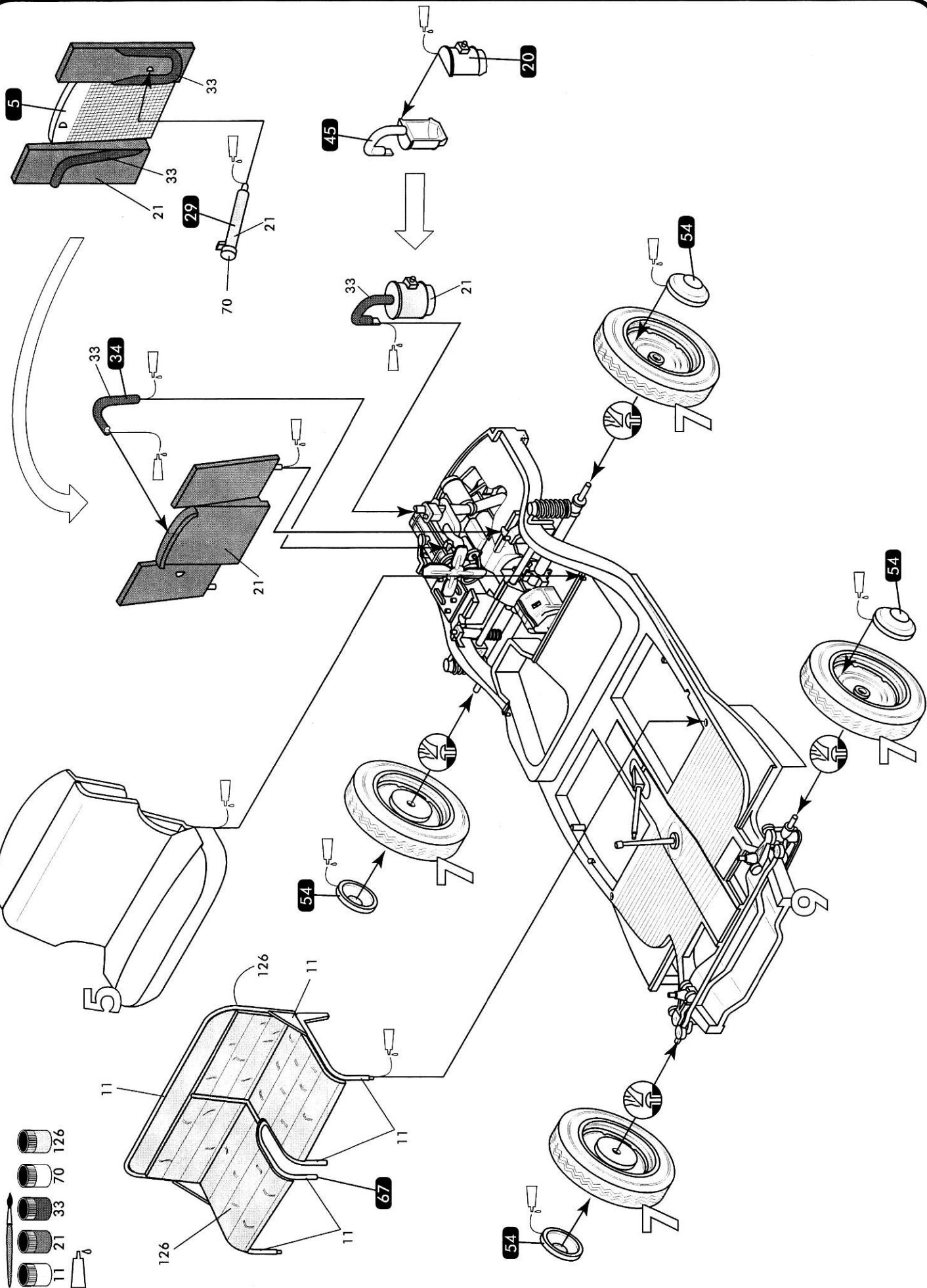
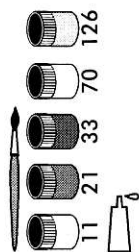
8

