

LA REVUE A 300 A L'HEURE

champion



**qui
gagnera
le Mans?**

**essai
KAWASAKI 500**

HOMME **N°7**

FRANCE : 3 F — BELGIQUE : 35 FB — SUISSE : 100 FS
ITALIE : 480 L — N° 41 — DU 15 MAI AU 15 JUIN 1969

ESSAI D'UNE 4 CHEVAUX RENAULT

PAR
JEAN-PIERRE
BELTOISE

Champion est devenu le banc d'essai officiel des réalisations automobiles les plus osées et les plus originales. Nous avons déjà vu ensemble un certain nombre d'engins très insolites. Mais, après cet essai d'une 4 CV Renault, aux performances absolument incroyables, je crois que je ne serai même pas étonné si demain, un amateur nous proposait une Fiat 500 qui flirterait avec le 250 à l'heure!

La 4 CV Renault était vraiment, de l'après-guerre au milieu des années 50, la 4 places populaire par excellence dans notre pays. Il y en eut tellement, dans les rues et sur les routes, que l'on reste confondu si l'on songe que maintenant, elle est presque devenue une pièce rare, comme la traction avant

d'ailleurs. Mais cette 4 places populaire eut aussi une certaine vocation sportive. Elle était maniable, très amusante à conduire, virait bien à plat et vite aux mains d'un conducteur expérimenté. Sa nervosité était aussi bien connue.

Elle se bâtit en outre une bonne renommée en compétition, et tous ceux qui s'intéressaient au sport automobile à l'époque se souviennent des performances des 1063 — versions élaborées des 4 CV pour la compétition — dans les rallyes et aux célèbres Mille Milles. Ce fut d'ailleurs le point de départ de l'Alpine Renault de Jean Rédélé, qui faisait alors partie de l'équipe officielle en tant que pilote. Paul Frère, Louis Rosier conduisirent eux-mêmes des 4 CV 1063.



ULTRA SPECIALE



4 CV

ASPECTS TECHNIQUES

Mais entre la 1063 et la 4 CV Spéciale que j'ai entre les mains pour cet essai, il y a une montagne. En effet, en quelques années, la technique a évolué à pas de géant et le groupe original de la 4 CV, qui était un 750 cc à culasse plate, a été remplacé par un 1 440 cc avec culasse hémisphérique dans la version Gordini la plus poussée. La voiture elle-même, en gardant toujours le même principe de base, s'est transformée successivement pour les versions sportives en Dauphine 1093 puis en R8 Gordini. C'est alors que deux jeunes fanatiques, mécaniciens chez Pierre Ferry, ont eu la géniale idée de reprendre une 4 CV et d'en faire une véritable « turismo de carretera » style 1969.

Pourquoi une 4 CV? Parce que, m'ont expliqué Bernard Bouhier et Pierre Brunetti, c'était d'abord plus drôle, et puis ça coûtait moins cher! Et, à partir de là, à partir de cette caisse assez désuète de nos jours, ils ont construit une bombe. Le groupe moteur-boîte a été retourné et placé en position centrale-arrière. Ce qui fait que lorsque l'on ouvre le petit capot arrière bien connu de ce que l'on croit être une 4 CV, on ne voit d'abord... rien! J'ai d'abord pensé qu'il s'agissait d'un gag, et qu'il n'y avait pas de moteur du tout dans la voiture...

Il s'agit donc d'une version 1 440 cc Ferry du bloc Renault donnant 135 CV en colère, accouplée à une boîte de Gordini à 5 rapports qui, munie d'un couple 8 x 33, donne 25,8 km/h aux 1 000 t/mn. Le moteur, très compact, s'arrête juste derrière les sièges avant. Il paraît vraiment perdu dans cet espace, réduit peut-être pour deux personnes, mais tellement généreux pour lui qu'en cas de pépin de distribution et de mauvais temps réunis, il doit être très possible de déculasser bien à l'abri! La suspension avant est celle

d'origine, assez fortement modifiée quand même afin de lui donner un réglage de départ « compétition » avec un léger contre-carrossage, et une épure de débattement convenable. Par contre, la suspension arrière est composée d'éléments — de train avant, bien sûr — de 204 Peugeot. La caisse, tout acier, a été presque intégralement conservée à trois détails près : l'arrière est tronqué; les ailes ont été largement gonflées, afin de laisser passage aux roues de 13" x 4" 1/2 à l'avant et de 13" x 5" 1/2 à l'arrière équipées de gros Dunlop SP Sport; et la partie inférieure avant a été prévue pour recevoir les radiateurs d'eau et d'huile. A l'intérieur de l'habitacle, plusieurs tubes d'assez faible diamètre s'entrecroisent pour augmenter la rigidité et donnent à la voiture une véritable définition de voiture de tourisme de compétition. Le tout pèse 600 kg (ce qui est très intéressant puisque moins lourd qu'une Alpine), dont 220 sur les roues avant. La réalisation a exigé près de 2 000 heures de travail parce qu'il s'agissait d'un prototype. En fait, une réplique ne demanderait que 3 à 400 heures de travail tout compris.

