RENAULT 4 R1125 1977

VIVA ESPAÑA !

Hans est très fier de posséder une Renault 4 importée d'Espagne. Ça lui rappelle plein de bons souvenirs !

Ce n'est certes pas la première fois qu'une Renault 4 d'origine ibérique traverse les pages de *4L Magazine* en laissant flotter derrière elle de légers effluves d'exotisme. Mais la jolie TL de type R1125 qui a accepté de défiler aujourd'hui sous le regard attentif du photographe accuse un parcours assez original. Quand une auto d'origine française construite en Espagne court se réfugier dans les bras d'un fervent amateur néerlandais, vous appelez ça comment, vous ? L'Europe ? Sans doute. Mais cela rappelle surtout que les saines passions ne connaissent pas les frontières ! Par François Blanc, photos Didier Soyeux

Du costaud, ce beau pare-chocs fabriqué en Espagne ! Le chromage tiendra-t-il la distance, au fil du temps ?

Un souvenir de son ancienne vie espagnole...

Vue de France, la formule qui associe les jantes à voile ajouré et les enjoliveurs à sillon concentrique fait plus penser à la Renault 6 TL qu'à la "4L".

Ce n'est pas avec ce joli rétroviseur extérieur chromé que l'on va pouvoir gagner au jeu des "7 erreurs" ! Ce design a équipé des millions de Renault 4 de par le vaste monde...

VIVA ESPAÑA !

Hans Veldkamp, géologue professionnel, a découvert les bienfaits de la Renault 4 à l'occasion de séjours qu'il a effectués en Espagne et en Afrique du Nord à partir de 1989.

Au seuil de son cinquantième anniversaire, la Renault 4 se collectionne dans plusieurs pays d'Europe, mais aussi dans des contrées lointaines comme l'Argentine ou le Japon. Parfois, elle ne revendique même pas la qualité de voiture "collectionnable", puisqu'elle sert au quotidien à quelque propriétaire pas du tout décidé à s'en séparer, généralement pour des raisons pratiques, voire économiques. Mais ce qui est sûr, c'est que l'aura de cette petite auto prend un peu plus d'ampleur chaque année ; que la "4L" attire à elle un nombre croissant d'adeptes, nostalgiques ou pas ; et qu'elle ne s'appréhendera plus jamais comme ce fut le cas entre 1961 et 1992, année officielle de l'arrêt de sa production. Ajoutons à cela qu'en dehors de France, elle a toujours bénéficié d'une certaine cote, non pas en vertu de ses charmes esthétiques (encore que...), mais parce que ses caractéristiques techniques, son extraordinaire adaptabilité et son inimitable style lui confèrent, plus encore que sur sa terre natale, une identité à part. Identité que les années – et les critères qui président à la production automobile actuelle – réaffirment avec force au fur et à mesure que le temps nous éloigne de l'époque de la conception de la R4.

FILIATION ESPAGNE-PORTUGAL

La Renault 4 TL examinée à la loupe aujourd'hui, de type R1125, construite en Espagne et immatriculée pour la première fois le 6 juin 1977, nous ramène indirectement à d'autres rencontres évoquées dans les pages de *4L Magazine* (voir les numéros 9, 15, 17 et 18). Certes, les rencontres en question mettaient en scène des autos construites au Portugal. Mais l'histoire de la Renault 4 dans ce pays, on l'a vu, doit beaucoup à la production espagnole, proximité de marchés oblige. Sans compter qu'un accord industriel passé entre la Régie Renault de Boulogne-Billancourt et les sociétés espagnoles Fabricatión de Automóviles S.A. (FASA) et Renault España S.A. (RESA) avait permis, dès 1964, de financer la construction de l'usine portugaise de Guarda, propriété de Indùstrias Lusitanas Renault (ILR). Et qu'au terme de cet accord, la France et l'Espagne devenaient des fournisseurs privilégiés d'ILR, notamment dans le cadre de la production de Renault 4 sur le sol portugais. Construite à l'usine FASA Renault de Valladolid, dans le Nord de l'Espagne, la vedette de notre article, acquise en juillet 2004 par son actuel propriétaire, est donc sortie de chaîne en 1977 et présente quelques similitudes avec les voitures "made in Portugal". En outre, elle diffère sur quelques points de celles qui, à l'époque, sortent toujours par milliers des chaînes de montage françaises. D'autant plus que cette année-là, en France, la Renault 4 (type R1126 pour les L et TL) a vu quelques-uns de ses accessoires d'origine disparaître au profit de nouveaux – particularismes de la version Safari mis à part. C'est notamment le cas du couvercle des feux de position/clignotants avant qui adopte pour la première fois une forme rectangulaire (il est alors fabriqué dans un plastique transparent incolore). Le compteur de vitesse change également d'apparence, tandis qu'un nouveau volant, emprunté à la Renault 5, est censé rajeunir un peu le poste de conduite.