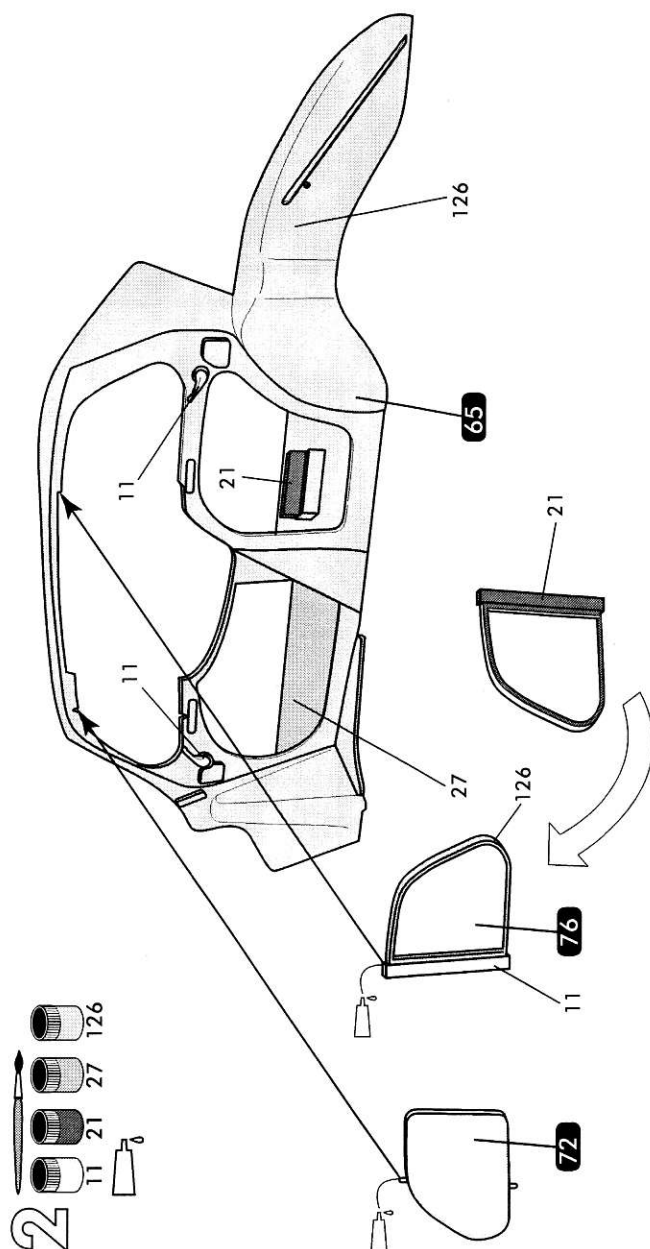
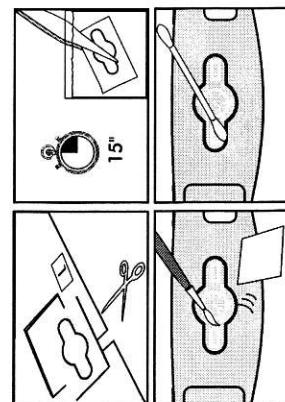
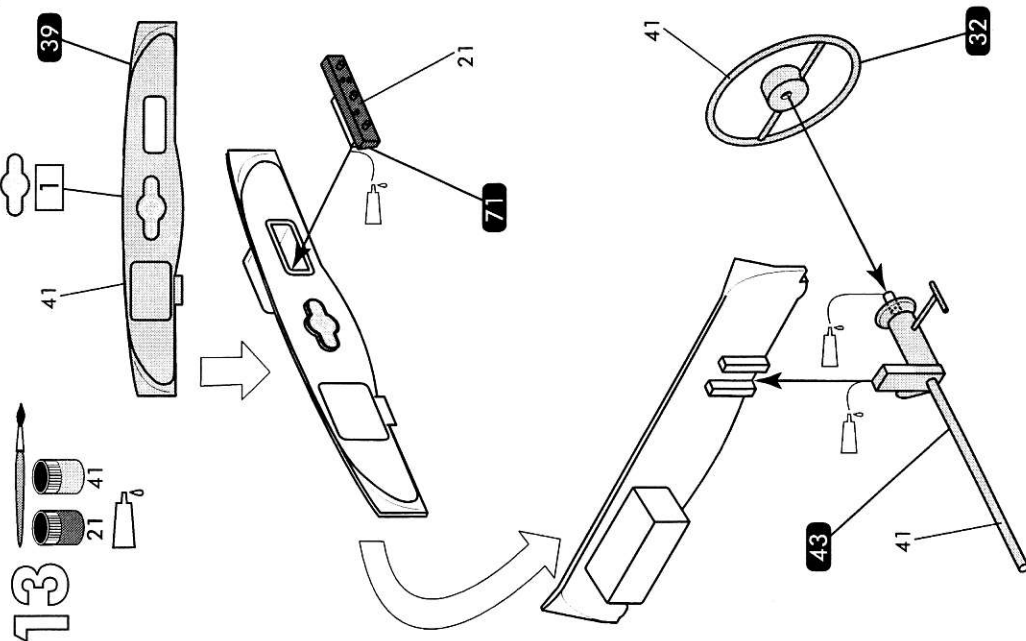
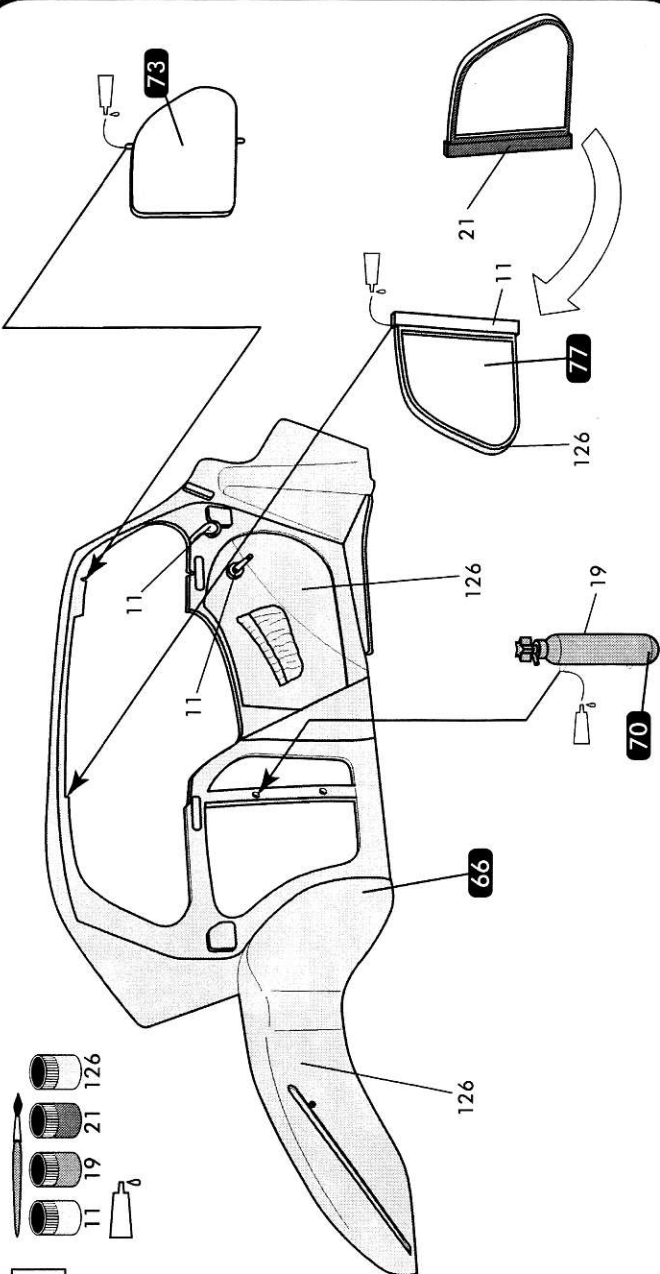