L'ESSAI

Étant finalement venu à Monthéry pour essayer ce que je croyais être une simple 4 CV gonflée, je n'avais pas jugé bon de prendre mon casque. Quand j'ai vu l'engin, je me suis dit que j'avais eu grand tort. J'avoue que c'est avec une certaine appréhension et une grande circonspection que je me suis élancé sur l'anneau de vitesse pour mesurer les performances.

Eh bien, et ne me croyez que si vous le voulez, dès le deuxième tour, je passais le pied dedans tellement cette auto est bien accrochée par terre. Pas la peine de vous mettre les points sur les I, vous m'avez compris. Cette voiture n'avait rien de la savonnette vicieuse que j'appréhendais. Tenue de route impeccablement saine, légèrement trop sous-vireuse c'est vrai, mais par là même, à mettre entre les mains de n'importe quel maladroit. De plus, une direction merveilleusement douce et directe. Et, en accélération, une vraie balle... mais je garde cela pour la bonne bouche. Pour raison de conformité avec l'Annexe J, les portes s'ouvrent d'arrière en avant, et l'accès à bord de « l'appareil » est facile. Des baquets ont remplacé les sièges d'origine, le tableau de

bord modifié porte les appareils de contrôle nécessaires à tout moteur de plus de 400 cc unitaires tournant à plus de 8 000 t/mn et développant près de 100 CV/litre. Les pédales sont spéciales, le petit volant est en cuir, et tout et tout...

Mais, ce qui m'a surpris le plus, à part le pare-brise étroit, c'est la commande de vitesse style monoplace, très surélevée, installée sur une armature en tubes de faible diamètre, et qui tombe parfaitement en main.

PERFORMANCES

Cette commande douce et précise est d'ailleurs une des meilleures réalisations que je connaisse pour commander une boîte de Gordini, et elle doit contribuer aux résultats obtenus en accélération.

