

RENAULT CLASSIC
LES CAHIERS PASSION
RENAULT 4



TOME 1 - GÉNÈSE ET ÉVOLUTION
PART 1 - GENESIS AND EVOLUTION

4L
50 ANS



THE “BLUE-JEAN” CAR



> Projet 350 - 1958



> Publicité châssis - 1967

“Give me some volume”

Appointed head of the state-owned Renault Company on 27th March 1955, Pierre Dreyfus contemplated the car with the eye and analytical mind of a sociologist, reflecting on its conformity before deciding that a complete overhaul was required : “The car must no longer be just a few seats and a boot. Give me some volume”, he instructed Design Department head Yves Georges.

Pierre Dreyfus wanted a car suited to a fast-evolving society. Everywhere, people were deserting the countryside in large numbers. The age of modernity was beginning with a rural exodus. These new urban types did not aim for city

centres - they moved into new urban districts that sprawled outward to the suburbs. It was a new world, with an increasingly dense active population and a burgeoning middle class. The suburbs were a new kind of space : half-urban, half-rural, like a town in the countryside.

For Pierre Dreyfus, the picture was clear : the era of one car for the town and another for the country was at an end. A multi-purpose car was called for. Yet this versatility would not be determined only by location. The spread of the towns and the absence of public transport networks gave the car a crucial role. It needed to become a work tool

from Monday to Friday, then transform into a family car for weekend trips away and summer holidays.

There was one more change to come, a slower but crucial one nonetheless, gaining momentum as the years passed : the role and place of women in society. Thanks to full employment, the arrival of the second household income transformed social groups and family patterns and accelerated consumption, including that of cars. Cars were adopted by women. Not only did the number of driving licences finally begin to even out between the sexes, but women were using cars so much that they began to play a key role in buying them.

For Pierre Dreyfus, the car of tomorrow was all about versatility : it had to suit town and countryside, weekdays and weekends, work and holidays, men and women.

This was why the term “blue jean car” was such a perfect fit.



> Pierre Dreyfus

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.



> Salon de l'Automobile - 1961

THE “BLUE-JEAN” CAR



> Routes du Monde - 1983



> Habitable - 1970

The “Blue-jean car” and technical revolution

The “Blue-jean car” bucked the trend, much like the item of clothing “you can wear in any situation, if you are not concerned about snobbery or social conformity, explained Pierre Dreyfus, [An item] that serves every purpose, can be taken everywhere, is inexpensive and can be taken on and off without making you feel disoriented...”

Originally work trousers manufactured using a hard-wearing denim weave, jeans were the overalls distributed to New Deal workers in the United States that in turn became popular trousers, then a fashion phenomenon for student and artist types,

before reaching ladies’ wardrobes. More rebellious than revolutionary, unisex and egalitarian, they were as much the clothing of James Dean and Marlon Brando as of the hippies who adopted them, customising them with embroidery and flares.

The car was to have its own version of jeans. Pierre Dreyfus began by setting the price. It would cost 350 000 francs, and not a centime more ! The message was so plain that designers referred to the project quite simply as “350”. In other words, the cost determined the design of the car, rather than the other way round - a method that was outlandish for the time.

LA RENAULT 4, LA VOITURE BLUE-JEAN

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.



> Insolite - 1971



> Crash test - 1970



> Maquette Renault 4 - 1965

RENAULT 4, THE BLUE-JEAN CAR



> Salon de l'automobile - 1961



> Renault 4 fourgonnette - 1962

The “Blue-jean car” and technical revolution (next)

From this requirement grew the idea of keeping the 747 cc engine from the 4CV.

The interior equipment was limited : the 350 would be inexpensive because of the features it did not have. Styling, meanwhile, was not a major concern.

To make the car versatile, the first idea the designers came up with was the flat floor, which made loading easy. This was of course followed by three other features, made possible by the use of torsion bars and horizontally-positioned hydraulic shock absorbers in the rear : the absence of a rear end panel, the extremely low loading sill and the ability to open the car from the back, via what was then called the “service door”, later to be known as the tailgate.

This brand-new architectural model revolutionised both Renault’s technical culture (the Renault 4 became its first front-wheel drive model after the Estafette LCV) and that of the automotive world : Renault had invented a twin-volume body, made up of an

engine compartment on one side and a shared boot and passenger space on the other. The available space could be modified to suit every need by tilting the rear bench seat, thus transforming the car from a utility to a family vehicle.

To create a sturdy car that could be driven anywhere and would be as hard-wearing as a denim weave, Renault opted for independent torsion bar suspension, which provided significant travel, allowing the car to cope just as well with dirt tracks as it would with motorways.

