

Renault 4L

La nouvelle vague

Patrick Lesueur

4

La genèse

22

**Marie-Chantal,
pour la première
fois au Salon**

34

**Tous les modèles
de 1964 à 1986**

64

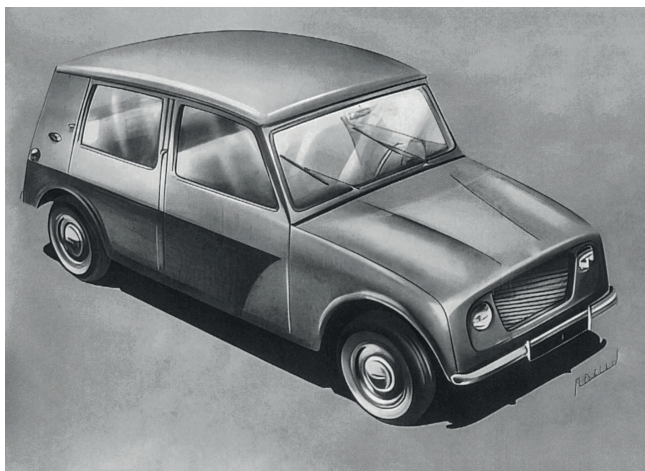
**Les
fourgonnettes**

72
**Compétitions
et explorations**

92
**Autres dérivées
de la Renault 4L**

80
**Les séries
spéciales et
dérivées**

94
**Fiches
techniques**



Les dessinateurs de l'*Auto-Journal*, dans une rubrique baptisée « Document Exclusifs », s'acharnent durant l'année 1958 à tenter de deviner l'apparence de celle que l'on appelle pas encore R4. Honnêtement ce dessin se rapproche de la prochaine réalité. (Renault Communication - Droits réservés)



Si la silhouette est de la R4 semble proche du dessin définitif au mois de juin 1960, Jax Michelet imagine toutefois une face avant faite de barres horizontales chromées qui intègre les optiques. (Renault Design)

UN MOTEUR CONNU, UNE PLATEFORME INÉDITE ET LE BUREAU DE STYLE AU TRAVAIL

Si les directions techniques de Renault sont nouvelles, les choix esthétiques le sont aussi. Pas question de reprendre les ailes décollées de la carrosserie de la Citroën 2 CV qui date le modèle, malgré le dessin du capot légèrement modifié en 1960. Afin de concurrencer les R3 et R4, Citroën ajoute en urgence un panneau arrière s'ouvrant jusqu'au-dessus de la lunette arrière. La R4 adopte le style ponton plus

moderne, les stylistes de Renault ont réussi à produire une ligne agréable, d'une carrosserie lumineuse, compte tenu le concept inédit d'une silhouette semi-utilitaire. Mais revenons au problème mécanique. Les choix des cardans de transmission questionnent, la direction se révèle inquiétante à la moindre tenue du volant. À cette occasion, Dreyfus lance un étonnant encouragement : « Mes amis, si la 112 est un succès je vous offre des voyages à Bali ». La mécanique sans surprise s'avère résistante, la carrosserie souffre énormément de ces essais intenses. Le 15 juin 1960, soit à quinze mois de la commercialisation, les prototypes ont parcouru 509 335 km ; à la veille de la présentation à la presse, les voitures totalisent 2 037 919 km ; et le 1^{er} juin 1961, 2 937 919 km supplémentaires.