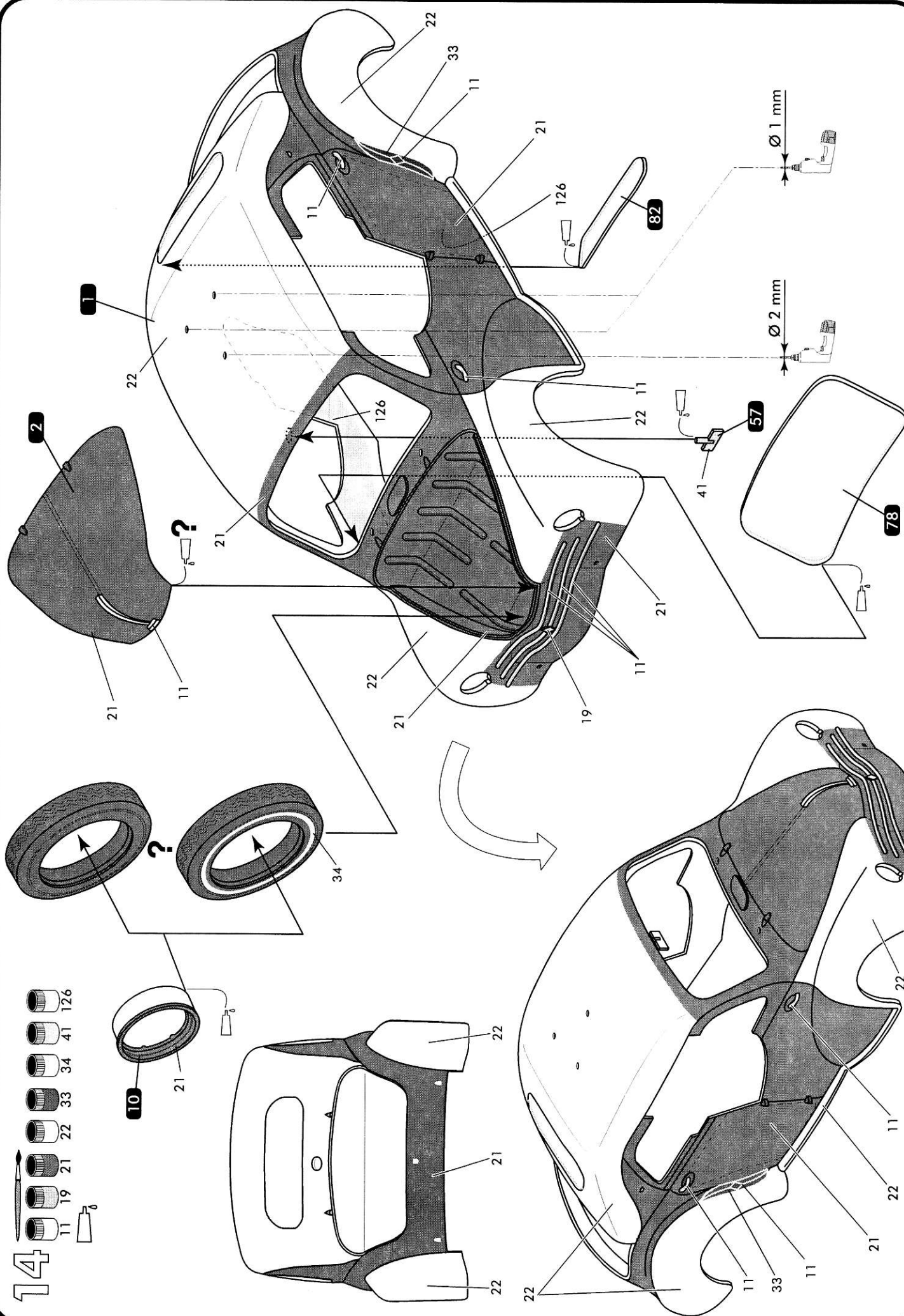
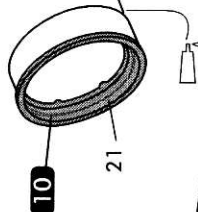
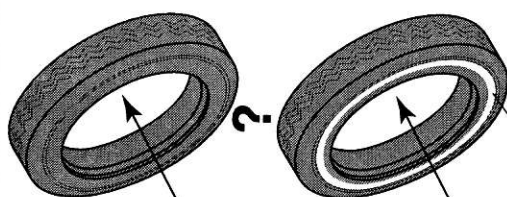
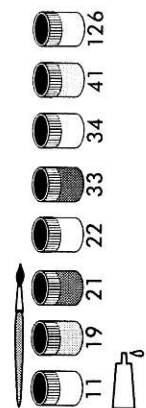
9