Although jeans could not be ironed, the Renault 4 had no maintenance limitations : there would be no more lubrication points, or water levels to keep an eye on. The development of a sealed cooling system with an expansion chamber eliminated the risk of overheating.

LA RENAULT 4, LA VOITURE BLUE-JEAN

Voiture Blue-jean et révolution technique (suite)

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

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.

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.



> Pierre Dreyfus et le Général De Gaulle - 1966



> Publicité 1973

RENAULT 4, TEST DRIVE

Marie-chantal says hi...

Manufacturers would always arrange their test drives in the strictest secrecy. Louis Buty's test drive team was charged with taking the Renault 4's prototypes to the four corners of the world to test their solidity and perfect their tuning. To avoid arousing curiosity both inside and outside the plant, it was agreed to refer to the car as "Marie-chantal". Telegrams such as "Marie Chantal and children send all their love to the family" thus arrived from far-off lands, without referring to the test drives or any of the adventures encountered.

And adventures there were. The most famous will surely always be the day Pierre Dreyfus drove the Renault 4 into a Sardinian ravine. Needing to come up with an explanation for the stitches dotted over his face and his slipped disc, Louis Buty – Pierre Dreyfus' passenger - was forced to invent a far-fetched story of a crash in Italy, in order to keep the real accident a secret. Pierre Dreyfus set the record straight in public a few years later, awarding Buty the Ordre National du Mérite.



> Opération «Prenez le volant» - 1961



> Essai Projet 112 - 1960

The Launch

With the 1961 Motor Show underway in Paris, a vast promotion campaign was organised in the streets of the city, with 200 Renault 4 cars made available for motorists wanting to take a test drive.

Named "Prenez le Volant" ("take the wheel"), the event was a success, with some 60 000 Parisians doing just that. It gave them the chance to discover the qualities of a model that would later be adopted by different generations.

LA RENAULT 4 AU BANC D'ESSAI

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 eu. 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 l'accident secret. Pierre Dreyfus rétablira la vérité en public quelques années plus tard en lui remettant l'Ordre National du Mérite.



> Opération «Prenez le volant» - 1961



> Essai Projet 112 - 1960

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.

4L GENERATIONS

1960 - 1970 Generation

Produced between 1961 and 1992, the Renault 4 – generally known today by its now-generic name of 4L – had three generations of different customers, much like jeans, which evolved from a practical item to the symbolic clothing of youth, before becoming the trousers worn by everyone.

During the 1960s, Renault 4 owners had been seduced by the hatchback style and the unrivalled interior space. It was a bold choice that saw Renault set itself apart from the replacement market of the 4 CV. The brand had launched a new style, keeping only the rustic quality of the product. Like Levi's jeans, the small Renault car had numbers - R3, R4 - which was a way of adapting more effectively to customer uses and offering a slightly different "cut": the R3 represented absolute practicality, with just four windows; the R4 gave guaranteed austerity, but with the 747 cc motor. The R4 Super, meanwhile, was all about luxury, third lateral windows that gave it the status of a limousine and a rear tailgate opening downward and a rear window designed to



slide into it. Made-to-measure, from the same material. In 1963, it even indulged in a Parisienne version – imagine a black pair of jeans with ribbed pockets – the finishing touch to a versatility that gave women the car they'd been waiting for.

The next generation arrived in the 70s. Young people - both boys and girls, in line with the unisex fashion of the day - were using cars more and more. The Renault 4 was liberated. It was now, more than ever before, the "blue jean car". After all, wasn't the perennially-fashionable pair of jeans also leaving behind the purple-blue in favour of faded colours? The change was gathering pace. Whilst the former working blues were embellished with flares and embroidered with peace and love insignia, the Renault 4 became the mascot of a different kind of youth - inquisitive, hippie and carefree. It was mentioned by Michel Fugain and his "Big Bazard", in his song "C'est la fête". It had become an icon, foreshadowing the "lifestyle car".

LA RENAULT 4 : LES GÉNÉRATIONS 4L

Génération 1960 - 1970

Produite de 1961 à 1992, la Renault 4, généralement 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 bicorps 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'indémoudable 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 Bazard, sur les notes de «C'est la fête». Tout un symbole qui préfigure la voiture à vivre.