852 CM³ ET AUTRES DÉTAILS...

Sur la planche de bord, légèrement redessinée au passage, un bouton apparaît qui

RENAULT 4 R1125 1977

Restaurée en 2005-2006, cette TL venue d'ailleurs affiche un bon niveau de fraîcheur. Son propriétaire n'est cependant pas très satisfait du travail du sellier...

Tissu marron clair et skaï chocolat : l'association fonctionne plutôt bien pour la sellerie. Avec le vert, en revanche...

La couleur des sièges mise à part, cet habitacle n'est a priori pas très dépaysant. Sauf que pour une TL de 1977, et vue de France, cette auto présente un tableau de bord et un volant un peu anachroniques. Cela contribue à son charme...

Trouvé dans la première Renault 4 (jaune) que le frère de Hans Veldkamp avait achetée en 1988, ce casque de chantier, depuis, n'a plus jamais quitté la famille ! Tout un symbole...

Température d'eau et fonctionnement du circuit de charge électrique : ces deux instruments ont le mérite d'avoir été proprement intégrés à la planche de bord.

De bon goût ou pas, les petits accoudoirs fixés aux panneaux de portes avant, en Espagne, sont bel et bien des accessoires d'origine.

indique une éventuelle chute de pression hydraulique du circuit de freinage, lequel circuit, lui, vient d'ailleurs d'être doublé. C'est aussi sur les millésimes 1977 que les ceintures à enrouleur font leur apparition en série (sauf sur la fourgonnette tôlée). La calandre en plastique noir, elle, date de septembre 1974, tout comme le réservoir de 34 litres. Le moteur, un quatre cylindres de 782 cm³ adopté en septembre 1971, demeure inchangé.

Qu'en est-il, à la même époque, de cette R1125 "d'outre-Pyrénées" ? Pour aller à l'essentiel, notons tout d'abord que le moteur est un "Sierra" 852 cm³ de type 813-02 typiquement espagnol. Le châssis plateforme, la caisse et les éléments démontables de carrosserie (ouvrants compris), eux, ne diffèrent en rien des autres productions européennes. Le réservoir d'essence, conforme aux Renault 4 françaises d'avant septembre 1974, se limite à 26 litres de contenance. Mais pour les non-spécialistes, de nombreux points de détail visibles permettent d'identifier à coup sûr une Renault 4 de Valladolid. La couleur ? Il semble en effet que ce vert 961 ait été réservé au seul marché ibérique. Les pare-chocs de la voiture de Hans Veldkamp, heureux propriétaire de la belle ibère, ne laissent en revanche planer aucun doute. Il s'agit bien des lames épaisses qui, simultanément, équipent les R8 construites en Espagne ; tout comme les gros cabochons de clignotants ronds à souhait (et aplatis). Monté de série, l'enjoliveur de plaque d'immatriculation arrière ne doit rien à une option choisie sur catalogue. Les jantes ajourées de cette R1125, connues en France depuis la naissance de la R6 TL (millésime 1971), surprennent d'autant plus qu'elles reçoivent l'enjoliveur qui orne toujours les Renault 4 TL françaises (dont les jantes sont toujours à voile plein). Il faudra attendre janvier 1978 et la commercialisation de la Renault 4 GTL dans l'Hexagone pour voir ces jantes montées de série sur une "4".

LA RENAULT 4 LE FAIT RIRE...

Dans l'habitacle, quelques détails renseignent encore l'observateur sur la provenance de cette TL, à commencer par la planche de bord beige (produite en noir en France à partir du millésime 1974) et le volant à deux branches couleur chocolat (livré en noir à partir de 1974 également côté français). Les deux petits accoudoirs fixés aux panneaux de portes avant ? Particularisme espagnol ! Les ceintures de sécurité, elles, sont les mêmes que celles qui équipaient les petites limousines françaises jus-

RENAULT 4 R1125 1977

Aujourd'hui, Hans et sa TL "exotique" ne parcourent guère plus de 1 000 km par an. A ce rythme, l'idylle devrait durer un petit moment...

