

[DOSSIER DE PRESSE]



05 juillet 2021

LA RENAULT 4

L'année 2021 marque le 60ème anniversaire de la Renault 4L, véritable success-story, vendue à plus de 8 millions d'exemplaires dans plus de 100 pays et pendant plus de 30 ans. Bien plus qu'une voiture, la 4L est une véritable icône.





LA RENAULT 4, LA VOITURE BLUE-JEAN

« Faites-moi donc un volume »

Nommé à la tête de la régie Renault le 27 mars 1955, Pierre Dreyfus regarde l'automobile avec l'œil et le sens de l'analyse d'un sociologue et s'interroge sur le conformisme de l'automobile, au point d'aller résolument à son encontre : « la voiture ne doit plus être des fauteuils et une malle. Faites-moi donc un volume », glisse-t-il à Yves Georges, Directeur du bureau des études.

Pierre Dreyfus veut une voiture adaptée à une société en pleine évolution. Partout, la population déserte les campagnes, dans un large mouvement où la modernité commence par l'exode rural. Ces nouveaux urbains ne viennent pas dans les centres-villes, ils se dirigent vers de nouveaux quartiers urbains qui tendent à s'allonger pour se prolonger en banlieue. C'est un nouveau monde les nouvelles classes moyennes. La banlieue devient un nouveau lieu, mi-urbain, mi-rural, une sorte de ville à la campagne.

Le trait est parfaitement dessiné pour Pierre Dreyfus : c'est la fin de la voiture des villes si différente de la voiture des champs. Il faut inventer l'automobile polyvalente. Mais cette polyvalence ne tient pas qu'au lieu. L'étirement de l'habitat et l'absence de réseaux de transports collectifs donnent une place primordiale à l'automobile. Celle-ci doit être un outil de travail du lundi au vendredi puis devenir les samedis et dimanches la voiture d'une famille partant en week-end ou, l'été, en vacances.

Reste enfin une dernière évolution, lente, mais essentielle et qui s'amplifie au fil des ans, la place et le rôle de la femme dans la société. Grâce au plein emploi, l'arrivée du deuxième salaire bouscule les catégories sociales et les schémas familiaux ; il accélère la consommation, dont celle de l'automobile. Le produit est justement adopté par les femmes : non seulement le nombre de permis de conduire tend enfin à s'égaliser entre les sexes, mais les femmes utilisent l'automobile au point de jouer un rôle décisif dans l'achat.

Pour Pierre Dreyfus, la voiture de demain se décline sur les polyvalences : elle doit être à la fois celle des villes et des campagnes, de la semaine et des week-ends, du travail et des vacances, de l'homme et de la femme. C'est là que le terme de « voiture blue-jean » va prendre toute sa mesure.

Voiture blue-jean et révolution technique

La « voiture blue-jean » s'écarte des conventions, à l'image de ce vêtement « que l'on peut porter en toutes circonstances si l'on n'a pas de prétention au snobisme et au conformisme social, explique Pierre Dreyfus, [un habit] qui vous rend tous les services, qu'on traîne partout, qui ne coûte pas cher, qu'on peut remplacer sans se sentir dépaysé... ».

Pantalon de travail fabriqué autour d'une toile denim inusable, le jean est tour à tour la salopette distribuée aux ouvriers du New Deal aux États-Unis, un pantalon populaire, puis un phénomène de mode pour les populations estudiantines et artistiques, avant d'entrer dans les garde-robes féminines.

Plus rebelle que révolté, unisexe et égalitariste, il est autant l'habit de James Dean ou de Marlon Brando que celui des hippies qui se l'approprient en le personnalisant de broderies ou de pattes d'eph.

L'automobile aura son jean. Et Pierre Dreyfus commence par en fixer le prix. Ce sera 350.000 francs, et pas un sou de plus ! Le message est si net que les concepteurs vont tout bonnement appeler le projet « la 350 ». Autant dire que l'étude de la voiture part d'un coût, soit une méthode tout à fait inhabituelle pour l'époque.

De cette obligation naît l'idée de conserver le moteur 747 cm³ de la 4 CV.

L'équipement intérieur sera limité : la 350 sera bon marché par les éléments qu'elle n'aura pas. Quant au design, il ne sera pas au cœur des préoccupations.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



Pour rendre la voiture polyvalente, l'idée première est le plancher plat, qui permet un chargement sans difficulté. S'ajoutent évidemment trois éléments, rendus possibles par l'adoption de barres de torsions ainsi que d'amortisseurs hydrauliques positionnés horizontalement à l'arrière : l'absence de jupe arrière, l'abaissement maximal du seuil de chargement et l'ouverture de la voiture à l'arrière par l'intermédiaire de ce que l'on nomme alors « la porte de service », le futur hayon.

Ce schéma architectural si nouveau bouleverse la culture technique de Renault (la Renault 4 sera son premier modèle à roues avant motrices après l'utilitaire Estafette) mais aussi celle de l'automobile : la Régie invente en effet une carrosserie à deux volumes, composé d'un compartiment moteur d'une part, et d'un ensemble coffre à bagages-habitacle qui ne fait plus qu'un. L'habitabilité est à même d'évoluer au gré des besoins, en basculant la banquette arrière, et en faisant ainsi passer la voiture d'un utilitaire à une familiale.

Quant à la voiture solide et passe-partout, inusable comme une toile denim, Renault choisit des suspensions indépendantes à barres de torsion qui offrent un grand débattement, permettant d'emprunter aussi bien les chemins de terre que les routes nationales.