> 1975



> Renault 4 «Service Vacances» - 1965

4L GENERATIONS

1980 - 1990 Generation

The Renault 4 of the 1980s was just like jeans - used by the young and old alike, men and women, at work and at weekends, in every season and country. Whilst jeans were becoming a common feature of everyday life, the Renault 4 also made itself available to the masses. It belonged to no-one because it belonged to everyone, blurring the lines of age and social groups and adapting to all cultures. It was a truly global car, not that this phrase was actually used ! And, as denim was worn in a variety of outfits, the Renault 4 also issued new editions. These editions were about pleasure (Safari), ecology (GTL), fashion (Jogging, Sixties), youth (Carte Jeunes) and history (Bye-Bye) !

However, throughout its commercial life, the Renault 4 never forgot the concept of the "car as a work tool", particularly with its van version. White or grey for craftsmen, dark blue for the Gendarmerie, sky blue for the electricity and gas companies, bright yellow for the post office, red for the fire brigade, green for water and forestry workers and orange for vehicles from the Direction

de l'Equipement (town and country development)... the Renault 4 dressed in the colours of its employers, craftsmen, traders, large fleets and authorities without leaving behind its work clothes - just like jeans which, thanks to their durability, began to replace work overalls and dungarees.

Marketed in more than 100 countries, 8 135 424 Renault 4 units were manufactured (saloons and vans) until 1992.

But the story does not end there. Almost two decades later, the Renault 4 is still present on the automotive landscape, fulfilling enthusiasts' every desired function - or passion. Active clubs are flourishing in all four corners of the globe and the many surviving vehicles are restored, modified, driven in rallies like the world-renowned 4L Trophy or simply used on a daily basis by several generations of "treilleurs", the name given to Renault 4 fanatics.

It's easy to see why : the 4L has become a cult, timeless product. The jeans of the automotive world !



> Renault 4 Service «EDF GDF» - 1983

LA RENAULT 4 : LES GÉNÉRATIONS 4L

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, 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.

Mais l'histoire ne s'arrête pas là. Près de 2 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 «treilleurs».

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



> Renault 4 «La Poste» - 1983



> Vitrine publicitaire - 1986

EVOLUTION OF THE RANGE (1961-1962)

1961

Presented on 4th October at the Paris Motor Show, the new Renault is also unveiled on tracks set up in the gardens of the Palais de Chaillot.

The Renault 4 is then available in three versions, one R3 and two R4s :

- The R3, equipped with a 603 cc engine. Recognised by its painted tubular bumpers and the absence of hubcaps. The cabin features one sun visor for the driver, who sits behind a three-spoke steering wheel.
- The R4 is identical in appearance to the R3 but contains a 747 cc engine.
- A top-of-the-range car, the R4L is fitted with six side windows and also sports the 747 cc engine.
- The first van version of the R4 offers a payload of 300 kg. It is offered with a hinged rear roof flap over the rear door.

The entire range uses a three-speed gearbox.



> Renault 3 toit-ouvrant - 1961



> Publicité - 1961

1962

Appearance of the R4 Super model, also known under the name "Super Confort". This model keeps the 747 cc engine. It uses the six-windowed body of the R4L, but the innovation lies in the new rear tailgate that folds downward and is equipped with a wind-down window. Its external appearance is enhanced with chrome double-tube bumpers.

September 1962 : the R3 is discontinued. The Super is henceforth equipped with an 845 cc engine, bringing its tax rating up to 5 HP. The R4L switches from tubular to chrome blade bumpers.

Around the same time, the French automotive company SINPAR (Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne) uses the Renault 4 to make an "all terrain" four-wheel drive car.

LA RENAULT 4 AU FIL DES ANNÉES (1961-1962)

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 1^{ère} 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 du modèle 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.



> R4 Super - 1962



> Dépliant Fourgonnette - 1961



> Renault 4L - 1962

EVOLUTION OF THE RANGE (1963-1967)

1963

In September 1963, the rear tailgate is given a hinged arm to keep the door open. The van is also fitted with a front bar (but painted) bumper, though the rear bumper remains tubular. With yet another innovation, the range acquires a fully-synchronised gearbox.

The Renault 4 Super disappears, but is immediately replaced by the 4L Super. December 1963 : appearance of the "Parisienne", the elegant version of the 4L Super available in association with Elle magazine. Recognisable by its side facings and special interior, it comes in two versions, one with a canework decoration and the other sporting Scottish tartan.

1964

Appearance of a new glazed van. Production exceeds 500 000 units. September 1964 : the R4L Super disappears and is replaced by the new Export version (with the 4 hp or 5 hp 747 cc engine).

1965

It's no longer R4, but "Renault 4". The R4 becomes the Renault 4 Luxe, the R4L becomes the

Renault 4 Export. 260 000 extra models exit the state-owned company's plants.