VIVA ESPAÑA !

A part les jantes de type Renault 6 TL (et Renault 4 GTL première série) associées aux enjoliveurs R4 de seconde génération, il n'est pas forcément aisé de discerner les particularités de cette R1125 espagnole. Les pare-chocs peut-être ?... Sûrement !

Le propriétaire actuel de cette Renault 4 TL, ressortissant néerlandais, a pris soin d'apposer un nouveau "E" sur le hayon après mise en peinture de sa voiture.

L'enjoliveur de plaque chromé monté d'origine faisait partie des charmes de la production espagnole jusqu'en 1977.

Le monogramme de hayon est en tout point semblable à celui qui équipe les Renault 4 françaises depuis 1974.

La forme du couvercle de clignotant (et de feu de position) constitue, pour un Français averti, l'un des principaux caractères de différenciation de cette R1125 espagnole.

Hans a conservé les plaques espagnoles qui équipaient la voiture...

Les gros pare-chocs à lame épaisse, en Espagne, étaient aussi montés sur les R8 produites sur place.

RENAULT 4 R1125 1977

qu'en 1976. Après, c'est en ouvrant le capot que les spécialistes pourront encore relever quelques différences notables (moteur mis à part) avec le gros de la production hexagonale.

Pour boucler ce petit tour du propriétaire, il convient d'expliquer comment une Renault 4 espagnole a finalement atterri au pays des tulipes, du Gouda et des moulins à vent, au nord-ouest de l'Europe. En fait, outre les relations que Hans Veldkamp entretient avec la "4L" et avec l'Espagne depuis une vingtaine d'années (lire *« Hans raconte... »* dans l'article qui suit), une petite annonce publiée dans le bulletin du club Renault 4 des Pays-Bas aura précipité les choses. *« Cette TL était proposée à la vente dans le magazine du club, et j'ai tout de suite été tenté de l'acheter. Elle semblait d'origine, avec quelques traces d'impacts mais très peu de corrosion. Et c'est mon épouse qui a achevé de me convaincre quand elle m'a dit : "Achète-la, parce que tu rigoles tout le temps quand tu parles de R4 !" Je n'ai pas eu à aller la chercher en Espagne, car elle avait déjà été importée aux Pays-Bas par un premier acheteur néerlandais, en novembre 2003. Ce dernier ne l'a gardée que quelques mois, le temps de la remettre en état au plan technique »*, raconte Hans. Entre 2005 et 2006, notre nouvel acquéreur a fait réaliser quelques travaux de rénovation. Après avoir remplacé les ailes et fait repeindre sa voiture comme à l'origine, il a confié les sièges et la banquette à un sellier. Le reste n'a été qu'une question de patience ; et de goût du détail. *« Pendant la restauration, j'ai découvert une médaille de Saint-Christophe cachée derrière un panneau de porte ! »*, se souvient Hans. Et combien de kilomètres a-t-elle parcourus depuis sa sortie de chaîne ? *« Quand je l'ai achetée, en 2004, elle avait 83 000 km au compteur. Maintenant, elle en a 04 300... 104 300 ou 204 300 ? Je ne sais pas ! J'ai écrit à l'ancien propriétaire espagnol, mais je n'ai pas eu de réponse. Ce que je sais, c'est que j'ai parcouru 21 000 km en six ans, dont 10 000 en 2005. Après, j'ai roulé sur 4 500 km en 2006 et sur 2 900 km en 2007. Les dernières années, elle a roulé environ 1 000 km par an »*, explique-t-il. Après Saint-Christophe, le saint protecteur de cette TL semble bien s'appeler Hans ! ♦

Batterie logée contre le tablier, vase d'expansion en verre et dynamo 12 volts : tout cela fleure bon la Renault 4 made in France d'avant 1975 !

Le bloc de type 813-02 de fabrication espagnole. Au premier plan, le sac-réservoir d'eau pour le lave-glace.

VIVA ESPAÑA !

En achetant sa TL espagnole, Hans Veldkamp se replonge dans ses belles années d'étudiant en géologie, époque où il crapahutait en terre espagnole au volant de différentes Renault 4 qu'il partageait avec son frère.

Boîtier de filtre à air de fabrication espagnole, guère différent de certains éléments fabriqués en France pour la même voiture.

L'étiquette d'origine du constructeur, la société FASA (Fabricatión de Automóviles S.A.), a réussi à survivre à deux changements de propriétaire (au moins)...