Si le jean ne se repasse pas, la Renault 4 n'a plus de contraintes d'entretien : fini les points de graissage et le niveau d'eau à surveiller : la mise au point d'un circuit scellé de refroidissement avec vase d'expansion met fin aux risques de surchauffe.

Marie-Chantal vous salue bien...

Les constructeurs organisent leurs essais dans le plus grand secret. L'équipe d'essai de Louis Buty est chargée de mener les prototypes de la Renault 4 aux quatre coins du monde afin d'en éprouver la solidité et de parfaire leur mise au point. Afin de ne pas éveiller la curiosité aussi bien à l'intérieur de l'usine qu'à l'extérieur, il fut convenu de baptiser la voiture « Marie-Chantal ». Ainsi des télégrammes tels que « Marie-Chantal et ses enfants envoient tous leurs meilleurs vœux à leurs parents » arrivaient de lointaines contrées sans faire allusion aux travaux d'essais ou aux péripéties rencontrées. Et des aventures il y en eut. La plus célèbre restera certainement celle du jour où Pierre Dreyfus envoya la Renault 4 dans le fond d'un ravin de Sardaigne. Dans l'obligation de trouver une explication aux nombreux points de suture bardant son visage et sa vertèbre luxée, Louis Buty, le passager de Pierre Dreyfus, fut obligé d'inventer une rocambolesque histoire d'accident en Italie pour garder secret l'incident. Pierre Dreyfus rétablira la vérité en public quelques années plus tard en lui remettant l'Ordre National du Mérite.

Le Lancement

En marge du salon de l'automobile de 1961, une vaste opération de promotion est organisée dans les rues de Paris, avec 200 Renault 4 mises à la disposition des automobilistes qui désirent en faire l'essai. Baptisé « Prenez le volant », cet événement sera un succès avec près de 60.000 parisiens qui se relaient au volant. Ce sera pour eux l'occasion de découvrir les qualités d'un modèle qui sera adopté par différentes générations.



LES GENERATIONS 4L

Génération 1960 - 1970

Produite de 1961 à 1992, la Renault 4, souvent désignée aujourd'hui sous l'appellation devenue générique de 4L, a connu trois générations de clientèles, évidemment différentes ou plurielles comme ces jeans, passés de l'habit utile au vêtement symbole de la jeunesse, avant d'être le pantalon de tous.

Au cours des années 1960, les possesseurs de Renault 4 sont des acheteurs séduits par le bi-corps et l'espace intérieur sans égal. Un choix audacieux qui voit Renault se décaler du marché de renouvellement de la 4 CV. La marque ouvre un autre registre, ne conservant que la seule rusticité du produit. Comme un Levi's, la petite Renault a des numéros, R3 ou R4, une façon de mieux s'adapter aux usages de ses clients et d'offrir des coupes légèrement différentes : la R3, c'est le dépouillement absolu, avec un minuscule moteur de 603 cm³ ; la R4, c'est l'austérité garantie, mais avec un moteur de 747 cm³. La R4 Super, c'est le luxe avec une troisième vitre latérale qui lui donne le statut de limousine et un hayon arrière ouvrant vers le bas, accueillant une vitre arrière conçue pour y coulisser. Du sur mesure dans la même étoffe. En 1963, elle s'offre même le luxe d'une version Parisienne, jean noir avec poches cannelées, dernier élément d'une polyvalence où la femme a désormais sa voiture.

La génération suivante est celle des années 1970. La jeunesse accède peu à peu l'automobile, garçons comme filles, dans la logique de la mode unisexe du moment. La Renault 4 s'émancipe. Plus que jamais, la Renault 4 reste la voiture blue jean. L'indémodable jean n'est-il pas aussi en train de sortir du bleu indigo pour des teintes délavées ? Et l'évolution s'accélère. Alors que cet ex-bleu de travail s'orne de pattes d'éphs, se brode d'insignes peace and love, la Renault 4 devient la voiture fétiche d'une jeunesse curieuse et différente, baba-cool et insouciant. Elle est chantée par Michel Fugain et son Big Bazar, sur les notes de « C'est la fête ». Tout un symbole qui préfigure la voiture à vivre.

Génération 1980 - 1990

La Renault 4 des années 1980 est à l'image du jean, porté par les jeunes et les moins jeunes, les hommes et les femmes, au travail comme en week-end, quelle que soit la saison et le pays. À la banalisation du jean, ou à son universalité, colle la démocratisation de Renault 4. Elle n'est la voiture de personne puisqu'elle est celle de tous : elle gomme les âges et les catégories sociales, elle s'adapte à toutes les cultures. Voiture mondiale, mais sans le dire, puisque le mot n'existe pas ! Et puisque la toile Denim s'encanaille dans des tenues variées, la Renault 4 s'offre aussi de nouvelles séries. Elle le fait tant pour le plaisir (Safari), l'écologie (GTL), la mode (Jogging, Sixties), la jeunesse (Carte Jeunes) ou l'histoire (Bye-Bye) !