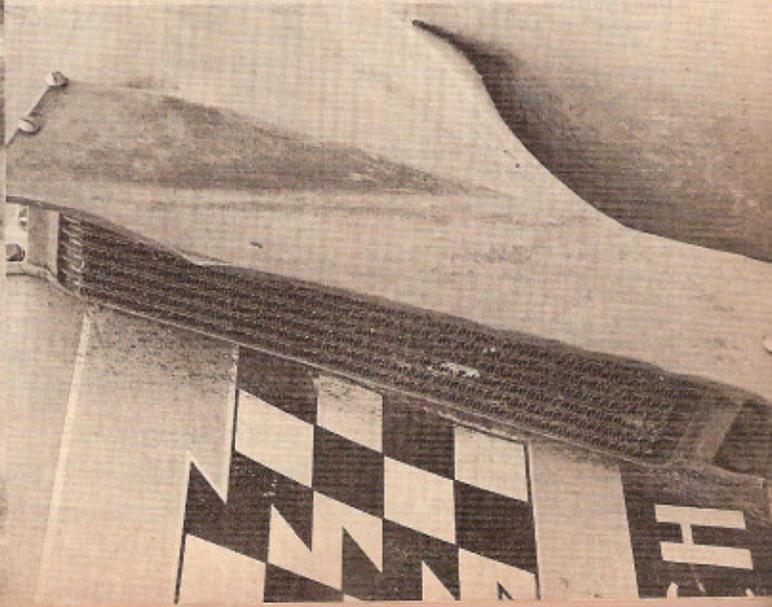
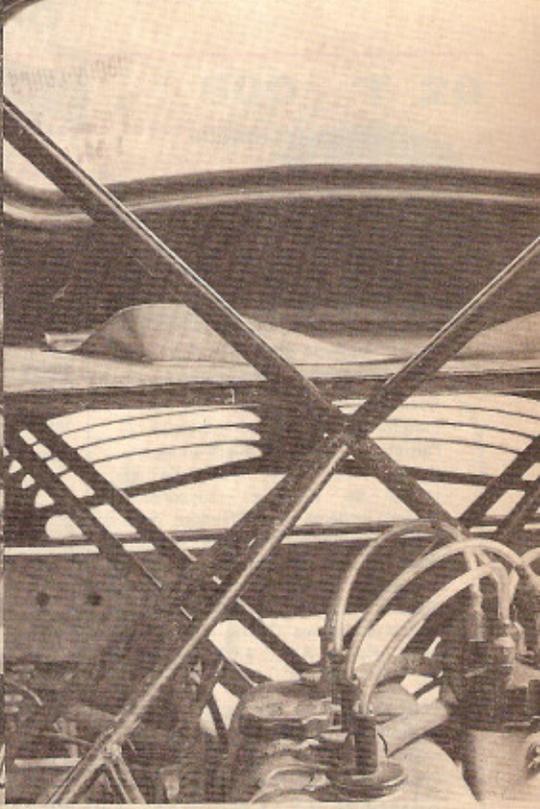
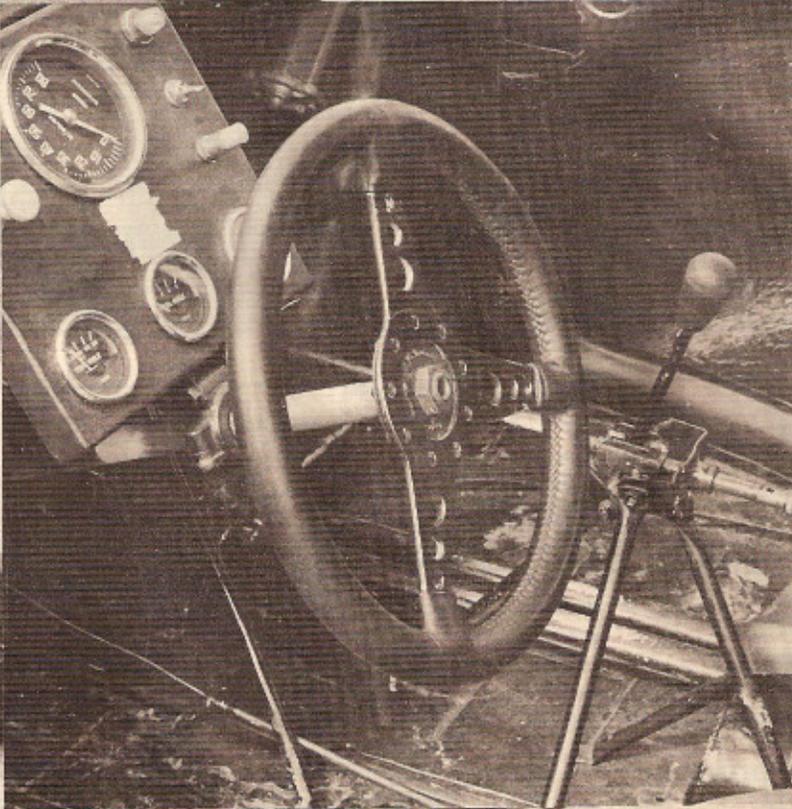
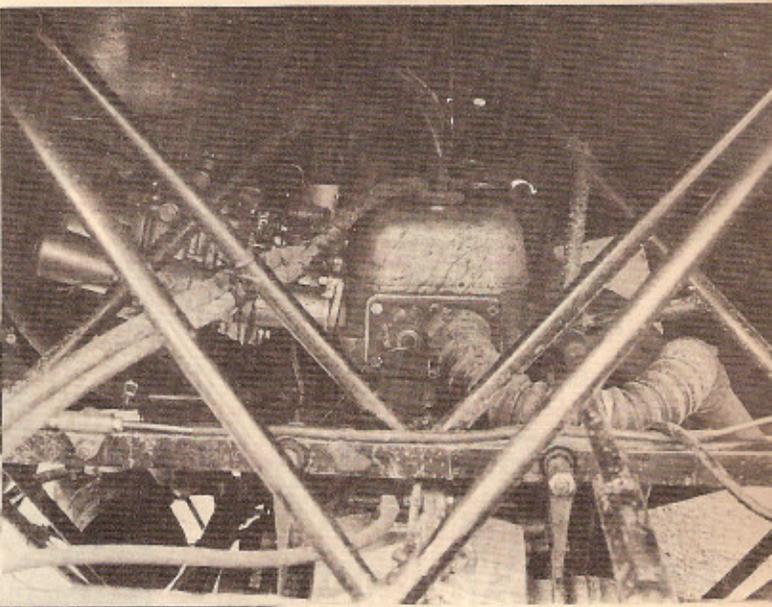
Tenez-vous bien : en tirant les intermédiaires à 8 200 t/mn, et malgré un embrayage qui avait tendance à patiner légèrement en première et en seconde, j'ai obtenu deux fois 13,9" aux 400 m départ arrêté. Oui, vous avez bien lu : 13"9!