Le vert 961 serait une teinte réservée au marché espagnol. A vérifier...

Le volet d'aération en tôle fait partie de ces petits détails qu'apprécie l'actuel propriétaire de cette Renault 4 TL. Ah, ces puristes !

Conservée comme à l'origine, la petite publicité de l'agent Renault de Pampelune qui, à partir de 1977, a probablement réalisé les opérations d'entretien de la voiture.

La plaque ovale du constructeur l'atteste : cette TL s'appelle R1125. Un type jamais attribué à une Renault 4 en France.

VIVA ESPAÑA ! (2)

Documents d'époque

R1125 1977

La R1125 partage la couverture de ce catalogue de 1977 avec le roi de la jungle !

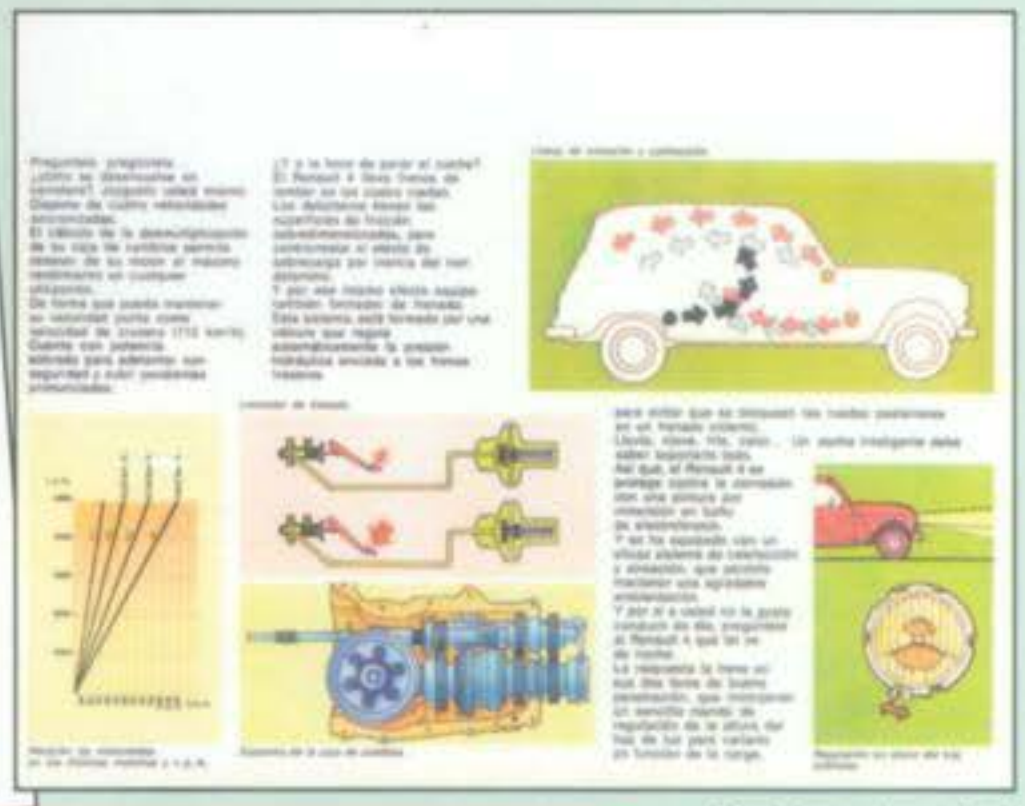
Poursuivons l'étude de notre modèle R1125 espagnol par une petite découverte du catalogue d'époque. En bonus, le catalogue des pièces détachées, le document d'homologation, et le témoignage de Hans !

Par François Blanc et Didier Soyeux, avec l'aide de Hans Veldkamp

La planche de bord demeure couleur crème comme sur nos modèles 1967-1973... On distingue également les cabochons de feux équipés de catadioptres rapportés.

Renault 4, un coche inteligente

Sur cette photo, la version luxe Renault 4 TL, au premier plan, et la version de base Renault 4 au second plan...



Rendement maximal de la mécanique grâce à la boîte à quatre rapports, freinage sécurisé antiblocage, ventilation et éclairage efficaces !

Renault 4 sabe ser confortable. Ofrece asientos anatómicos. En el Renault 4 TL tapizados en tela transpirable y lavable.

Han sido diseñados por médicos fisiólogos. Para que cedan o sujeten según la parte del cuerpo que reciban.