Mais durant toute sa vie commerciale, la Renault 4 n'oubliera pas la notion d'automobile outil de travail, notamment avec sa version fourgonnette. Blanche ou grise pour les artisans, elle sera en France bleue sombre pour la Gendarmerie, couleur ciel pour EDF-GDF, jaune vif pour les PTT, rouge pour les pompiers, vert pour les eaux et forêts et encore orange pour la Direction de l'Équipement..., la Renault 4 s'habille aux couleurs de ses employeurs, artisans, commerçant, grandes flottes et administrations, sans rien renier de sa tenue de travail, à l'image encore de ces jeans qui, grâce à leur solidité, commencent à remplacer les bleus de travail et les salopettes de chantier.

Commercialisée dans plus de 100 pays, la Renault 4 aura été produite à 8.135.424 exemplaires (berlines et fourgonnettes) jusqu'en 1992.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



Mais l'histoire ne s'arrête pas là. 3 décennies plus tard, la Renault 4 est toujours présente dans le paysage automobile, chacun y trouvant la fonctionnalité - ou la passion - qu'il veut : des clubs très actifs fleurissent aux 4 coins du monde et les nombreux exemplaires survivants sont restaurés, modifiés, engagés dans des raids dont l'incontournable 4L Trophy ou plus simplement utilisés quotidiennement par plusieurs générations de « trelleurs ».

Et la raison en est simple : la 4L est devenue un produit culte et intemporel. Le jean de l'automobile !

La Renault 4 au fil des années

1961

Présentée le 4 octobre lors du Salon de l'Automobile de Paris, la nouvelle Renault se dévoile également sur les pistes tracées dans les jardins du Palais de Chaillot.

La Renault 4 se décline alors en 3 versions, une R3 et deux R4 :

La R3, équipée d'un 603 cm³. On la reconnaît par ses pare-chocs tubulaires peints et l'absence d'enjoliveurs. Dans l'habitacle, un seul pare-soleil au poste du conducteur qui fait face à un volant à trois branches.

La R4 reprend la présentation de la R3 mais est motorisée avec le 747 cm³.

Haut de gamme, la R4L est équipée de 6 glaces latérales et est également motorisée par le 747 cm³.

Une 1ère version fourgonnette de la R4 offre une charge utile de 300 kg. Elle est proposée avec un portillon placé au-dessus de la porte arrière surnommé « Girafon ».

L'ensemble de la gamme utilise une boîte à 3 rapports.

1962

Apparition de la R4 Super qui est également répertoriée sous l'appellation « Super Confort ». Elle conserve le 747 cm³. Cette version reprend la caisse 6 glaces de la R4L mais l'innovation réside dans le nouvel hayon arrière rabattable vers le bas et pourvu d'une glace descendante. Sa présentation extérieure bénéficie de pare-chocs à doubles tubes chromés.

Septembre 1962 : disparition de la R3. La Super est dorénavant équipée d'un 845 cm³, ce qui porte sa fiscalité à 5CV.

La R4L abandonne les pare-chocs tubulaires au profit de ceux à lames chromées.

Dans le même temps SINPAR (Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne) s'empare de la Renault 4 pour en faire une auto « tout terrain » à quatre roues motrices.

1963

Septembre 1963, le hayon arrière bénéficie d'un compas articulé qui permet de maintenir la porte ouverte. La fourgonnette récupère, elle aussi, un pare-choc avant à lame (mais peint) alors que l'arrière demeure tubulaire. Autre innovation, la gamme hérite d'une boîte de vitesses entièrement synchronisée.

La Renault 4 Super disparaît mais est immédiatement remplacée par la 4L Super.

Décembre 1963, apparition de la « Parisienne », version élégante de la 4L proposée après une opération « ELLE prend le volant » menée en association avec le magazine féminin ELLE. Reconnaisable à ses parements latéraux et à son intérieur spécifique, elle va sortir en deux versions, l'une avec une décoration façon cannage et l'autre arborant un tartan écossais.

1964

Apparition d'une nouvelle fourgonnette vitrée. La production dépasse les 500.000 exemplaires. Septembre 1964, la R4L Super disparaît au profit de la nouvelle version Export (avec le moteur 4 cv de 747 cm³ ou avec un 5 cv).

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



1965

On ne dit plus R4 mais Renault 4. La R4 devient Renault 4 Luxe et la R4L devient Renault 4 Export. 260.000 modèles de plus sortent des usines.

1966

1er février 1966, le cap du million de Renault 4 produites est franchi sur l'île Seguin !

Depuis mars 1966, les fourgonnettes ont vu leur charge utile augmenter pour atteindre 350 kg.

Septembre 1966, la Renault 4 Luxe devient Renault 4 et hérite, comme le reste de la gamme, d'une nouvelle planche de bord et d'un nouveau volant de direction. Les versions Export et Parisienne bénéficient de nouveaux sièges et de nouveaux habillages de portes.

1967

Septembre 1967 (année modèle 1968), la Renault bénéficie d'un rapport de plus avec une boîte à 4 vitesses et présente une calandre plus large englobant les projecteurs.

1968

La Parisienne tire sa révérence mais la Plein Air, version cabriolet de la Renault 4, arrive sur le marché. Fabriquées par Sinpar, la Plein Air est essentiellement dédiée aux loisirs.

1970

A partir d'avril, tous les modèles de Renault 4 sont équipés de ceintures de sécurité aux places avant. L'équipement électrique passe de 6 à 12 volts. La Plein Air disparaît.

1971

La Rodéo fait son apparition. Renault fournit aux Ateliers de Construction du Libradois (ACL) des plateformes et mécaniques de Renault 4 afin de motoriser une caisse en plastique élaborée et construite par les établissements Teilhol. Avec plus de 3.500.000 exemplaires, toutes versions confondues, la Renault 4 demeure le modèle le plus produit chez Renault. Septembre 1971, la cylindrée des moteurs passe de 747 à 782 cm³.