Sur le kilomètre, j'ai obtenu 27,3 dans un sens (7 800 t/mn en 5" à la borne) et 28" dans l'autre (7 500 t/mn). Mais, ces temps sont améliorables, car le moteur cafouillait nettement dans la montée en régime... En somme, voilà une 4 CV qui, en ville, peut tenir une Lamborghini Miura par ses accélérations (imaginez un instant la tête du lamborghini-niste...) et qui, sur l'anneau de vitesse de Monthéry, ne posait aucun problème de stabilité à 200 km/h, vitesse qui pourrait assurément être améliorée avec le montage d'un pont long.

CONCLUSION

Je reste encore sidéré par la valeur sportive et technique de cette réalisation très sérieuse. Participant à des compétitions, tour à tour Pierre Brunetti et Bernard Bouhier ont, à plusieurs reprises, tenu tête ou même battu des Alpine 1440 bien préparées ou des Porsche 911 S, notamment à Dijon et Nogaro. Après avoir essayé leur voiture, je n'en suis pas étonné. Et ses possibilités assez stupéfiantes ne peuvent que me faire regretter encore une fois qu'il n'y ait pas à côté de chaque grande ville, et surtout près de la capitale, un petit circuit permanent où il y aurait des courses tous les dimanches avec des tas de spéciales de ce genre... Comme en Angleterre.





4 CV



FICHE TECHNIQUE

MOTEUR :

Gordini 4 cylindres, culbuté, 72 mm x 80 mm - 1448 cc. 2 carburateurs Weber 40 DCOE. Puissance : 135 CV à 7 200 t/mn.

TRANSMISSION :

Embrayage monodisque à sec. Boîte à cinq rapports tous synchronisés. Pont : rapport 8,33.

CHASSIS :

Plateforme à l'avant, tubulaire à l'arrière. Suspension avant indépendante avec barre anti-roulis et jambe de poussée. Suspension arrière système MacPherson avec barre anti-roulis. Ressorts hélicoïdaux et amortisseurs télescopiques sur quatre roues. Freins avant à disques Girling (1500 Simca). Freins arrière à disques Girling (204 Peugeot). Roues AV : 4,5 pouces et AR : 5,5 pouces.

ÉQUIPEMENT :

Compte-tours électronique. Température d'eau. Température d'huile. Pression d'huile. Essuie-glace.

DIMENSIONS :

Empattement 2,10 m. Voie avant 1,37 m. Voie arrière 1,35 m. Longueur H.T. 3,20 m. Poids 600 kg.

PRIX :

Pièces : 16 000 F; en comptant la main-d'œuvre : 60 000 F.

PERFORMANCES :

0-400 m : 13" 9/10.
0-1000 m : 27" 3/10.
Vitesse maxi : plus de 200 km/h à 8 200 t/mn.
Consommation : environ 25 litres aux 100 kilomètres.
Vitesses approximatives sur les intermédiaires :
première : 50 km/h.
deuxième : 80 km/h.
troisième : 120 km/h.
quatrième : 160 km/h.
cinquième : + de 200 km/h.

LISTE DE CONTRÔLE

MOTEUR

Démarrage bon
Bruit très élevé
Vibrations non
Nervosité extra-ordinaire

Souplesse assez bien

TRANSMISSION

Embrayage juste, vu la puissance
Synchronisation bonne
Passage de vitesses excellent
Étageage boîte de vitesses très bien

DIRECTION

Précision excellente
Braquage très bien
Démultiplication très bien
Légèreté très bien
Réaction sur mauvaise piste très bien

FREINS

Précision sur pédale excellente
Fermeté pédale bien
Efficacité à froid très bien
Résistance au fading très bien
Progressivité très bien
Stabilité bien
Répartition AV-AR bien

SUSPENSION

Résistance au roulis très bien

Souplesse bien pour l'emploi
Amortissement bien
Adhérence train propulseur très bien

TENUE DE ROUTE

Sécurité très bien
Équilibrage sous-vireuse
Vitesse en virage excellente

POSTE DE PILOTAGE

Visibilité juste
Instrumentation correcte
Volant excellent
Disposition pédales excellente
Position de conduite bien
Confort siège baquet

AGRÈMENT DE CONDUITE

Maniabilité formidable
Confort général très bruyant
Maintien pilote excellent

ACCESSIBILITÉ GÉNÉRALE

Capot très bien
Habitacle très bien

CONTRÔLE DE QUALITÉ

Intérieur finition
Extérieur inexistante

