



4L MAGAZINE

N°20 nov.-déc.-janvier 2011

R4 1967

En bleu de travail!



Souvenirs, meetings, infos club



Tout-terrain!

PROTO R4 SINPAR

Prête pour les pistes



R4 SPÉCIAL RAID

RENAULT 4



RENAULT 4



Les brochures 63-67

Viva España!



R4 TYPE R1125

BEL 7 € - GR 7 € - DOM 7,80 € - MADAGASCAR 7,80 € - PORT. CONT. 7 €

Hotmell



M 04879 - 20 - F - 6,50 € - RD

Rose des sables

RENAULT 4 GTL 1978



La "Rose des sables" dans ses œuvres, lors du dernier "4L International" (Thenay 2010).

Malgré ses airs de baroudeuse, la Renault 4 d'Edith Behra et Murielle Chabannes a bien du mal occulter sa couleur dominante ! Les cabochons de clignotants avant incolores, plus seyants sur fond rose, correspondent à l'année 1977 pour les Renault 4.

MURIELLE CHABANNES A+
EDITH BEHRA A+

En bonnes "rallye girls", Murielle et Edith ont inscrit leur nom et leur groupe sanguin sur la voiture.



Les vitres de custode ont cédé la place à des plaques de matériau synthétique transparent. La trappe de remplissage du réservoir a naturellement trouvé sa place.



Le petit casque à damier était l'une des marques de reconnaissance du grand pilote français Jean Behra. Son neveu Jean-Stéphane signe les voitures de collection de la famille avec ce petit logo en mémoire de l'oncle légendaire...



Le monogramme "Renault 4 Safari" n'est pas d'origine sur une GTL... Edith l'a apposé sur le hayon arrière en guise de clin d'œil, compte tenu de la vocation de son bolide.

Toutes les Renault 4 qui ont changé de propriétaire au cours de ces dernières années ne peuvent pas se vanter d'avoir eu autant de chance. En tout cas, celle dont il va être question maintenant a atterri, en 2003, dans une famille qui cultive la passion des Renault de sport à un niveau pour le moins exceptionnel. Reconditionnée de main de maître, cette brave ex-GTL semble bien repartie pour un tour... du monde ?

Par François Blanc, photos Christian Bedei

la "4L" occupe une place de choix. Ensuite parce qu'Edith n'a pas hésité longtemps lorsque, en 2003, l'occasion de récupérer une Renault 4 GTL à peu près saine s'est présentée à elle. Pour quoi faire ? Pour participer au Rallye des Belles, épreuve de régularité réservée aux femmes et organisée par la société Pistes Parallèles. L'idée, bien sûr, consiste alors à rafraîchir la voiture, à la fiabiliser et à l'équiper un tant soit peu pour affronter les pistes sahariennes...

PAS DE TEMPS À PERDRE !

Finalement, ce n'est que plus tard que le projet se concrétisera. Pas de "Rallye des Belles" pour la GTL, donc. Mais après six

Chez les Behra, l'arrivée dans le parc familial d'une Renault 4 GTL (type R1128) de 1978 pourrait surprendre, dans la mesure où Jean-Stéphane brûle d'une passion dévorante pour les modèles sportifs de Renault et où il s'applique à en rassembler de beaux spécimens dans son impressionnante collection - s'y alignent notamment des 4 CV, Alpine, Renault 5 et autres Clio survitaminées. Même si, pour le coup, c'est Edith, son épouse, qui a souhaité l'acquiescer. Mais au fond, on pourra trouver un brin de logique dans cette apparente incongruité... D'abord parce que la passion de Jean-Stéphane, tout neveu de Jean Behra⁽¹⁾ qu'il est, ne l'empêche pas de chérir de bien beaux souvenirs de jeunesse où



Les gros pneus terre de chez Michelin rehaussent sensiblement la voiture. Les barres de torsion empruntées à une Renault 5 Alpine Turbo "Coupe" y contribuent un peu aussi.



Rencontrée à Thenay, dans le cadre du 2^e "4L International", Edith Behra s'est classée 2^e au général du dernier rallye des 1 000 Dunes, avec son amie Murielle Chabannes.