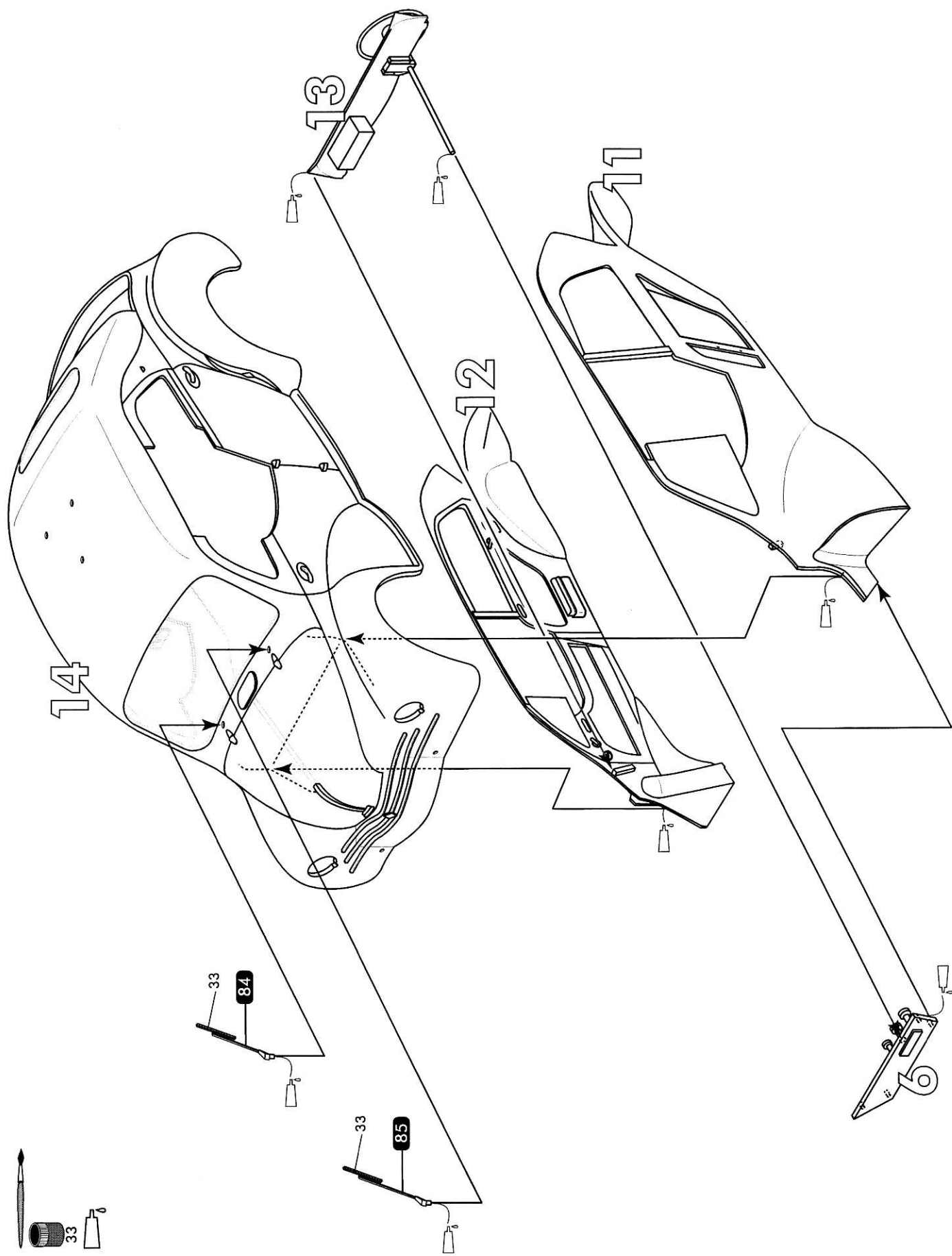


- | | |
|------------------------------|-------------------|
| • F : Riveter | • I : Ribadire |
| • GB : Join by applying heat | • NL : Klinken |
| • D : Heiß vernieten | • P : Rebitar |
| • E : Ribetear | • N : Klinke |
| • DK : Fastnitte | • S : Nita |
| • SF : Niittaa | • GR : Πριτσίνωμα |