La fourgonnette dispose désormais d'une charge utile de 400 kg. Elle hérite d'un 845 cm³ portant sa fiscalité à 5 CV.

1972

Les points d'ancrage permettant l'installation de ceintures de sécurité font leur apparition à l'arrière des berlines Renault 4.

Le style du monogramme est revu par le peintre Victor Vasarely et son fils Yvaral.

A partir de Septembre, l'ensemble des Renault 4 fonctionne avec un moteur dépollué répondant aux nouvelles exigences normatives.

1973

La gamme, à l'exception de la fourgonnette 400 kg, est équipée de la boîte de vitesses de la Renault 6.

La fourgonnette atteint les 100.000 exemplaires.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



1974

La grille de calandre évolue vers un modèle en plastique noir avec le losange en son centre.

1975

La fourgonnette « F6 » est allongée de 8 cm et sa charge utile passe de 350 à 400 kg ou de 400 à 440 kg selon les versions. L'apparition d'un voltmètre au tableau de bord montre une évolution technique importante : le remplacement de la dynamo par un alternateur.

1976

Voilà la Safari (dévoilée au salon 1975, millésimée 1976), qui a pour mission de séduire la jeunesse. Elle est proposée avec une présentation extérieure et intérieure spécifique.

Apparition de clignotants avant de forme rectangulaire.

1977

Le millésime 1977 présente un nouveau bloc compteur avec un tachymètre revu et un volant emprunté à la Renault 5.

1978

La nouvelle Renault 4 GTL dispose du 1.108 cm³ déjà vu sur la Renault 8. Le vilebrequin de ce moteur repose sur 5 paliers (contre 3 pour les autres moteurs de la gamme), gage de longévité mécanique. Elle demeure une 4 ch fiscaux malgré l'accroissement de cylindrée. Ses performances croissent alors que la consommation baisse d'un litre en moyenne. Extérieurement sa calandre et ses pare-chocs sont uniformément gris et deux crosses de protection font leur apparition aux extrémités du pare-chocs avant. Juillet, la Renault 4 Safari et le break vitré rallongé disparaissent du catalogue alors que le pick-up fait son apparition (élaboré sur la base d'une fourgonnette F6).

1979

Dès juillet (millésime 1980), montage en série de pneumatiques sans chambre à air (à l'exception des fourgonnettes F4).

1980

Nouvelle implantation des interrupteurs sur la planche de bord. Elle perd ses pare-chocs chromés au profit de pièces peintes. La version TL récupère des roues ajourées à fixations apparentes en lieu et place des roues à voile plein.

1981

Mai 1981, Renault découvre la meilleure façon de marcher. Tel est le slogan publicitaire de la nouvelle Renault 4 Jogging, série limitée à 5.000 exemplaires. Elle se veut résolument jeune avec des couleurs vives à l'intérieur et un toit ouvrant intégral.

1982

A partir de juillet, le tableau de bord de la Renault 5 équipe la gamme Renault 4. Les moteurs 782 cm³ cèdent le pas aux 845 cm³ qui développent la même puissance que le 1.102 cm³.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



1983

Apparition de freins à disques à l'avant. Sur toute la gamme, un combiné étrier / disque, épaulé par un nouveau maître-cylindre tandem, vient renforcer le freinage.

Un pare-brise feuilleté vient remplacer celui en verre trempé.

1985

La Renault 4 joue les prolongations et la version Sixties limitée à 2.200 exemplaires redynamise les ventes. Elaborée sur la base du modèle GTL, cette version est reconnaissable à ses deux toits ouvrant en verre athermique. Elle est proposée en trois couleurs - bleu, jaune ou rouge - avec grille de calandre, pare-chocs, poignées de portes et autres rétroviseurs uniformément traités en noir mat.

Juillet, la version fourgonnette F6 est supprimée.

1986

Lancées en mai, les Clan et Savane, seront les deux ultimes évolutions de la Renault 4. On baptise dorénavant les voitures de la gamme Renault avec un nom, ainsi la Renault 4 TL devient « Savane » et la GTL « Clan ».

Les deux modèles sont identifiables avec les mots « Savane » ou « Clan » apposés sur les portes avant et/ou le hayon arrière. Si la Savane utilise les mêmes roues que la Renault 5 GTL, la Clan hérite des jantes « Style » bicolores déjà vues sur les Renault 12 et Renault 16.

La production des fourgonnettes break F4 cesse en juin

1988

Arrêt de la commercialisation de la fourgonnette R4F4 en France.

1989

Les Clan et Savane reçoivent un rétroviseur extérieur droit et deux antibrouillards arrière.

1991

Nouvelle série limitée sur la base de la Savane, la « Carte jeune » est lancée. Proposée en trois teintes, pamplemousse, blanc glacier ou rouge séquoïa, la voiture est décorée avec une ligne de caisse rehaussée d'un double liseré associé sur les ailes arrière au logo de la « Carte Jeunes ». L'intérieur est lui avec un tissu reprenant les motifs du logo « Carte Jeunes ».

1992

Le renforcement des normes anti-pollution va sonner le glas de la Renault 4. Une dernière série spéciale de mille exemplaires est mise en production : la « Bye-bye ». Dernière version de la Renault 4, basée sur le modèle Clan, chaque modèle sort de l'usine avec sur son tableau de bord une plaque numérotée successivement de 1000 à 1.



LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DU MONDE

Pionnière de la mondialisation

Avant même que n'existe le mot mondialisation, la Renault 4 se révèle une voiture mondiale car répondant à des aspirations communes de mobilité, à des besoins pratiques et simples de transport ou encore à des notions essentielles d'outil de travail qui feront d'elle la voiture française la plus diffusée à l'étranger. Présente sur tous les continents, la Renault 4 a dessiné une vision globale de l'automobile et a conforté Renault dans la vocation exportatrice défendue par Pierre Dreyfus.

Cette présence au-delà des frontières françaises a pris des formes différentes. En Europe, la Renault 4 est expédiée finie depuis le site de production. Pour les destinations lointaines, les voitures sont acheminées sous forme de « collections » C.K.D. (completely knocked down, en pièces détachées) et sont assemblées localement. La Renault 4 a ainsi été assemblée dans 27 pays différents (hors France), rares étant les marchés d'où elle a été absente. Sur 10 voitures vendues, 6 l'ont été hors de France et 5 sont nées à l'étranger !

La Renault 4 à la conquête de l'Europe

Belgique

La Renault 4 arrive dès 1961 sur les chaînes belges. Elle y restera jusqu'en 1980. Pendant plus de quinze ans, la Renault 4, fourgonnette comprise, sera la voiture la plus fabriquée à Haren. Comme en France, elle fait partie du paysage automobile national.

Particularités des Renault 4 belges :

Dans les années 1970, alors que la version « 4 glaces » de la Renault 4 a été abandonnée en France, une version Renault 4 « B » (pour berline) reste au programme des fabrications de Haren à côté de la 4L. La Belgique produira ses propres séries limitées, comme la « Shopping » fabriquée à 350 exemplaires au printemps 1982.

Espagne

Surnommée « Cuatro latas » (quatre boîtes), la Renault 4 représente déjà le tiers de la production locale en 1964. Le faible taux d'équipement du pays (1 voiture pour 48 habitants) lui offre de belles perspectives commerciales. La Renault 4 espagnole est équipée du moteur 845 cm³ de la Dauphine, déjà fabriqué sur place.

Même succès pour la version utilitaire, lancée en 1964. Les volumes sont significatifs : 403.213 berlines de 1963 à 1989 et 396.704 fourgonnettes jusqu'en août 1991.

Particularités des Renault 4 espagnoles :

Les fourgonnettes existent en trois versions : « F » (tôlée), « FS » (surélevée) à partir de 1970 et « FSA » (surélevée et vitrée, avec des enjoliveurs de roues) à partir de 1972.

Irlande

Parti d'un niveau minime, Renault parvient à conquérir 9,5 % du marché en 1977. De 1966 à 1980, il se monta chaque année entre 2.000 et 5.000 exemplaires de Renault 4. L'assemblage local amorce un déclin quand l'Irlande entre en 1973 dans le Marché Commun. A partir de 1977, Renault ne fait plus assembler que les Renault 4 à Wexford. Leur production, devenue peu rentable, prend fin en 1984.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



Italie

La production de la Renault 4 - vendue avec le moteur 845 cm³ en versions « 4 » à quatre places et « 4L » à six places - commence en décembre 1962. On reconnaît la version italienne à ses feux arrière d'Alfa-Roméo Giulietta et ses petits répéteurs de clignotants sur les ailes avant. À la fin des années 1970, alors que la diffusion de la Renault 4 marque le pas dans certains pays, elle continue à progresser en Italie et atteindra son point culminant 1980, avec 40.238 exemplaires vendus ! Preuve de ce succès persistant : au printemps 1985, Renault Italia commande 600 « JP4 » à Car Système Style. Les voitures seront commercialisées sous le nom de « Frog ».

Grèce

Dès 1969, l'usine produit des Renault 4 berlines et fourgonnettes. À ce moment, Renault, Peugeot et B.L.M.C. reçoivent l'autorisation de bâtir une usine commune. Le projet n'aboutira pas, mais la production des Renault 4 se poursuivra jusqu'en 1978, à raison d'une centaine par an.

Portugal

Depuis la fin de l'année 1963, Renault également a mis en service une usine de montage au Portugal. Si depuis le 1er janvier 1964 les pouvoirs publics interdisent l'importation de voitures complètes, les éléments CKD circulent librement pour favoriser la main d'œuvre locale. La Renault 4 et la fourgonnette inaugurent les installations et représenteront jusqu'en 1973 une bonne moitié de la production locale, qui s'établit alors à 6.000 véhicules annuels.

Particularités des Renault 4 « Guarda » : jusqu'en 1976, les Renault 4 portugaises s'alignent sur les modèles espagnols avec lesquels elles partagent leur moteur type « C » de 852 cm³. Elles prennent en 1973 l'appellation « Renault 4 LC ». En 1976 apparaît une nouvelle version R1123 avec le moteur « B » (Billancourt) de 845 cm³.

Yougoslavie

Grâce à un assouplissement de la réglementation en 1964, l'importateur Renault parvient à vendre de 2.000 à 5.000 voitures par an aux clients détenteurs de devises. C'est à Ljubljana, que l'on va assembler la gamme à partir de novembre 1969, dans l'usine « Titovi Javodi Litostraj ». Entre 1973 et 1992, l'usine produira 575.960 Renault 4 et ne se consacrera plus qu'à elles à partir de 1976. Après la fermeture de Billancourt, I.M.V. fournira chaque année entre 9.000 et 20.000 voitures au marché européen. Très populaire dans l'ex Yougoslavie, la Renault 4 y porte le surnom affectueux de « Katrca » (Catherine).