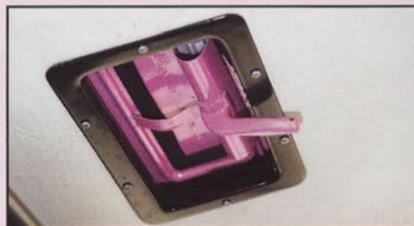


Dans le prolongement du réservoir de 80 l, la planche porte-bagages. La seconde roue de secours est logée en dessous.

années passées à l'abri, sans bouger, la voiture qui affichait alors 60 000 km au compteur sort de son long sommeil. Cette fois-ci, c'est sûr : Edith Behra veut partir, prendre le volant et se frotter au désert. Avec son amie Murielle Chabannes, elle s'inscrit au Rallye des 1 000 Dunes (autre épreuve proposée par Pistes Parallèles). Le départ est prévu pour le mois de mars 2009. Or, leur décision n'est prise qu'au mois de janvier de cette même année. Pas de temps à perdre, donc ! Jean-Stéphane lance immédiatement l'opération "cure de jouvence". Pour préparer la petite Renault avec laquelle les deux copines ont l'intention de partir à l'aventure sur quelque 3 000 km entre Marseille, Tunis, le sud tunisien et retour (via Gênes), il fait appel à des artisans qu'il connaît bien. Ce sont eux, en effet, qui ont réparé ou restauré nombre des autos qui composent sa collection. Il n'y a plus qu'à donner des directives à ces orfèvres et à leur fournir une partie des pièces et composants nécessaires. Le chantier durera moins de trois mois. La GTL est entièrement démontée. La plateforme est renforcée au niveau de l'ancrage des bras arrière, puis repeinte. Les planchers y passent également. Un arceau-cage, fabriqué tout exprès, est installé sur la voiture - il est fixé à l'endroit où les amortisseurs se boulonnent à la caisse. A l'arrière, à la place de la banquette, les préparateurs installent un réservoir "aviation" de 80 litres, avec un conduit de remplissage qui débouche au niveau de la custode droite (la vitre a été remplacée par une plaque transparente en Microlon). Dans le prolongement de ce réservoir, une plateforme est aménagée qui permettra de transporter les



Le coupe-batterie installé sur la console de chauffage. Le lecteur de carte est le seul équipement électrique qui reste actif en cas de coupure générale. Malin !



Proprement percée dans le toit, la trappe de ventilation de l'habitacle a reçu sa petite touche de rose...



En course, l'extincteur et la pelle de désensablement restent toujours à portée de main.



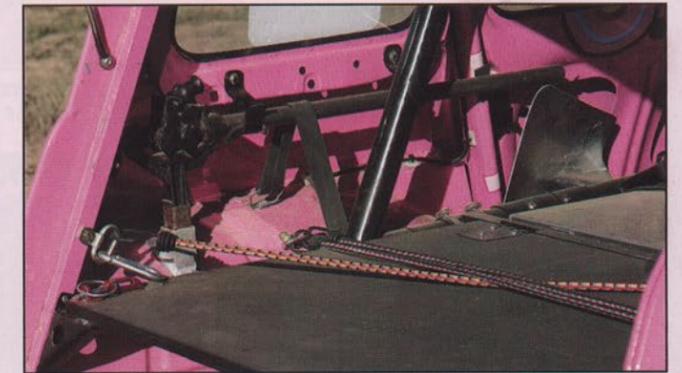
Arceau intérieur, silencieux sur le toit, pelle de désensablement : ça sent bon la virée dans le désert, tout ça !



Beaucoup d'accessoires d'origine ont été conservés, comme ces deux interrupteurs qui ont gardé leurs fonctionnalités respectives.



Le conduit de remplissage du réservoir "aviation" avec sa prise d'air. La durit qui part pour alimenter le carburateur est elle aussi de type aéronautique.



Le cric à élévation rapide, maintenu par une sangle de caoutchouc, a trouvé sa place au-dessus du passage de roue arrière gauche.



Le compte-tours posé sur la planche de bord. Le moteur de cette Renault 4 de piste prend allègrement 8 000 tr/mn.



Pression d'huile, température d'eau, jauge de réservoir de carburant, bref, l'essentiel pour surveiller la mécanique d'un coup d'œil.



Le "trip master" installé à portée de main de la navigatrice a été choisi afin d'éviter tout anachronisme. En d'autres termes, il a à peu près le même âge que la voiture.