La comodidad de su habitáculo reside en su sabio aprovechamiento. Con el piso totalmente plano, sin travesaños ni obstáculos para las piernas. La distribución de elementos permite libertad de acción al conductor y a sus acompañantes.

Selleries et finitions spécifiques aux productions ibériques... On remarque l'accoudoir qui équipe les panneaux de portes avant.

Une version de base Renault 4, sans enjoliveur de calandre ni enjoliveur de roue et avec vitres de portes arrière fixes.

On remarque tout de suite les gros pare-chocs plats et les petits cabochons avant ronds.

R1125 1977

debe saber aprovechar el espacio. Y al Renault 4 se le califica con sobresaliente.

Porque cuenta con capacidad para llevar a cuatro o cinco personas.

Y con un maletero utilizable en tres alternativas: en posición normal cubica 295 dm³, con la

Amplia quinta puerta y suelo plano para facilitar la carga de equipajes.

Tres alternativas de utilización del maletero.

« Une voiture intelligente » ***qui sait s'adapter à tous les chargements...***

Les jantes en tôle censées améliorer le freinage grâce à leur important perçage...

Le catalogue de pièces de rechange (P.R. 897) spécifique aux versions espagnoles... On note également le type R1125-S et les différentes versions de fourgonnettes R2108, S et SA...

Le carnet de contrôle technique... On n'y trouve pas le type de la voiture (R1125). En revanche, le type moteur 813-02 et l'alésage y sont portés.

HANS RACONTE...

Avant d'acheter cette Renault 4 TL de 1977, en juillet 2004, Hans Veldkamp, sur une période de dix ans (entre 1989 et 1999), avait déjà possédé quatre "4L". La première, une autre TL de 1977 acquise en 1988 par son frère, lui avait souvent servi. *« Jaune à l'origine, elle avait fini par recevoir une peinture bleue »*, se souvient Hans. Cette première voiture de la lignée avait permis aux deux frères de goûter aux avantages de l'utilisation partagée. C'est pourquoi les deux autos suivantes furent achetées dans les mêmes conditions. Une Renault 4L rouge de 1980 avait ainsi précédé une GTL de 1983, de couleur bordeaux. La quatrième, acquise par Hans lui-même – *« Une GTL rouge de 1985 »*, précise-t-il –, n'était restée dans son garage que jusqu'en 1999. Car à cette date, Hans, qui a terminé ses études de géologie depuis plusieurs années et travaille désormais pour le bureau de recherches géologiques des Pays-Bas (TNO), habite Amsterdam. Et il n'a plus vraiment besoin d'une voiture. Cependant, l'idée de racheter une 4L ne le quitte pas vraiment... Il faut dire que notre géologue, qui a fréquemment séjourné en Espagne dans le cadre de ses études, garde d'excellents souvenirs de ses pérégrinations dans ce beau pays au volant de ces petites Renault. *« C'est une auto parfaite pour les recherches sur le terrain*, affirme-t-il, avant d'ajouter : *elle s'est aussi parfaitement comportée lorsque je suis parti avec en compagnie de trois amis pour faire un tour en Algérie »*. Ça, c'était en 1989, avec la première TL. Parti de Malaga où l'avaient rejoint ses trois copains, Hans avait rallié Mellila, puis Oujda, avant de filer sur Oran, Alger, Bou-Saada et Tlemcen. Le retour, via Oujda et Fez, s'était terminé à Algésiras. Au total, trois semaines de route et pas un seul pépin, à part un petit problème administratif. *« J'avais oublié la carte grise et, pour entrer au Maroc, je n'avais que le certificat du contrôle technique sur moi. J'ai réussi à convaincre les douaniers marocains qu'il s'agissait d'une carte grise temporaire... »*.

Bref, tout cela crée des liens. En rachetant une Renault 4 en 2004, Hans renoue donc avec certaines habitudes en même temps qu'il réaffirme certaines convictions. Mais les années ont passé et notre géologue de terrain a renoncé à sa vie de célibataire. C'est pourquoi aujourd'hui, *« avec trois enfants âgés de 3 à 7 ans, j'ai aussi une voiture moderne »*, explique-t-il. Que fait-il de sa jolie TL ? *« Quand il fait beau, j'aime bien aller en ville pour faire des courses avec. Pour des déplacements à faible distance et que je n'emmène qu'un ou deux de mes enfants, je la sors aussi »*, résume Hans. Sa R1125 d'origine espagnole, à ce rythme-là, devrait rester un bon bout de temps dans la famille...

VIVA ESPAÑA !