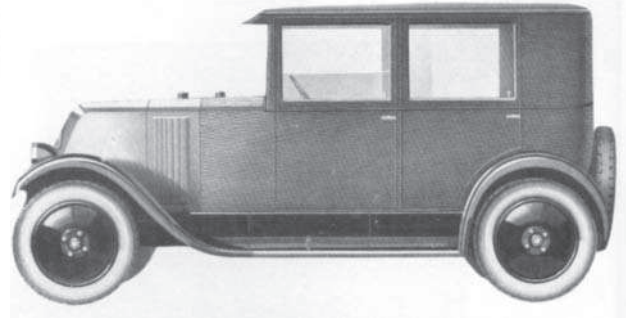
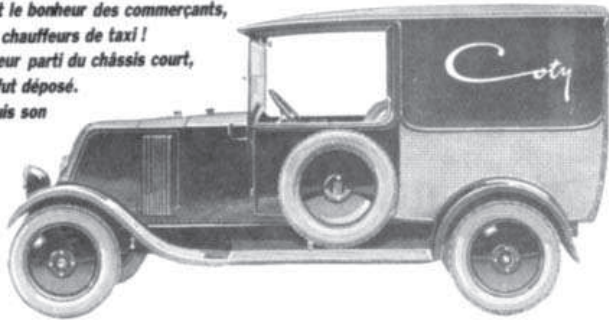


Châssis utilitaire par essence même,  
la 6 CV Renault fit le bonheur des commerçants,  
artisans et même chauffeurs de taxi !  
Pour tirer le meilleur parti du châssis court,  
un brevet de cab fut déposé.  
Le chauffeur, depuis son  
siège, soulevait  
un portillon  
incliné à côté de  
lui, qui  
ménageait  
l'accès au  
compartiment  
arrière.



## CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

### MOTEUR

Quatre cylindres en ligne, longitudinal et vertical, cylindrée 951 cm<sup>3</sup>, 58 x 90 mm d'alésage-course, bloc-cylindres et culasse détachable en fonte, carters (supérieur et inférieur) en aluminium. Soupapes latérales, vilebrequin reposant sur deux paliers en bronze régulé. Graissage sous pression par 3 litres d'huile, ref roidissement par deux radiateurs d'eau latéraux, thermosiphon et volant-moteur aileté formant ventilateur. Carburateur automatique Renault à boisseau, en bronze. Réservoir d'essence ordinaire en charge, contenance 25 litres. Allumage par magnéto haute tension (bobine et rupteurs sur NN2). Alimentation en 12 volts, 36 ampères-heure et démarreur silencieux : dynastart en bout de vilebrequin. Régime moteur : de 33 à 1.980 tr/mn. Puissance fiscale : 6 CV. Vitesse : 60 à 70 km/h.

### TRANSMISSION

Embrayage à cône cuir inversé (disque sur NN2). Boîte de vitesses à trois rapports, dont le dernier en prise directe et marche arrière, solidaire du pont arrière rigide composé de deux demi-carters assemblés (pont banjo sur NN2). Arbre de transmission enfermé dans un tube de poussée. Joint de cardan contenu dans une rotule à l'avant de la boîte de vitesses.

### CHASSIS-SUSPENSION

Longerons en tôle d'acier emboutie en U, fermés à l'avant et à l'arrière. Trois traverses dont une en "chapeau de gendarme" à l'aplomb de l'essieu arrière, supportant le ressort transversal (décalée derrière l'essieu sur NN2) et berceau moteur. Essieu avant rigide en acier forgé suspendu par deux ressorts à lames semielliptiques. (Quatre amortisseurs à friction sur NN2). Frein principal à câbles agissant sur les quatre tambours de roues, frein de parking à câbles sur les roues arrière. Direction à gauche ou à droite au choix, à roue et vis sans fin avec tube amortisseur. Roues pleines en acier, pneumatiques 715 x 115, pression 3,25 kg/cm<sup>2</sup> à l'avant et 3,75 kg/cm<sup>2</sup> à l'arrière (12 x 45 à la pression de 1,75 kg/cm<sup>2</sup> pour NN2)

### DIMENSIONS-POIDS

Longueur : 3,55 m (3,70 m pour NN2) ; empattement : 2,65 m ; voie : 1,15 m (1,30 m pour NN2). Garde au sol : 22 cm. Poids en ordre de marche : 1.050 kg (550 kg pour NN2). Consommation : 7 à 8l/100 km d'essence ; 100 g/100 km d'huile (d'après constructeur).

postal ordinaire. Il remonta le Niger jusqu'à Miamey, passa à Fort Lamy, à Cotonou et Bamako. Le retour à Alger eut lieu seulement trente six jours après son premier passage avec 18.000 km de plus au compteur, sans ennui mécanique. La N.N. 6CV avait gagné son pari.

Avec cette Renault de 1922 -1930, c'est une page d'histoire qui roula pour notre plaisir et que l'on ne voit plus que dans les musées.

Finalement, on aurait presque envie de chanter avec Charles Trenet :...

«Je t'attendrai à la porte du garage  
Tu paraîtras dans ta superbe auto  
Il fera nuit mais avec l'éclairage  
On pourra voir jusqu'au flanc du coteau  
Nous partirons sur la route de Narbonne  
Toute la nuit le moteur vrombira  
Et nous verrons les tours de Carcassonne  
Se profiler à l'horizon de Barbeira  
Le lendemain toutes ces randonnées  
Nous conduiront peut-être à Montauban  
Et pour finir cette belle journée,  
Nous irons nous asseoir sur un banc»

**L'Étincelle du Volcan**