Les tapis de sol ont laissé la place à un simple revêtement antidérapant. Le volant provient de la Renault 5 TX qui a prêté son moteur à la Renault 4 des sables.

bagages. En dessous de cette planche prend place une seconde roue de secours. Le moteur d'origine, lui, est déposé et mis de côté. Jean-Stéphane et Edith lui préférérent un quatre cylindres Renault installé naguère sur une autre voiture légère de la gamme du constructeur français. Il s'agit d'un 1 397 cm³ prélevé, en l'occurrence, sur une Renault 5 TX. Lequel subit tout de même quelques modifications : l'arbre à cames est emprunté à une R5 GT Turbo, tandis que le bas carter provient d'une Renault 5 Alpine "Coupe". Des ressorts de soupapes renforcés complètent la préparation de la mécanique. A l'arrivée, ce moteur délivre 80 ch. On l'a compris : le but ne consiste pas à construire une voiture de course, ni à dénaturer totalement la Renault 4, mais à redonner un peu de tonus et de solidité à une voiture destinée à rouler sur des pistes tantôt "gentillettes", tantôt méchantes...

RENAULT 4 GTL 1978

PRÉPARATION SOIGNÉE...

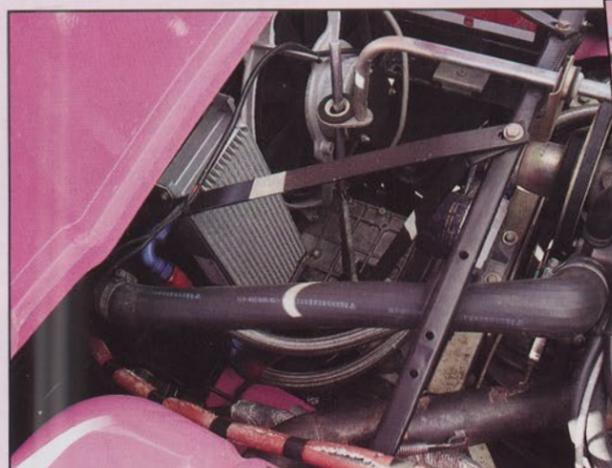
Le système de freinage, pour sa part, est reconçu. Quatre disques, un maître-cylindre de R12 Gordini et des étriers de R5 Alpine à l'avant: la formule devrait donner un sérieux mordant! D'autant plus que la voiture, une fois préparée (et en ordre de marche), ne pèsera plus que 660 kg... Pour la suspension, les mécanos repensent un peu le schéma: des barres de torsion de Renault 5 Alpine Turbo "Coupe" prennent la place des éléments d'origine, moyennant quelques travaux d'adaptation. Les amortisseurs? Ils sont conformes aux modèles qui équipaient les R5 Turbo "Tour de Corse". Les pneus choisis sont des Michelin terre en 14x56x13 - ils chaussent des jantes de Renault 5 Alpine. Pour que tout cela cohabite proprement, le carrossier élargit légèrement les ailes avant; juste ce qu'il faut pour que ça passe... et que cela ne se voit pas trop. La ligne d'échappement, elle, est redessinée à son tour. Comme la plupart des Renault 4 destinées à la piste, celle d'Edith Behra se voit dotée d'un silencieux perché sur le toit, via un long tube de raccordement soigneusement enroulé dans une toile antichaleur. Le silencieux proprement dit est acheté "sur étagère" dans le catalogue d'un équipementier du monde de la moto (Akrapovic). Pour parachever cette "prépa", le carrossier installe deux points d'ancrage - un de chaque côté de la voiture - destinés à recevoir un cric rapide capable de soulever complètement la Renault 4 d'un côté. Il fixe aussi deux boucles de remorquage à l'arrière de l'auto, soudées à une traverse rapportée qui épouse le longeron le plus proche. Le reste - sièges baquets Sparco avec harnais de sécurité et petits accessoires intérieurs - n'est plus qu'une partie de plaisir. La touche finale? La couleur dont Edith aimerait parer son bolide. Une Renault 4, aperçue à l'occasion du 2^e "4L International" de Thenay et propriété de Renault Histoire & Collection (4L Magazine n° 15), tape dans l'œil d'Edith Behra. Avec sa robe rose parsemée de cercles concentriques bigarrés, elle tranche nettement avec les 4L baroudeuses flanquées de décorations raid, c'est-à-dire peintes en uni et bardées d'autocollants de sponsors... Alors, c'est parti pour le rose! Et en plus, cela fera plaisir à tous ces hommes qui croient dur comme fer que les filles ne jurent que par cette douce nuance...