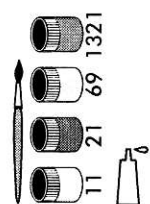




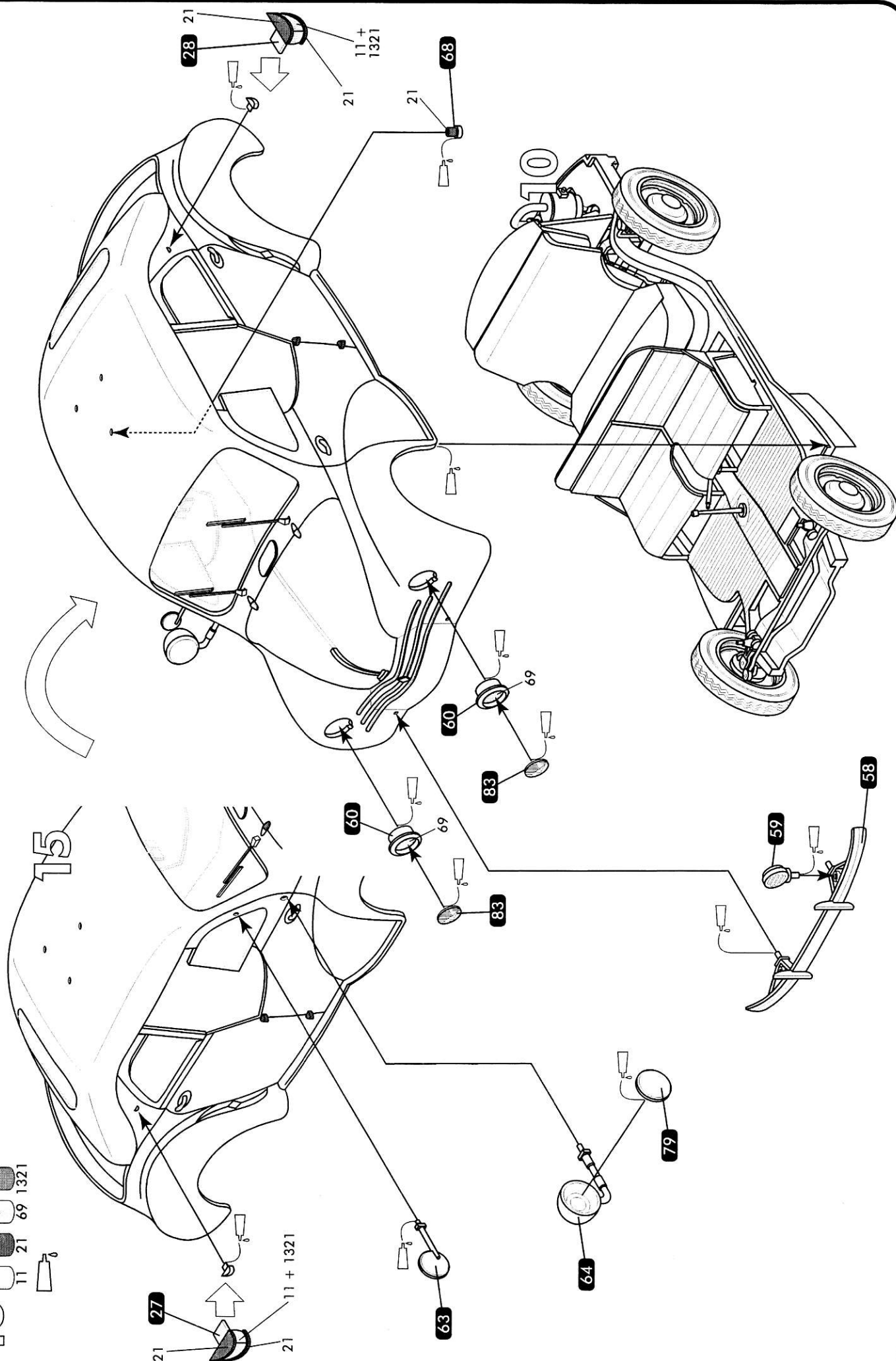


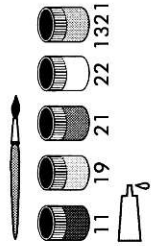