La Renault 4 à la conquête de l'Afrique

Afrique du Sud

La fabrication des Renault 4 berline et fourgonnette a commencé en 1963. Dans les meilleures années, une Renault produite en Afrique du Sud sur 10 environ était une Renault 4 ; on estime la production à 3 900 unités entre 1963 et 1972.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



Algérie

Dans les années 1950, Renault détient 30 % du marché en Algérie. En novembre 1959, Pierre Dreyfus pose la première pierre de l'usine à « Maison Carrée », sur la commune de l'Harrach près d'Alger. Après l'indépendance, l'importation de véhicules complets est contingentée ; il faut se tourner résolument vers l'assemblage, lequel porte sur les Renault 4 et Renault 8 (à parts égales), la Renault 4 fourgonnette et d'autres utilitaires. En 1969, sur 11.290 voitures produites, 4.230 sont des Renault 4 et 2.435 des Renault 4 fourgonnettes. Renault suspend les importations de pièces et la production cesse en 1971.

Angola

Environ 450 Renault 4 fourgonnettes sont produites entre 1971 et 1975, et à peu près autant entre 1977 et 1980, avec l'appoint de quelques berlines. En 1981, la production a, semble-t-il, été transférée dans des installations plus modernes.

Côte d'Ivoire

La production va atteindre 4.000 unités, camions compris, en 1970. Le gros de la production (50 %) sera toujours constitué de Renault 4. Mais les facilités douanières encore consenties aux produits français disparaissent à partir de 1972 et en 1976 la Régie n'est plus le premier fournisseur du pays. Renault met fin au montage à Abidjan au milieu des années 80.

Ghana

Dès 1969, l'usine produit des Renault 4 berlines et fourgonnettes. À ce moment, Renault, Peugeot et B.L.M.C. reçoivent l'autorisation de bâtir une usine commune. Le projet n'aboutira pas, mais la production des Renault 4 se poursuivra jusqu'en 1978, à raison d'une centaine par an.

Madagascar

En 1960, le pays, devenu indépendant, tente de se doter d'une industrie automobile. La production de Renault 4 commence le 5 septembre 1962 (la fourgonnette arrivera cinq ans plus tard). Entre 500 et 1.000 Renault (soit le tiers des immatriculations de l'île au milieu des années 1960) sont assemblées annuellement à Madagascar, en majorité des Renault 4 (de 310 à 530 berlines et de 50 à 150 fourgonnettes selon les années). Mais en 1981 la situation économique conduit le gouvernement à suspendre toute licence d'importation. Renault est contraint de fermer l'usine, en accord avec son partenaire.

Maroc

Au début des années soixante, Renault est leader au Maroc. En 1971, la Régie installe sa propre ligne d'assemblage au sein du pays ; la production de cette usine Renault Maroc atteint son point culminant en 1975 avec 13.000 voitures. A cette date, quelque 33.000 berlines Renault 4 et 11.000 fourgonnettes ont déjà été montées au Maroc. La Renault 4 restera présente sur les chaînes jusqu'en 1994, quelques mois après son abandon par l'autre pays qui la produisait encore, la Slovaquie.

Tunisie

En janvier 1964 commence le montage de véhicules légers ; c'est la Renault 4, limousine et fourgonnette, qui est choisie pour l'opération. Le premier exemplaire « tombe de chaîne » le 28 juillet 1965. Première voiture particulière construite en Tunisie, la petite Renault est baptisée « R4 Monastir » par le président Habib Bourguiba, du nom de la ville natale du chef de l'État. La production varie entre 150 et 800 par an, avec toujours une grosse majorité de fourgonnettes (jusqu'à 9/10ème de la production) et s'arrêtera en 1983.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



Zaïre (actuelle République Démocratique du Congo)

Renault conclut en 1969 un accord d'assemblage avec General Motors, qui montera quelque temps des Renault 4 dans son usine de Kinshasa.

Rhodésie (actuel Zimbabwe)

2.973 Renault y sont assemblées en 1974 (dont 1.412 Renault 4. Sur ce marché, la Renault 4 - surnommée « la voiture de Oui-Oui » - a été adoptée par les gardes nationaux qui patrouillent dans les réserves. L'activité cesse en 1979. On estime la production locale à 6.200 exemplaires environ en version limousine.

La Renault 4 à la conquête de l'Amérique

Argentine

La Renault 4, appelée par l'usine « EA » (Económico Argentino), apparaît en fabrication dans sa version tourisme en décembre 1963, puis dans sa version « Furgón » en février 1964. Elle comporte de nombreux éléments de Dauphine, dont la boîte de vitesses et le moteur fabriqués sur place. Les aptitudes de la Renault 4 lui vaudront en 1974 le surnom de « El Correcaminos » (la coureuse de chemins). Sa production dépasse rapidement celle des Dauphine avec 11.000 Renault 4 produites.

Comme ailleurs, la Renault 4 s'effacera dans son rôle de voiture de conquête devant la Renault 12, lancée en avril 1971. La « 4 », avec 157.315 unités produites (148.170 berlines et 9.145 utilitaires, dont 173 pick-up), achèvera sa carrière en août 1986 pour les berlines et décembre 1987 pour les fourgonnettes.

