

Trente ans d'évolution de la Renault 4

1961 Le 3 août, la première Renault 4 sort des lignes de montage de l'usine de l'île Seguin. Le 4 octobre, lors de l'ultime Salon de l'Auto se déroulant au Grand Palais, la nouvelle Renault est présentée. La Renault 4 se décline alors en trois versions :

- La R3 (type R 1121), version dépouillée, équipée d'un 603 cm³ (type 690) qui développe 22,5 ch SAE et permet de bénéficier d'une fiscalité de 3 CV. De l'extérieur, on reconnaît la R3 à ses pare-chocs tubulaires peints, l'absence d'enjoliveurs de roues et ses quatre vitres latérales. Dans l'habitacle, l'ascétisme règne, un seul pare-soleil équipe le poste du conducteur qui fait face à un frêle volant à trois branches.
- La R4 (type R 1120) reprend la présentation de la R3, avec notamment sa troisième vitre latérale occultée par une tôle mais est motorisée avec le 747 cm³ (type 680).
- Au dessus des modèles économiques la gamme recèle une R4L, dont les six glaces latérales lui permettent de revendiquer l'appellation de « limousine ». La R4L est également motorisée par le 747cm³.

La première version fourgonnette de la Renault 4 est présentée juste après le salon de l'auto 1961. Référencée sous le type R 2102, elle offre une charge utile de 300 kg et reçoit la même finition que les R3 et R4 avec toutefois des pneumatiques plus larges (145x330). La R4 fourgonnette est proposée en option avec un portillon, surnommé « Girafon », placé au dessus de la porte arrière.

Novembre 1961, l'orifice de remplissage du réservoir d'essence est remonté sur l'aile AR droite. L'ensemble de la gamme utilise une boîte à 3 rapports.

1962 En mars, apparaît le modèle R4 Super (type R 1122), qui est également répertorié sous l'appellation « super confort » dans les documents commerciaux du moment. Il conserve le 747 cm³ mais voit sa puissance augmentée à 32 ch SAE. Cette nouvelle version reprend la caisse 6 glaces de la R4L mais innove avec son nouvel hayon arrière rabattable vers le bas et pourvu d'une glace descendante. Cette version bénéficie de pare-chocs à doubles tubes chromés.

Le mois de septembre voit disparaître la version R3. La Super est dorénavant équipée d'un 845 cm³ (type 800-02), ce qui porte sa fiscalité à 5 CV et lui vaut un nouveau type dans la nomenclature Renault, le R 1124. La R4L abandonne les pare-chocs tubulaires au profit de ceux à lame chromée.

Le spécialiste des véhicules de chantier et sous-traitants de longue date de Renault SINPAR (Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne) s'empare de la Renault 4 pour en faire un véhicule « tout terrain » à quatre roues motrices.

1963 En septembre, le hayon arrière bénéficie d'un compas articulé qui permet de maintenir la porte ouverte. Il remplace l'antique « tuteur » qui avait à charge de maintenir le hayon en position ouverte. Autre innovation, la gamme hérite d'une boîte de vitesses entièrement synchronisée. La fourgonnette s'équipe, à son tour, d'un pare-chocs avant à lame mais peint alors que l'arrière demeure tubulaire.

La R4 Super disparaît du catalogue au profit de la R4L Super (type R 1123).

La « Parisienne » fait son apparition en décembre. Cette élégante version de la R4L est issue d'une opération lancée en partenariat avec le magazine ELLE. Reconnaisable à ses parements latéraux -

façon cannage - et à son intérieur spécifique, elle va sortir en deux versions, l'une avec la décoration cannage et l'autre arborant un tartan écossais.

1964 En février, apparaît la nouvelle fourgonnette vitrée qui offre une charge utile de 300 kg.

En septembre, la R4L Super disparaît au profit de la nouvelle version Export, équipée du moteur 4 CV de 747 cm³ (type R1120), ou du 5 CV (type R 1123).

La production globale dépasse les 500 000 exemplaires.

1965 A partir de septembre, l'appellation R4 cède sa place à l'appellation Renault 4. L'ensemble des modèles de la marque abandonne l'abréviation « R » pour le nom de la marque en toutes lettres. La R4 devient Renault 4 Luxe et la R4L devient Renault 4 Export. 260 000 modèles de plus sortent des usines Renault.

