

Résurrection d'une Renault 4 Plein-air

À chaque marque ses passionnés. Comme cette Renault 4 version Plein-air dont il n'existerait que deux ou trois exemplaires dans toute l'Amérique du Nord. Les belles histoires mécaniques ne se résument pas seulement aux voitures prestigieuses, un coup de cœur suffit pour qu'une carcasse oubliée mais noble reprenne vie.



Mario Brisebois pose fièrement au côté de sa R4 remise à neuf.

Avant d'aborder la remise en état de cette R4, il convient de faire un peu d'histoire sur ce modèle qui a connu une diffusion très limitée de ce côté de l'Atlantique, mais qui fut reproduit à plus de 2,2 millions d'exemplaires en Europe.

La R4, que les Français surnomment "4 L", apparut en 1961 et connut un succès sur-le-champ. Preuve qu'elle était bien née, en neuf ans, sa carrosserie n'a reçu que très peu de modifications.

Chez Renault, on jugea bon de lancer deux dérivés, une fourgonnette suivie en 1968, au Salon de Paris, de la R4 Plein-air. Cette dernière, une torpédo (ancienne appellation pour désigner un véhicule à toit souple) sans portière, était destinée aussi bien aux ballades et loisirs d'été comme aux travaux légers.

Au dire de son propriétaire, Mario Brisebois, il n'existerait que deux Plein-air au Canada, et une troisième aux États-Unis, quelque part en Floride. En tout, seulement 3 500 des 2,2 millions R4 furent des torpédos Plein-air.

Unique en son genre

Cette R4 Plein-air abandonnée quelque part en Estrie a repris vie grâce à Mario Brisebois, agent de voyage Airtours à Cowansville. Le véhicule fut acheté en 2002, puis remis en état durant l'hiver 2002-2003. Étant donné l'état de la carcasse d'origine, le travail de réassemblage et de finition est tout à son honneur. Les pièces furent autant que possible tirées d'anciennes R4 Plein-air encore disponibles au Québec, dans le cas contraire, les autres furent directement importées de France.

Un levier de vitesses original

Une des particularités techniques de cette R4, c'est la configuration de la tringlerie du levier de vitesses jusqu'à la boîte. Celle-ci passe littéralement par-dessus le moteur et le radiateur pour ensuite descendre en avant de celui-ci jusqu'à la boîte de vitesses. Inutile de dire que le bras de vitesses



Le projet commence à prendre forme.



On ne passe pas inaperçu dans une Renault 4 Plein-air

se trouve assez haut dans le tableau de bord, en fait, à la même hauteur que le volant. Sur nos voitures, c'est tout le contraire, la tringlerie circule dans le plancher jusqu'à la boîte.

Tout aussi original la transmission en porte-à-faux (en avant des roues), alors que le bloc-moteur, lui, est implanté longitudinalement, en arrière de celles-ci. Sur nos véhicules à traction avant, la disposition des blocs moteur et boîtes-ponts reste essentiellement transversale.

Évidemment, on ne rebâtit pas un tel véhicule pour les performances. Mais pour le plaisir de posséder une voiture exclusive dont seules deux ou

trois personnes dans toute l'Amérique du Nord peuvent profiter.

- Culasse arabe à cames, par culbuteurs
- Cylindrée 845 cm³
- Puissance 30 ch @ 4 800 tr/min
- Couple 5,9 m·kg @ 2 300 tr/m
- Transmission manuel 4 vitesses
- Freins tambours aux quatre roues
- Poids véhicule 590 kg en ordre de marche
- Vitesse maxi 110 km/h