Chili

Renault monte à partir de 1964 la Renault 4 à Arica dans l'usine Indauto. Après une interruption en 1966 et 1967, la fabrication de la Renault 4 reprend à Los Andes, au nord de Santiago, au sein de la société A.F.C. (Automotores Franco Chilena). La production se limite à environ 400 Renault 4 en 1968 et 1.200 en 1969. A partir de 1974, on montra la Renault 4 à petite cadence (un millier par an), dans sa version argentine « 4 S », à partir d'éléments CKD en provenance de Cordoba.

Colombie

La Renault 4 arrive en 1965 et devient le 15 juillet 1970 le premier véhicule particulier monté en Colombie. La production atteindra un record de 29.007 unités en 1979, représentant 70 % du marché toutes marques ! En 1992, la SOFASA met fin, au bout de 97.050 unités, à la production de celle que les Colombiens considéraient comme leur voiture nationale.

Costa-Rica

Quelques Renault 4 sont montées au Costa-Rica. Tous modèles confondus, la production n'excédera pas une cinquantaine d'exemplaires par an entre 1965 et la fin des années 60.

Mexique

A la Dauphine s'ajoutent dès juin 1962 les 4L limousines et fourgonnettes, en version 845 cm³. À la fin de 1966, la filiale Renault Mexicana prend le relais pour booster un peu les ventes, qui atteindront alors 9 %. Selon les années, les Renault 4 représentent entre le quart et le dixième de la production. On peut estimer à 20.000 berlines et 7.500 fourgonnettes le nombre de Renault 4 construites en 1962 et 1977.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



Pérou

L'usine I.A.P.S.A (Industria Automotriz Peruana S.A) a une capacité annuelle de 3.700 véhicules, mais entre 1966 et 1970 seules en sortiront 750 Rambler, 700 Renault (des Renault 4 et 10, à parts sensiblement égales) et 500 Peugeot. L'aventure prendra fin en octobre 1970.

Uruguay

C'est en 1962/1963 que Renault envoie ses premiers véhicules en CKD, des fourgonnettes Renault 4, dont 20 exemplaires sont montés cette année-là. Le 16 juin 1966, le pays suspend toute importation et le montage ne reprendra régulièrement qu'en 1970. En 1972, des pick-up Renault 4 envoyés en CKD par l'usine d'Argentine, s'ajoutent à la production précédés par quelques Renault 4 « tourisme » (dont une version « fastback » baptisée « Renault 4 Mini »). On peut estimer à 4.500 unités la production des petites fourgonnettes en l'espace de vingt ans.

Venezuela

Il faut attendre 1972 pour voir la Renault 4 arriver sur les chaînes, mais elle y sera, trois ans durant, le modèle vedette. En 1976, de nouvelles restrictions et des marges fondant à vue d'œil, entraînent l'arrêt de fabrication de la Renault 4 au bout de quelque 6.500 exemplaires.

La Renault 4 à la conquête de l'Océan indien et de l'Asie

Australie

La Renault 4 est lancée en CKD sur le marché en juillet 1962 et sera assemblée localement jusqu'en 1966 (la fourgonnette fera aussi partie du programme). La production globale reste modeste (environ 1 500 voitures par an).

Ceylan (actuel Sri Lanka)

Malgré les incitations du gouvernement, Renault ne se lancera pas dans le montage, préférant continuer à livrer des voitures complètes en fonction des opportunités (par exemple, en 1969, une flotte de 44 Renault 4 destinées aux compagnies de taxis). Cependant, à partir de novembre 1973, Renault envoie à plusieurs entreprises nationalisées des collections CKD de Renault 4 Torpédo. Ces voitures seront assemblées jusqu'en 1978/1979 en faibles séries (une centaine par an). Les statistiques font aussi état de 94 fourgonnettes en 1974 et 1975.

Philippines

A partir de 1963, la Renault 4 est produite et sera assemblée aux Philippines jusqu'en 1970 pour les berlines et 1974 pour les fourgonnettes (production approximative : 150 berlines et 650 fourgonnettes).



LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DES PISTES !

En rallye, sur tous les fronts !

Du terrible East African Safari, où elle termine 5ème de sa catégorie en 1962 aux mains de Bernard Consten et Claude Le Guézec, en passant par le rallye de Monte-Carlo ou encore les pistes sud-américaines, la Renault 4 a permis à différentes générations de se lancer dans le défi du sport mécanique ou de découvrir le monde, grâce à ses qualités routières et sa robustesse.

La coupe de France Renault Cross Elf : à l'école de la terre

Déjà précurseur avec la Coupe Gordini, Renault renforce ses Formules de Promotion en lançant en 1974 la Coupe de France Renault Cross Elf. En partenariat avec la revue spécialisée « Champion », Renault va permettre aux apprentis pilotes de goûter aux joies de la course sur terre. Voulu la plus économique possible, cette discipline se courrait uniquement sur Renault 4. La préparation était des plus réduite, le moteur devait rester strictement d'origine à l'exception du montage d'un échappement Devil.