Les studios du style Renault sont encore bien maigres dans les années 1950, lorsque Michel Boué (1936-1972) l'intègre après sa formation à la réputée Compagnie d'esthétique industrielle fondée à Paris par Raymond Loewy. Boué envisage en novembre 1961 une calandre dans toute la largeur de la voiture, qui comprend à la fois le logo et les phares. (Renault Communication - Droits réservés)





Michel Boué s'attache de nouveau à une approche de calandre de grande dimension, où les phares semblent d'un diamètre optimisé. On constate des enjoliveurs élargis semblables à ceux des premiers modèles, figurant une sorte d'étoile. (Renault Design)

À cette date, le formidable travail de mise au point des machines par l'équipe de Louis Buty s'achève, bien que des aménagements soient toujours possibles, suite aux évolutions du produit ou aux adaptations des marchés d'exportation. Paul Forel du département des études châssis clame avec enthousiasme : « La France vient d'accoucher de deux réalisations sensationnelles : la Caravelle et la 112. »

La réorganisation rattachant les essais aux services d'études correspondant aux modèles de série est confiée à Louis Buty. Ses quarante-trois années de carrière chez Renault en font un témoin extraordinaire de l'évolution de l'entreprise. Son attachement à celle-ci l'incite à adhérer à la Société d'histoire du groupe Renault en tant que secrétaire général. Il publie en 1988 ses mémoires d'essayeur en un formidable recueil édité pour le compte de la Section d'histoire des usines Renault : *Le Cœur en losange*. À la disparition de Gilbert Hatry

(1919-1992), fondateur du bulletin annuel Renault Histoire, Louis Buty accepte d'en prendre la succession.

Dans le cadre d'une prise en main en avant-première, des journalistes de la presse spécialisée testent en mai 1961 quinze préséries R4 et cinq R3 sur un circuit accidenté des Cévennes, incluant une partie tout-terrain avec des chemins de terre caillouteux. Suite aux ardeurs des invités, les mécaniciens doivent discrètement (principalement la nuit) s'affairer aux changements des bras avant de suspension à barres de torsion. Conscients de la révolution technique et plastique de la nouvelle venue, en rupture avec les habitudes de la maison, les services de la communication de Billancourt s'inquiètent ! Du 20 juin au 26 août 1961, la presse automobile est de nouveau rassemblée, afin de faire connaissance et d'essayer sur les routes de la Camargue, et ses mauvais terrains, la toute nouvelle arme de conquête

Tous les modèles de 1964 à 1986

LES RENAULT 4 DE 1964

Le catalogue de la « traction avant » de la Régie au millésime 1964 reçoit peu de nouveautés, sinon un hayon à ouverture compensée, des vitres coulissantes sur les R4 et R4 L Export remplaçant les vitres de custode à compas. Malheureusement, le hayon doté d'une glace escamotable si particulier de la R4 Super est remplacé par celui de toutes les autres R4, relevable d'une seule pièce. Avec le chiffre de 500 000 exemplaires atteint le 9 mars 1964 en seulement trois années, le dossier R4 s'avère une inattaquable réussite commerciale au sein de l'industrie automobile française. Elle incite à de nouveaux ambitieux objectifs



Il semble qu'un remaniement stylistique a été envisagé en 1964 sur la partie arrière de la R4, comme le montre ce document. Le principal changement se trouve dans le positionnement horizontal des feux, installés dans un module chromé, les deux catadioptrés se trouvant séparés de l'ensemble. Par ailleurs un jonc chromé ceinture la voiture. (Collection P. Lesueur)



La R4 Super est également en recherche d'une autre présentation : si le hayon à glace descendante demeure, un bourrelet de tôle surmonté d'un jonc chromé ceinture la carrosserie et accueille également les feux. Les catadioptrés verticaux sont encastrés, l'entourage de plaque de police a disparu, comme les doubles pare-chocs, pour un montage simple à l'instar de la R4 L. (Collection P. Lesueur)