Au fait, sur le rallye des 1000 Dunes 2010, le seul équipage 100 % féminin de la course a terminé 2^e au classement général. Joli coup, les roses des sables!

Le moteur est toujours un quatre cylindres Renault, mais il a été emprunté à une Renault 5 TX. Le préparateur a bien travaillé.



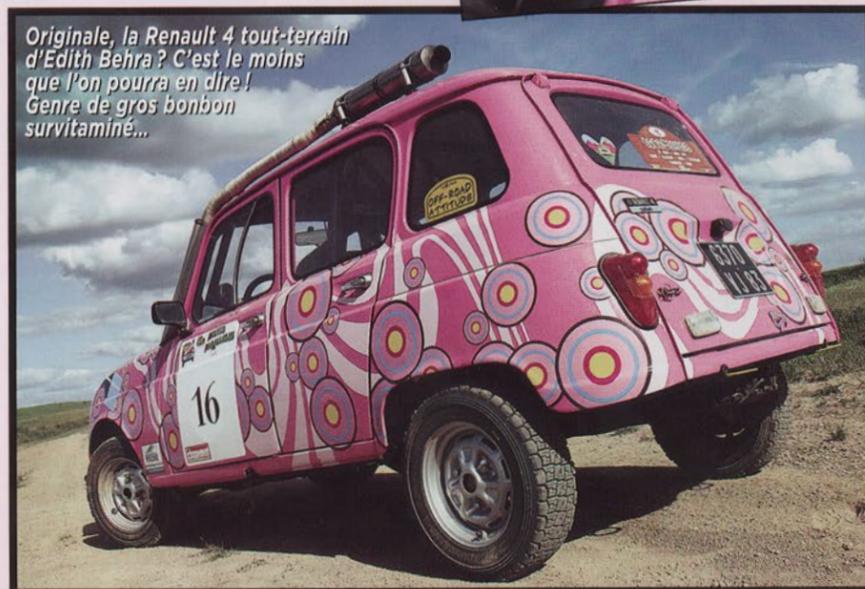
Le moteur est toujours un quatre cylindres Renault, mais il a été emprunté à une Renault 5 TX. Le préparateur a bien travaillé.



Le radiateur de R12 Gordini épaulé par un radiateur d'huile... Ça va chauffer!



Le filtre à essence sert aussi de régulateur de pression.



Originale, la Renault 4 tout-terrain d'Edith Behra? C'est le moins que l'on pourra en dire! Genre de gros bonbon survitaminé...

(1) Grand coureur motocycliste et automobile français des années 1950, contemporain de Juan Manuel Fangio.

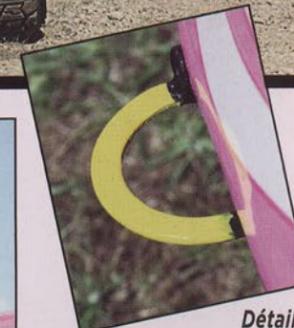
Allez, on fait abstraction du rose une seconde: elle a l'air de vouloir en découdre sur piste, cette ex-gentille GTL, non?



A hauteur du pare-brise, une plaque aérée antibrûlure a permis d'enfermer le tube d'échappement.



Le silencieux de la "Rose des sables" équipe normalement des motos. Léger et solide, il sied à merveille à la voiture d'Edith Behra.



Détail de l'une des deux boucles de remorquage fixées à l'arrière de la Renault 4. Du costaud...



Attache en alu: rien de mieux pour fermer le hayon arrière d'une Renault 4 tout-terrain appelée à vibrer de tous ses membres.



De chaque côté de la voiture, un point d'ancrage a été aménagé pour servir d'appui au cric rapide.



La GTL qui a servi de base était dépourvue de feux de recul. Le hayon qui a permis de la préparer, en revanche, en était équipé.



Les cercles concentriques qui décorent la voiture d'Edith Behra rappellent nettement ceux d'une autre Renault 4, propriété de Renault Histoire & Collection... Un petit air "Pop" des années 1970, quoi!