1966

On the 1st February 1966, the milestone of one million Renault 4 cars is reached at the company's headquarters on Ile Seguin !

From March 1966, the vans see their payload increase to 350 kg.

September 1966 : the Renault 4 Luxe becomes the Renault 4 and, like the rest of the range, acquires a new dashboard and steering wheel. The Export and Parisienne versions are fitted with new seats and new door trims.

1967

The Renault 4 is finally given a 4th gear. September 1967 (model year 1968) : the Renault 4 has a wider radiator grille that envelops the headlights.



> Fourgonnette - 1965



> Renault 4 «Parisienne» - 1963

LA RENAULT 4 AU FIL DES ANNÉES (1963-1967)

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 en association avec le magazine 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).

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

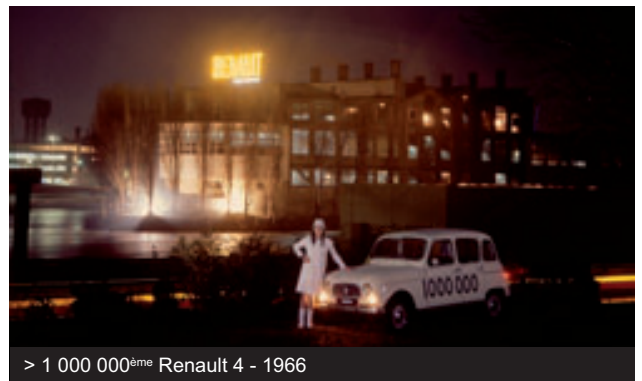
1^{er} février 1966, le cap du million de Renault 4 est dépassé sur l'île Seguin ! Depuis mars 1966, les fourgonnettes ont vu leur charge utile augmenter pour atteindre 350 kg. Septembre 1966, la Renault 4 Luxe devient Renault 4 et hérite, comme le reste de la gamme, d'une nouvelle planche de bord et d'un nouveau volant de direction. Les versions Export et Parisienne bénéficient de nouveaux sièges et de nouveaux habillages de portes.

1967

La Renault 4 bénéficie d'un rapport de plus avec une boîte à 4 vitesses. 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.



> Gamme - 1966



> 1 000 000^{ème} Renault 4 - 1966



> Nouvelle calandre - 1967

EVOLUTION OF THE RANGE (1968-1975)

1968

The Parisienne bows out but the “Plein Air” - the cabriolet version of the Renault 4 - arrives on the market. Manufactured by Sinpar, the Plein Air is solely dedicated to leisure.

1970

From April, all Renault 4 models are fitted with front seat belts. The electric equipment increases from 6 to 12 volts. The Plein Air is discontinued.

1971

The Rodéo makes its appearance. Renault supplies Ateliers de Construction du Libradois (ACL) with Renault 4 platforms and mechanics in order to motorise a plastic body developed and built by the company later to be known as Teilhol. With more than 3.5 million units including all versions, the Renault 4 remains Renault’s most-produced model.

September 1971: engine capacity increases from 747 to 782 cc. A new van is created, with a raised roof and a payload of 400 kg. It acquires an 845 cc engine, bringing its tax rating up to 5 HP.

1972

The anchoring points enabling the installation of seat belts appear in the rear of Renault 4 saloons.

The badge style is redesigned by the painter Victor Vasarely and his son Yvaral.

From September, all Renault 4 cars run on a low-emission engine that complies with new standards.

1973

The range, with the exception of the 400 kg van, is equipped with the gearbox from the Renault 6. The van reaches 100 000 units.

1974

The radiator grille changes to a black plastic model with the Renault diamond in the centre.



> Rodéo 4 - 1971



> Calandre - 1974

LA RENAULT 4 AU FIL DES ANNÉES (1968-1975)



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.

Une nouvelle fourgonnette voit le jour avec un toit rehaussé et 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.

1974

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

EVOLUTION OF THE RANGE (1975-1982)

1975

The van is extended by 8 cm and its payload increased from 350 to 400 kg or 400 to 440 kg, depending on the version.

The appearance of a voltmeter on the dashboard points to a key technical development : the replacement of the dynamo by an alternator.

1976

The Safari arrives (unveiled at the 1975 motor show, model year 1976), whose mission is to win over young people. It is offered with a special exterior and interior appearance. Apparition of rectangular Turn signals.

1977

Model year 1977 sees the introduction of a new instrument panel with a redesigned tachometer and a steering wheel borrowed from the Renault 5.