1966 Le 1^{er} février 1966, le cap du million de Renault 4 est dépassé sur l'île Seguin ! Le modèle est commercialisé en 4 versions : Luxe, Export, Parisienne et Fourgonnette.
En mars, les fourgonnettes voient leur charge utile augmenter pour atteindre 350 kg, le type R 2105 remplace le type R2102 et la gamme des utilitaires s'enrichit d'un nouveau modèle 5 CV, le type R 2106.

En septembre, Renault 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 à piqures longitudinales et de nouveaux habillages de portes.

1967 La Renault 4 bénéficie d'un rapport de plus en étant dotée d'une boîte 4 vitesses.

En septembre, le visage de la Renault 4 change la petite grille de calandre fait place à une calandre plus large englobant les projecteurs. Le losange s'en trouve déplacé vers la droite et le pare-chocs change une nouvelle fois de forme.

1968 La Parisienne tire sa révérence mais la Plein Air (type R 1123) - version cabriolet de la Renault 4 - arrive sur le marché. Fabriquées par Sinpar, les « Plein Air », torpédos dépourvus de portes et de vitres latérales, idéales pour aller à la plage, sont dédiées aux loisirs.

Les fourgonnettes bénéficient des mêmes améliorations esthétiques que les berlines.

1969 A partir de septembre, le contacteur est placé à droite du volant et la grille de la boîte de vitesses est gravée sur le pommeau du levier dont la forme a changé. Les phares sont à codes européen et la banquette arrière des berlines Renault 4 devient rabattable.

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 du catalogue.

1971 La Rodéo fait son apparition. Renault fournit aux Ateliers de Construction du Libradois (ACL) des mécaniques de 4L afin de motoriser une caisse en plastique élaborée et construite par les établissements Teilhol.

Dès septembre, la cylindrée des moteurs passe de 747 à 782 cm³. De ce fait, les types évoluent : le R 1120 devient R 1126 pour les berlines et le R 2105 devient R 2109 pour les fourgonnettes.

Une nouvelle fourgonnette, équipée d'un 845 cm³, voit le jour (type 2108) avec un toit en plastique surhaussé et une charge utile de 400 kg.

Avec plus de 3 500 000 exemplaires, toutes versions confondues, la Renault 4 demeure le modèle le plus produit chez Renault.

1972 Les points d'ancrage des 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.

1973 À l'exception de la fourgonnette 400 kg, La gamme est équipée de la boîte de vitesses de la Renault 6. Dès septembre, l'ensemble des Renault 4 fonctionne avec un moteur dépollué, répondant aux nouvelles exigences normatives, qui gagne 3 ch et développe désormais 27 ch DIN. Confirmation du succès de la fourgonnette avec plus de 100 000 modèles produits.

1974 A partir de septembre, la grille de calandre évolue vers un modèle en plastique noir doté du losange en son centre. La boîte de vitesses de la Renault 6 équipe désormais toute la gamme des Renault 4.

1975 Dès juin, la fourgonnette est allongée de 8 cm et sa charge utile passe de 350 à 400 kg ou de 400 à 440 kg selon les versions fourgonnette longue (type R 2370) ou break long (type R 2430).

En septembre, remplacement de l'antique dynamo par un moderne alternateur entraînant l'apparition d'un voltmètre au tableau de bord.

1976 Dévoilée au salon 1975, la Safari est proposée avec une présentation extérieure et un équipement intérieur spécifique à destination de la jeunesse.

En juillet, des nouveaux clignotants de forme rectangulaire apparaissent à l'avant.

1977 Un nouveau bloc compteur avec un tachymètre revu et le volant de la Renault 5 font leur apparition. Le freinage gagne un double circuit avec indicateur de chute de pression au tableau de bord. A partir de juillet, on ne dira plus 4L mais Renault 4.