16

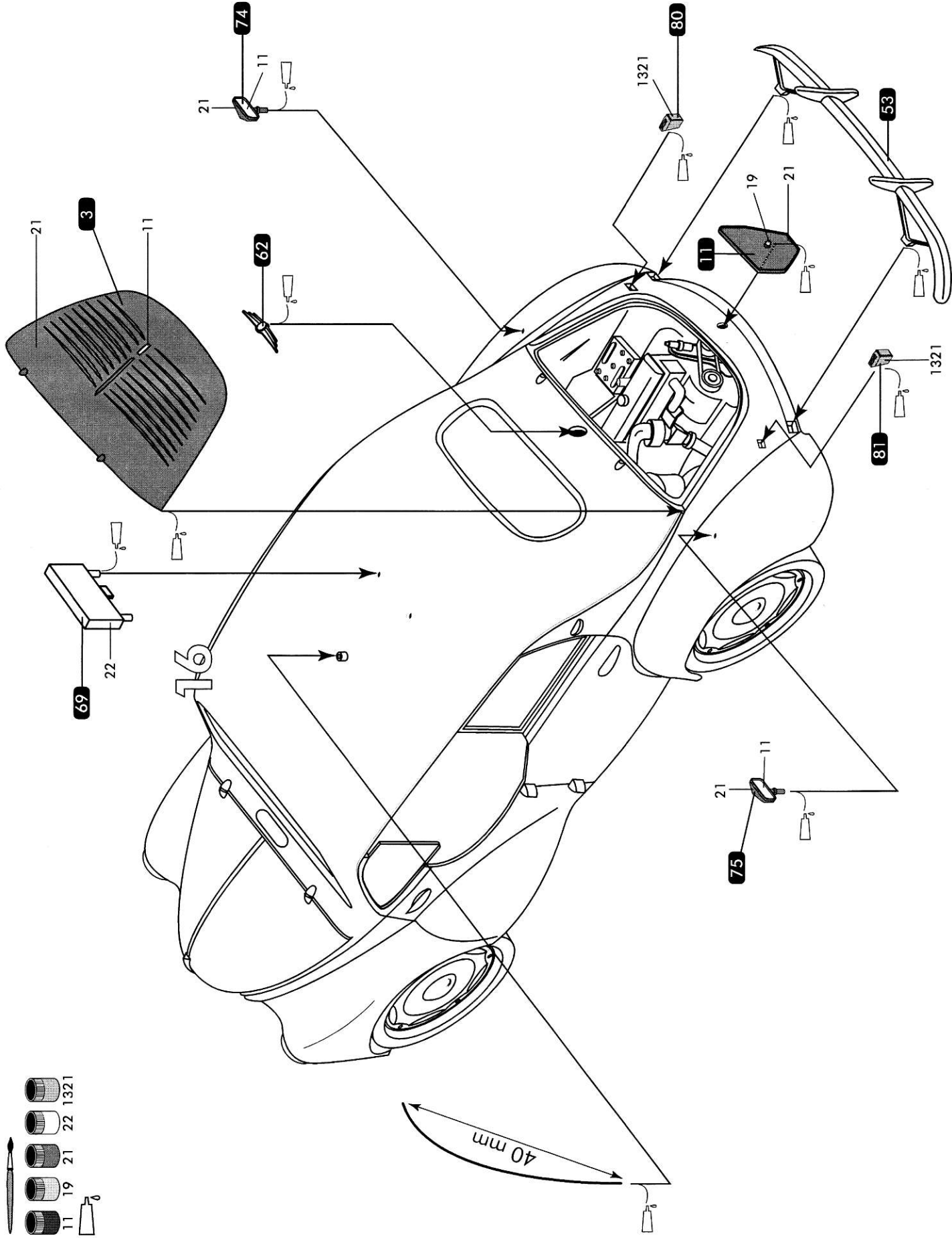


12



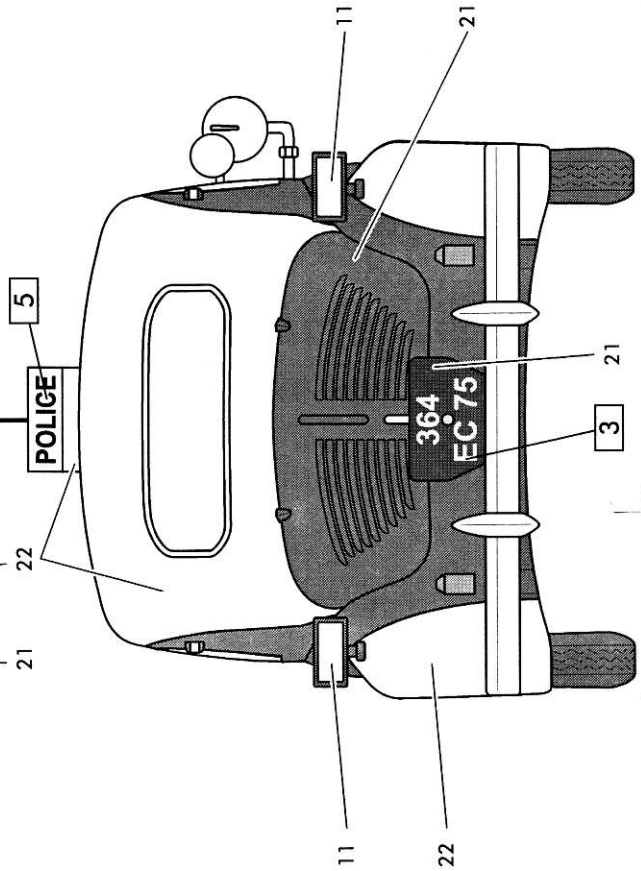