1978

The new Renault 4 GTL boasts a 1 108 cc engine, already seen on the Renault 8. The engine's crankshaft rests on five bearings (compared with three for the other engines in the range), a guarantee

of mechanical longevity. It remains at 4 HP, despite the increased capacity. Its performance improves, whilst fuel consumption falls by 1 litre on average. On the outside, its radiator grille and bumpers are uniformly grey and two protective panels are added to the ends of the front bumpers. In July, the Renault 4 Safari and the extended glazed estate disappear from the catalogue, whilst the pick-up appears (developed based on an F6 van).

1979

From July (model year 1980), mass production of tubeless tyres begins (with the exception of F4 vans).

1980

New layout for the switches on the dashboard. The car loses its chrome bumpers in favour of painted ones. The TL version's disc wheels are replaced with pierced wheels with exposed attachments.

1981

May 1981 : Renault discovers the "la meilleure façon de marcher" ("the best way to get moving"). This is the advertising slogan for the new Renault 4 Jogging, a limited

edition with only 5 000 units made. It goes for a distinctly young look, with bright colours inside and a full sunroof.

1982

From July, the dashboard of the Renault 5 equips the Renault 4 range. The 782 cc engine makes way for the 845 cc, which provides the same power as the 1 102 cc.



> «Safari» - 1976



> Série limitée «Jogging» - 1981

LA RENAULT 4 AU FIL DES ANNÉES (1975-1982)

1975

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. 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



> Renault 4 GTL - 1978

mécanique. Elle demeure à 4 CV malgré l'accroissement de cylindrée. Ses performances croissent alors que la consommation baisse d'1 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 5000

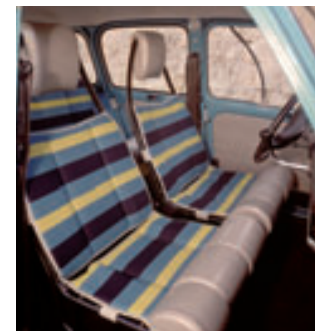
exemplaires. Elle se veut résolument jeune avec des couleurs vives à l'intérieur et un toit ouvrant intégral.

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.



> Pick-up - 1978



> Intérieur Safari - 1976

EVOLUTION OF THE RANGE (1983-1992)



> Renault 4 «Sixties» - 1985



> Publicité - 1985

1983

Appearance of front disc brakes. Across the whole range, a calliper / disc assembly, assisted by a new tandem master-cylinder, reinforces the braking. A laminated windscreen replaces the old, toughened glass version.

1985

A old fan of the Sixties... The Renault 4 is in its twilight years and the Sixties version, limited to 2 200 units, gives a boost to flagging sales. Developed based on the GTL model, this version can be recognised by its two heat-insulating glass sunroofs. It is available in three

colours - blue, yellow or red - with a radiator grille, bumper, door handles and mirrors uniformly finished in matt black. July 1985 : the F6 van version is discontinued.

1986

Launched in May, the Clan and Savane will be the last two versions of the Renault 4. Renault cars are now to be given names, so the Renault 4 becomes the "TL Savane" and the GTL the "Clan". The two models can be identified by the words "Savane" or "Clan" emblazoned on the front doors and/or the tailgate. Although the Savane uses the same wheels as the Renault

5 GTL, the Clan acquires the two-tone "style" wheel rims already seen on the Renault 12 and Renault 16. Production of F4 Estate vans ends in June

1988

Stop of sales of the R4F4 van in France

1989

The Clan and Savane are given a right-side wing mirror and two rear foglights.

1991

A new limited edition based on the Savane, the "Carte Jeune", is launched. Available in three colours - "grapefruit", "glacier white" and "redwood"

- the car is decorated with a raised shoulder line featuring a double stripe that blends with the "Carte Jeune" logo on its rear wings. The interior, meanwhile, is adorned with a fabric that uses the design of the "Carte Jeunes" logo.

1992

More stringent anti-pollution standards sound the death knell for the Renault 4. A last special edition of one thousand units is produced : the Bye-Bye. The last version of the Renault 4 and based on the Clan model, each model exits the plant with a numbered plate on the dashboard, counting down from 1 000 to 1.

LA RENAULT 4 AU FIL DES ANNÉES (1983-1992)

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 l'ancien en verre trempé.

1985

Ex fan des Sixties... 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 du losange avec un nom, ainsi la Renault 4 TL devient «TL 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 vont 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.



> «Carte jeune» - 1991



> Intérieur Renault 4 «Sixties» - 1985

**Nombre d'exemplaires
produits : 8 135 424**





(www.renault.com)

RENAULT CLASSIC

FR RSC BL2 1 70 – 68 QUAI GEORGES GORSE - 92100 BOULOGNE BILLANCOURT