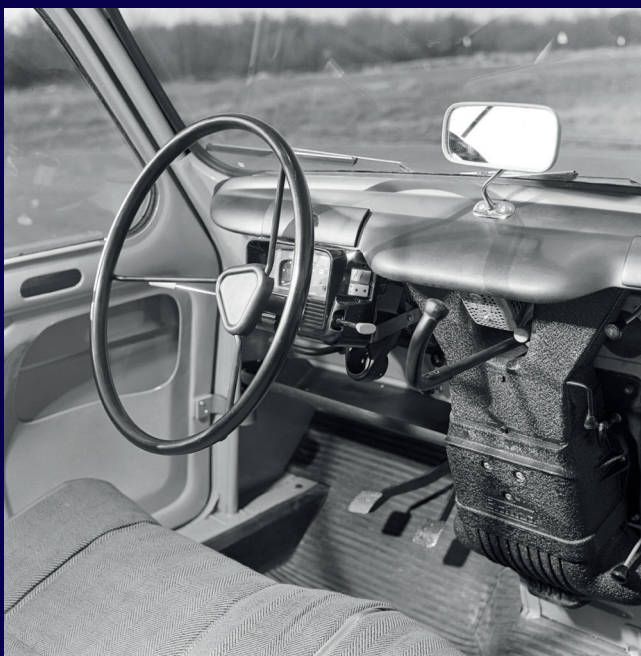


La coupe d'une R3 met encore plus en avant sa rusticité. On remarque l'absence totale de garnissage des portières, la banquette mince au dossier fixe et les roues sans enjoliveurs. Certes, un dispositif de chauffage Sofica est bien présent, mais sans la soufflante électrique ! Une sorte de compétition de frugalité avec la Citroën 2 CV. (Renault Communication - Droits réservés)



La famille des R4 inclut la R3 (moteur 603 cm³) où toute notion de coquetterie est exclue. Le gris est la couleur, les glaces de custode sont aveugles, et aucune pièce chromée ne vient égayer cette triste morosité, même sur la calandre. (Renault Communication - Droits réservés)

de la direction : la production de 4 000 à 4 500 unités par jour. Peut-on considérer la Simca 900 d'une présentation monacale tant extérieure qu'intérieure comme une rivale à la R4 de base ? Même la fausse calandre de la Simca a été considérée comme frivole, seuls les pare-chocs profitent d'un chromage. La réponse à la question est sûrement tarifaire, 750 F les séparant à l'avantage de la Renault. Néanmoins 16 198 automobilistes choisissent la berline de la marque à l'hirondelle.



Voici l'ambiance intérieure d'une R3 : un seul pare-soleil côté conducteur, un volant à trois fines tiges, et pas de manomètre d'huile ni de compteur journalier, cendrier, lave-glace ou jauge à essence ! Les trous de forme oblongue sont les poignées de portes. (Renault Communication - Droits réservés)

dans l'industrie automobile ! La Renault 4 GTL 1979 est équipée de jantes à voile ajourées et de bandes de protection latérales. Les feux avant bicolores et les ceintures de sécurité à l'arrière sont montés sur toutes les versions, et la Safari est abandonnée. Les chiffres de production de la Renault 4 sont respectivement de 252 055 unités pour 1977, 265 148 pour 1978, et 264 653 pour l'année 1979.

LES RENAULT 4 DE 1980, 1981 ET 1982

Avec ses dix-huit années de présence sur le marché, la 4L commence à prendre de l'âge. Toutefois une clientèle à la recherche d'une machine à la fiabilité proverbiale lui reste attachée, ce qui autorise une prolongation de la production. Les trois modèles du millésime 1980 restent globalement inchangés : la Renault 4, la TL, et la GTL qui affiche une calandre modifiée sous laquelle on découvre deux prises d'air, un pare-chocs avant renforcé par des tubes et une protection sur les bas de caisse. Dire que la Régie nationale des usines Renault est avec cinquante modèles au catalogue un puissant constructeur généraliste est un pur euphémisme !

Pierre Dreyfus quitte le poste de président de Renault le 23 décembre 1975, après une formidable carrière à la fois industrielle et sociale au sein de l'entreprise. Bernard Vernier-Palliez (1918-1999) le remplace, menant une politique de conquête des marchés mal maîtrisés occasionnant des résultats financiers douloureux pour l'avenir de la marque. Les disgracieuses charnières de portes sont enfin encastrées sur toutes les Renault 4 millésime 1981. À partir du 15 mai 1981, les visiteurs des concessions peuvent contempler la Jogging, une production limitée à 5 000 exemplaires sur une base de GTL (1 108 cm³, 34 ch), qui, après la Safari s'adresse à une jeune clientèle. Cette tactique de modifier plastiquement des Renault 4 de série a l'avantage d'être sympathique et peu coûteuse, mais elle cache surtout une tentative de relance d'un modèle vieillissant.