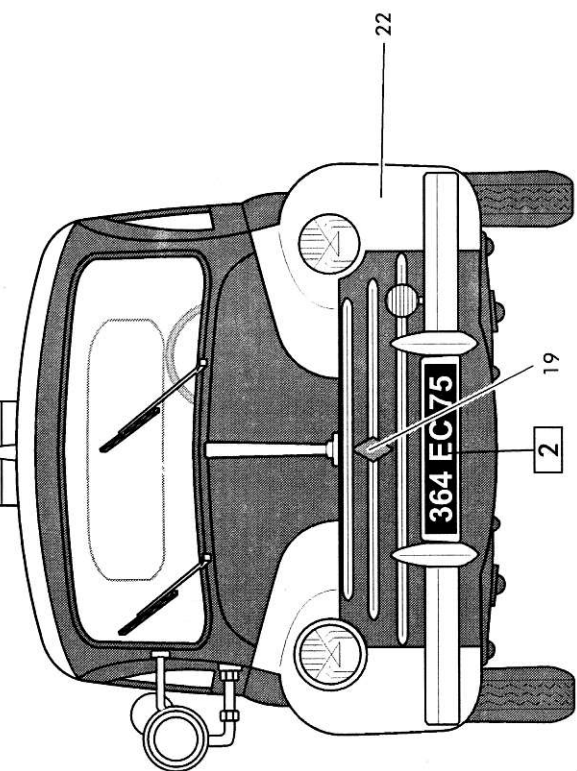
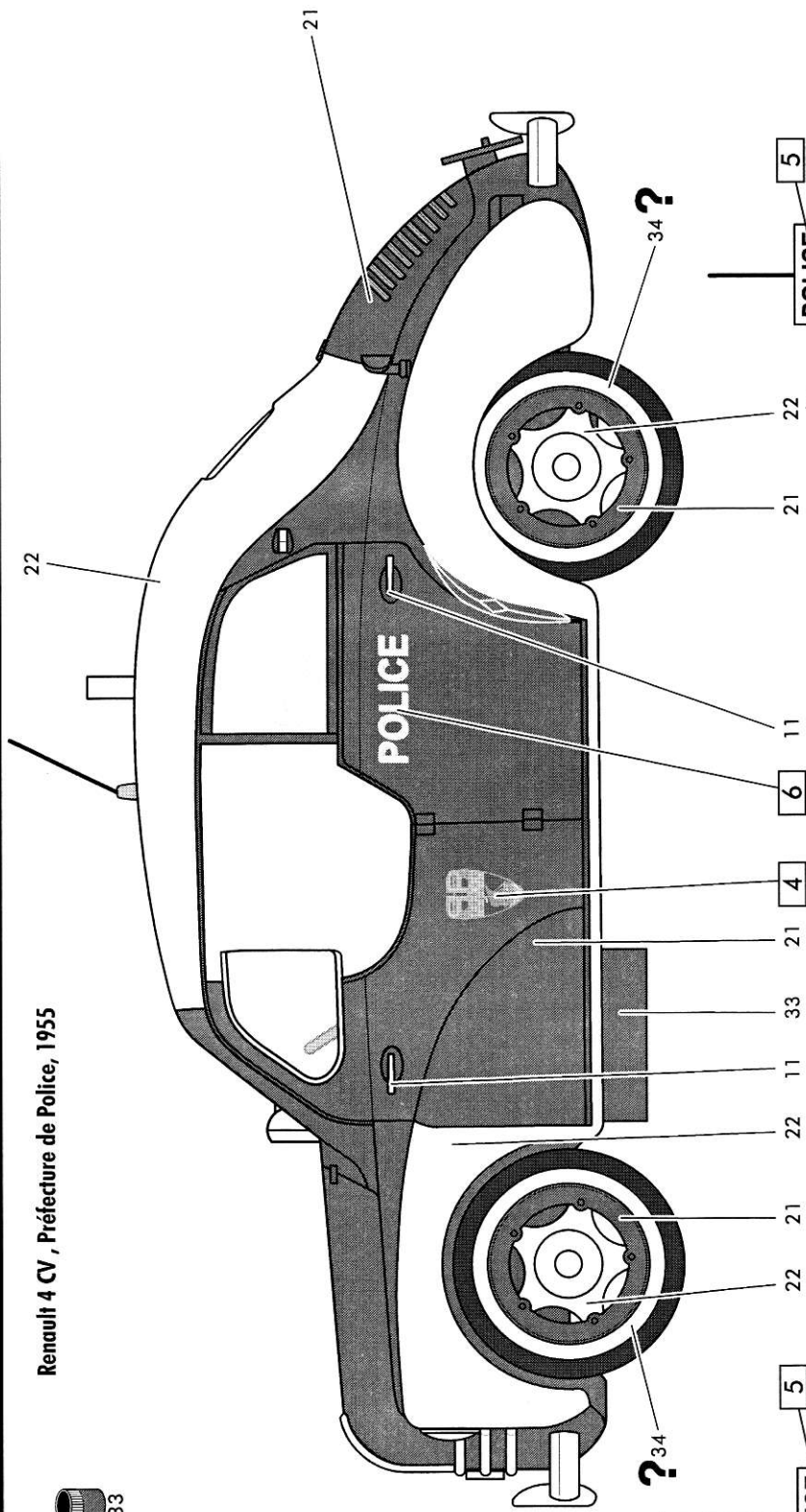
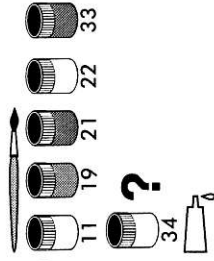