L'appel des pistes : à la découverte du monde

Fin des années 1960, la jeunesse éprise de liberté entreprend de nombreux périples, que l'on nommera plus tard des Raids. Ils partent au volant de leur voiture de tous les jours - souvent des 4L - affronter les routes du monde. L'Asie, destination alors très en vogue, attire une grande majorité de ses aventuriers, moins nombreux sont ceux à se lancer cap au sud, vers l'Afrique subsaharienne. Le Sahara, ses milliers de kilomètres de vide et de sable forment une barrière pour beaucoup infranchissable. C'est là que les frères Marreau ont choisi de venir éteindre leur soif d'aventure. Ayant pour but d'établir un record entre Le Cap et Alger (record établi l'année suivante en Renault 12 Gordini), ils entreprennent en 1969 un voyage de reconnaissances à bord d'une Renault 4.

Paris-Dakar : David contre Goliath

Huit ans plus tard, c'est de nouveau avec une Renault 4 que les deux frères se retrouvent au départ d'un rallye d'un type nouveau, une course de plusieurs milliers de kilomètres dont le départ est alors à Paris et l'arrivée à Dakar. Ils réalisent une superbe performance en terminant à la 5ème place au général et second de la catégorie auto derrière un Range Rover V8, deux fois plus puissant que leur 4L.

L'édition de 1980, verra les frères Marreau et leur Renault 4, boostée par un moteur de Renault 5 Alpine, se hisser sur la troisième marche du podium, à seulement 1h10 des vainqueurs. Le Paris-Dakar allait devenir une légende, les frères Marreau des héros et l'astucieuse Renault 4 le symbole d'un rallye où les amateurs pouvaient encore battre les équipages officiels.

40.000 kms en Renault 4

Michèle Ray, Eliane Lucotte, Betty Gérard et Martine Libersart, quatre jeunes femmes à l'assaut d'un continent. 40.000 km entre Ushuaïa en Terre de feu et Anchoage en Alaska, soit la totalité du continent américain, c'est ce que ces quatre parisiennes au volant de deux 4L ont réalisé en 1965. Durant 4 mois et demi, les deux équipages vont affronter des régions aussi difficiles et contrastées que les Andes, la forêt amazonienne ou encore le désert salé de l'Utah avant d'atteindre les pentes glacées des rocheuses, démontrant toute la robustesse et l'agilité de la Renault 4.

RENAULT PRESS

+33 1 76 84 63 36
media.renault@renault.fr
media.renault.com



Dotation des Routes du Monde

En 1966, Renault lance la « Dotation des routes du monde », en association avec la Société des explorateurs et voyageurs français. Cette opération consistait à organiser des expéditions thématiques pour six à huit équipages de jeunes de 18 à 25 ans au volant de Renault 4. Les candidats devaient soumettre à un jury un projet de voyage à thème les menant n'importe où dans le monde. Chaque année entre 150 et 200 dossiers étaient déposés. Renault prêtait les voitures pour une durée d'un mois à un an, voire plus, et offrait en supplément un stage de mécanique, de cinéma et de photo. L'opération durera jusqu'en 1984.

La Renault 4 à la conquête du présent

Soixante ans après son lancement, la Renault 4 est toujours là, avec ses aficionados, tous plus passionnés que jamais.

4L Trophy

Phénomène remarquable, la jeunesse du début du XXIème siècle élève elle aussi la Renault 4 au rang d'icône symbole de liberté. Le 4L Trophy n'y est certainement pas étranger. Organisé depuis 1997, cette épreuve regroupe 1.400 équipages d'étudiants lors d'une épreuve de navigation de 6.000 km les menant de Paris jusque dans le sud marocain. Des milliers de kilomètres avalés par des voitures ayant pour la plupart déjà de longues années et des milliers de kilomètres dans les jantes. La magie de la Renault 4 opère encore et toujours ; baroudeuse, elle passe partout, dans le sable, dans la rocaille. Fiable, on n'est jamais vraiment en panne en Renault 4, les apprentis du raid que sont les équipages du Trophy parviennent à se débrouiller avec les moyens du bord et chaque soir à rejoindre le bivouac... Quel autre modèle est-il encore capable de faire tout ça, 50 ans après son lancement ?

Meeting 4L International

Depuis 2009, le meeting 4L International rassemble plusieurs centaines de Renault 4 à Thenay (France). Les participants n'hésitent pas à venir des 4 coins du monde, le plus souvent au volant de leur Renault 4. Ils viennent rencontrer d'autres passionnés et découvrir certaines raretés mais aussi pour tester les capacités de leur Renault 4 (piste terre, franchissement de zone parcours d'agilité ...).

E-Plein Air

En 2019, pour fêter les 10 ans de du meeting 4L International, Renault Classic y présente la e-Plein-Air, une création originale réalisée avec l'aide de la Direction du Design de Renault et en partenariat avec Melun Rétro Passion : évocation de la version Plein-Air de 1968 sur l'empattement d'une JP4 des années 1980, dotée d'un moteur électrique et finition actuelle avec laque blanc nacré et calandre pleine, la e-Plein Air incarne l'intemporalité de la Renault 4.



Retrouvez une sélection de photos historiques de Renault 4 sur fr.media.renaultgroup.com



00C98054



00118335



00118343



00118381



00119123



00126953



COA19600180102



COA19610010302



COA19610050101



COA19620030101



COA19620110101



COA19620270101



COA19620380101



COA19620380102



COA19630010102



COA19640030101



COA19640560102



COA19640570109



COA19640600101



COA19660010201



COA19670120101



COA19710580102



COA19740580101



COA19740710102



COC19641110207



COC19641110208



COC19651020102



COC19761511201



COM19734130103



COV19618010302



R-DAM_1064099



R-DAM_1064111