L'entreprise Heuliez ouvre un département automobile sur des petites séries de grands constructeurs. C'est lors du Salon de Genève 1981 que le carrossier dévoile une Renault 4 découvrable. Toutefois, Renault estime le coût de production et de revient hors norme pour une automobile de grande diffusion. (Collection P. Lesueur)

En 1982, la Renault 9 reçoit le titre de Voiture de l'année et commence une nouvelle aventure américaine en prenant 46,4 % du capital d'American Motors Corporation, quatrième constructeur des États-Unis. Elle est commercialisée outre-Atlantique sous le nom d'Alliance. Il n'est plus question des dispendieuses importations des années 1950, mais d'une construction sur place. Bien entendu, cette euphorie générale étouffe les possibles nouveautés du catalogue Renault 4, qui de toute façon n'existent pas ! Si l'attrait des consommateurs s'estompe franchement, 241 644 de ces derniers la demandent encore en 1980. Les chiffres de production sont de 177 660 exemplaires l'année suivante et de 182 246 en 1982. La Renault 5 est à son apogée avec un résultat commercial impressionnant de 587 145 demandes.

Une barge de transport à deux étages

de Renault 4, en vue de Boulogne-sur-Mer en septembre 1980. Renault est, à cette date, le premier constructeur automobile en Europe, et assemble 2 053 677 véhicules hors de France. L'entreprise possède alors 46,4 % du capital d'American Motors Cars, troisième constructeur des États-Unis. Encore le fameux rêve américain, qui finira en cauchemar ! (Renault Communication - Droits réservés)





La coupe se dispute sur dix ou douze manches, et le vainqueur gagne une Renault 5 LS pouvant être engagée dans la coupe Gordini. Les machines sont débarrassées de leurs pare-chocs, phares, clignotants, système de chauffage, sièges passagers et revêtements de l'habitacle. Inutiles en compétition, ils alourdiraient les voitures. (Renault Communication - Droits réservés)

Ce cliché montre la voiture de Michel Duvernay, vainqueur de l'épreuve 1981, qui fait partie de la formidable collection Renault. Son classement a permis au pilote, à la fin de la saison, de recevoir une Renault 5 LS. Grâce à sa dextérité et à son titre en 1981, il se verra attribuer par Renault une R5 Alpine Turbo avec laquelle il disputera la coupe de France Renault 5 Elf Turbo en 1992. (Collection P. Lesueur)





En 1997, Jean-Jacques Rey, déjà fondateur de Desertours, décide, lors d'un rallye Biarritz-Dakar à trois copains, de repartir à la conquête des grands espaces et de lancer un défi pour les petits budgets sur les pistes marocaines. C'est le début de l'aventure du 4L Trophy. Bien entendu, on découvre la présence de l'infatigable Renault 4L, qui a déjà fait ses preuves lors des éditions de la Coupe de France Renault Cross Elf démarrée en 1974. (Wikimedia/Zozo13410)

De nos jours, le 4L Trophy – qui fête ses 30 ans en 2027 – regroupe des jeunes de 18 à 28 ans venus du monde entier. Chaque année, plus des 1 200 équipages s'installent à bord de la célèbre traction avant de Billancourt. L'aventure s'étend sur onze jours entre la France et le désert marocain, au programme : cap à la boussole, entraide au bivouac et défis mécaniques. Certes avec un peu d'aide de quatre-vingt-cinq mécaniciens, ainsi qu'une assistance médicale et une aide au cas de terrain délicat. (Wikimedia/Odyseus44)