17



18

Renault 4 CV, Préfecture de Police, 1955



(F) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NOM: _____
 ADRESSE: _____
 CODE POSTAL: _____
 VILLE: _____ PAYS: _____
 PIÈCES DÉFECTUEUSES: _____ DATE DE NAISSANCE: _____
 LIEU D'ACHAT:
 DÉTAILLANT ☐
 GRANDE SURFACE ☐

(GB) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NAME: _____
 ADDRESS: _____
 AREA CODE: _____
 TOWN: _____ COUNTRY: _____
 DEFECTIVE PARTS: _____ DATE OF BIRTH: _____
 PLACE OF PURCHASE:
 RETAIL STORE ☐
 HYPER MARKET ☐

(D) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NAME: _____
 ADRESSE: _____
 POSTLEITZAHL: _____
 STADT: _____ LAND: _____
 DEFEKTE TEILE: _____ GEBURTSDATUM: _____
 ORT DES KAUFES:
 EINZELHANDEL ☐
 ANDERE ☐

(SP) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NOMBRE: _____
 DIRECCION: _____
 CODIGO POSTAL: _____
 CIUDAD: _____ PAIS: _____
 PIEZAS DEFECTUOSAS: _____ NACIDO(A) EL: _____
 LUGAR DE COMPRA:
 DETALLISTA ☐
 GRAN ALMACEN ☐

(DK) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NAVN: _____
 ADRESSE: _____
 POSTNUMMER: _____
 BY: _____ LAND: _____
 DEFEKTE DELE: _____ FØDSELSDATO: _____
 INDKØBSSTED:
 DETAILFORRETNING ☐
 SUPERMARKED ☐

(SF) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NIMI: _____
 OSOITE: _____
 UUNTANUMERO: _____
 KAUPUNKI: _____ MAA: _____
 VIALLINEN OSA: _____ SYNTYMÄAIKA: _____
 OSTOSPAIKKA:
 JÄLLEENMYyjÄ ☐
 TAVARATALO ☐

(GR) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

ONAMA: _____
 ΔΙΕΥΘΥΝΣΗ: _____
 ΜΕΡΙΟΧΗ TAX. ΚΩΔΙΚΑΣ: _____
 ΠΟΛΗ: _____ ΚΟΡΑ: _____
 ΗΜΕΡΟΜΗΝΙΑ ΓΕΝΝΗΣΗΣ: _____
 ΕΛΑΤΤΟΜΑΤΙΚ ΜΕΡΗ: _____ ΠΩΣ ΠΩΝΗΣΜΟΣ: _____
 ΔΙΑΝΙΚΗ ΧΟΝΔΡΙΚΗ ☐

(I) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NOME: _____
 INDIRIZZO: _____
 CAP: _____
 CITTA: _____ NAZIONE: _____
 PARTI DIFETTOSE: _____ DATA DI NASCITA: _____
 ACQUISTATO PRESSO:
 NEGOZIO ☐
 GRANDE MAGAZZINO ☐

(NL) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NAAM: _____
 ADRES: _____
 POSTCODE: _____
 GEMEENTE: _____ LAND: _____
 DEFECTE ONDERDELEN: _____ GEBOORTEDATUM: _____
 PLAATS VAN AANKOOP:
 DETAILHANDEL ☐
 HYPERMARKT ☐

(N) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NAVN: _____
 ADRESSE: _____
 POSTNUMMER: _____
 BY: _____ LAND: _____
 DEFEKTE DELER: _____ FØDSELSDAG: _____
 HVOR KJØPT:
 DETALJIST ☐
 SUPERMARKED ☐

(P) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NOME: _____
 MORADA: _____
 CODIGO POSTAL: _____
 CIDADE: _____ PAIS: _____
 PEÇAS ESTRAGADAS: _____ DATA DE NASCIMENTO: _____
 LOCAL DE COMPRA:
 LOJA ☐
 ARMAZEM ☐

(S) Renault 4CV , Préfecture de Police, 1955 80764

NAMN: _____
 ADRESS: _____
 POSTNUMMER: _____
 ORT: _____ LAND: _____
 DEFEKTA DELAR: _____ FÖDELSEDATUM: _____
 INKÖPSTÄLLE:
 ÅTERFÖRSÄLJARE ☐
 VARUHUS ☐