1978 Depuis janvier, la nouvelle Renault 4 GTL dispose du 1108 cm³ déjà vu sur la Renault 8 qui développe ici 34 ch DIN. Outre l'accroissement de cylindrée, le vilebrequin de ce moteur repose sur 5 paliers (contre 3 pour les autres moteurs de la gamme), gage de longévité mécanique. Malgré la modification du mode de calcul de la puissance fiscale, la nouvelle Renault 4 GTL reste une 4 CV bien que la cylindrée ait augmenté. Les 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.

Les vitres arrière des fourgonnettes sont coulissantes et non plus fixes.

En juillet, le Pick-up fait son apparition. Elaboré sur la base d'une fourgonnette F6, cette version utilitaire est réalisée en Auvergne dans les ateliers des établissements Teilhol.

La Renault 4 Safari et le break vitré rallongé disparaissent du catalogue.

1979 Dès juillet - millésime 80 - montage en série de pneumatiques sans chambre à air « tubeless » (à l'exception des fourgonnettes F4).

La Renault 4 hérite des roues de la Renault 5 de base alors que la Renault 4 GTL récupère celle de la Renault 5 TS.

- 1980** Nouvelle implantation des interrupteurs sur la planche de bord des Renault 4. En parallèle, la Renault 4 perd ses pare-chocs chromés au profit de pièces peintes et la version TL récupère des roues ajourées à fixations apparentes en lieu et place des roues à voile plein.
- 1981** En mai, Renault découvre "la meilleure façon de marcher". Tel était le slogan publicitaire de la nouvelle Renault 4 Jogging, série limitée à 5 000 exemplaires. Sa décoration est résolument jeune avec des couleurs vives et elle dispose d'un toit ouvrant intégral en toile.
- 1982** Dès juillet, le tableau de bord de la Renault 5 équipe la gamme de la Renault 4. Dans le même temps, les utilitaires F4 peuvent être modifiées pour fonctionner au GPL. Le moteur 782 cm³ cède la place au 845 cm³ qui développe la même puissance que le 1 108 cm³ (soit 34 ch DIN) mais à 5 000 tr/mn.
- 1983** Sur toute la gamme, l'apparition de freins à disques à l'avant et d'un combiné étrier/disque - épaulé par un nouveau maître-cylindre - rend le freinage plus performant. Un pare-brise feuilleté vient remplacer l'ancien en verre trempé.
- 1985** Ex-fan des Sixties ... La Renault 4 joue les prolongations et la version Sixties limitée à 2200 exemplaires redynamise les ventes. Elaborée sur la base du modèle GTL, cette version, proposée en bleu, jaune ou rouge, est reconnaissable à ses deux toits ouvrant en verre athermique et ses éléments extérieurs traités en noir mat.
En juillet, la version fourgonnette F6 est supprimée.
- 1986** Lancées en mai, les Clan et Savane, seront les deux ultimes évolutions de la Renault 4. Signe des temps, on baptise les voitures du losange avec un nom et non plus simplement une suite alphanumérique. Ainsi, la Renault 4 TL devient «TL Savane » et la GTL hérite du « Clan ». Les TL et F4 utilisent le bloc cinq paliers de 956 cm³ qui développe lui aussi 34 ch DIN. Les deux modèles sont identifiables aisément avec les mots « Savane » ou « Clan » apposés sur les portes avant et le hayon arrière. Si la Savane utilise les mêmes roues que la Renault 5 GTL, la Clan hérite des belles jantes « Style » bicolores déjà vues sur les Renault 12 et Renault 16.
- La production des fourgonnettes Break F4 cesse en juin.
- 1988** La fourgonnette n'est plus commercialisée 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 TL Savane, la « Carte jeune » est lancée en juillet. Difficile de se tromper quant au public visé ! Proposée en quatre teintes, « pamplemousse », « blanc glacier », « rouge vif » ou « séquoïa », avec un intérieur spécifique, la voiture est décorée avec une ligne de caisse rehaussée d'un double liseré associé au logo de la « carte jeune ».
- 1992** Le renforcement des normes anti-pollution va sonner le glas de la Renault 4. Une dernière série spéciale, basée sur le modèle Clan, de mille exemplaires est mise en production : la Bye Bye. Ultime version de la Renault 4, chaque modèle sortira de l'usine avec, sur le tableau de bord, une plaque numérotée de 1000 à 1.