

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 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'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

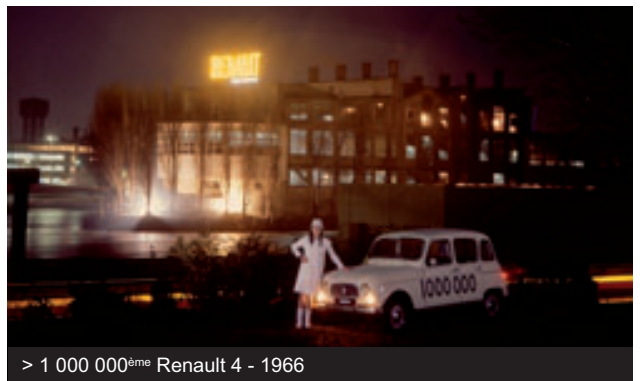
1^{er} février 1966, le cap du million de Renault 4 est dépassé sur l'île Seguin ! Depuis mars 1966, les fourgonnettes ont vu leur charge utile augmenter pour atteindre 350 kg. Septembre 1966, la Renault 4 Luxe devient Renault 4 et hérite, comme le reste de la gamme, d'une nouvelle planche de bord et 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)



> Renault 4 «Plein Air» - 1968

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

RENAULT CLASSIC
LES CAHIERS PASSION
RENAULT 4



TOME 2 - UNIVERSELLE ET SPORTIVE
PART 2 - UNIVERSAL AND SPORTIVE

4L
50 ANS



PRODUITE DANS
28 PAYS



THE RENAULT 4 TAKES OVER THE WORLD

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DU MONDE

The pioneer of globalisation

Before the word 'globalisation' even existed, the Renault 4 emerged as a global car that met common mobility aspirations, responded to practical, simple transport needs and fulfilled the essential concept of a work tool - all of which made it the most popular French car in the world. Present on every continent, the Renault 4 mapped out a global vision for the car and advanced Renault's exported philosophy, championed by Pierre Dreyfus.

This presence beyond the borders of France came in various forms. In Europe, the Renault 4 was dispatched from the production site in completed form. For destinations further afield, the cars were sent out in the form of CKD (completely knocked down) 'collections' and assembled locally. The Renault 4 was thus assembled in 27 different countries, and markets where it was not sold were few and far between. For every 10 cars sold, six were sold and five assembled outside France !

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 !



> Colombie - 1978

RENAULT 4, INVOLVED IN EUROPE

Belgium

The Renault 4 began rolling off Belgian production lines in 1961, continuing to do so until 1980. For more than 15 years, the Renault 4 - van version included - was the most produced car in Haren. Just like in France, it became part of the national automotive landscape.

Particular features of Belgian Renault 4s :

In the 1970s, whilst the '4 windows' version of the Renault 4 was abandoned in France, a Renault 4 'B' saloon version stayed on the Haren production line alongside the 4L. The Belgians produced their own limited editions such as the 'Shopping', 350 of which were manufactured in the spring of 1982.

Italy

Production of the Renault 4 - sold with the 845 cc engine in '4' (four windows) and '4L' (six windows) versions - began in December 1962. The Italian version could be recognised by its Alfa-Romeo Giulietta rear lights and its small indicators on the front wings. At the end of the 1970s, whilst distribution of the Renault 4 slowed in some

countries, in Italy it continued to increase, peaking in 1980 with 40 238 units sold ! Proof of this continuing success was provided in the spring of 1985, when Renault Italia ordered 600 'JP4s' from Car Système Style. The cars were released under the name of 'Frog'.

Spain

Nicknamed 'Cuatro latas' (four tins), by 1964 the Renault 4 already accounted for one third of local production. The country's low level of car ownership (one car for every 48 inhabitants) presented excellent sales prospects. The Spanish Renault 4 was equipped with the Dauphine's 845 cc engine, already manufactured in Spain. The utility version, launched in 1964, met with similar success. The volumes involved bore this out : 403 213 saloons between 1963 and 1989 and 396 704 vans up to August 1991.

Particular features of Spanish Renault 4s :

The vans came in three versions : 'F' (panel van) and 'FS' (high-roof van) from 1970 and 'FSA' (high-roof and glazed, with wheel hubcaps) from 1972.



> Renault 4 Shopping Belgique - 1983



> Chaîne de montage Belgique - 1967

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'EUROPE

Belgique

La Renault 4 arrive dès 1961 sur les chaînes du belge. 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.



> Publicité espagnole - 1985

Italie

La production de la Renault 4 – vendue avec le moteur 845 cm³ en versions «4» à quatre glaces et «4L» à six glaces – commence en décembre 1962. On reconnaît la version italienne à ses feux arrière d'Alfa-Roméo Giulietta et ses petits répétiteurs 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».

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.



> Publicité italienne - 1973



> Chaîne de montage Belgique - 1967

RENAULT 4, INVOLVED IN EUROPE

Ireland

From tiny beginnings, Renault managed to conquer 9.5% of the market by 1977. Between 1966 and 1980, it produced 2 000 to 5 000 Renault 4s every year. Local assembly went into decline when Ireland entered the Common Market in 1973. Beginning in 1977, the Wexford site assembled nothing but the Renault 4. Their production, which had become unprofitable, came to an end in 1984.

Yugoslavia

After legislation was relaxed in 1964, Renault was able to import and sell between 2 000 and 5 000 cars a year to customers holding foreign currency. Assembly of the range began in November 1969 at the 'Titovi Javodi Litostroj' plant in Ljubljana. Between 1973 and 1992, the plant built 575 960 Renault 4s, devoting all of its production to them in 1976. After the closure of the Billancourt site, I.M.V. supplied between 9 000 and 20 000 cars a year to the European market. Very popular in the former Yugoslavia, the Renault 4 was affectionately nicknamed 'Katrca' (Catherine).

Greece

Despite a project launched in 1971, the Renault 4 was not assembled in Greece. In order to get round a restrictive tax system, from 1980 to 1985 MAVA assembled some 3 500 units of a successful reinterpretation of the Rodeo known as the Farma, a multipurpose polyester vehicle available in canvas-roof and van versions. Approved by Renault's design department, the vehicle was distributed and maintained by the network.

Portugal

In late 1963, Renault also opened an assembly plant in Portugal. Although from 1st January 1964 the authorities banned the import of complete cars, CKD parts circulated freely, to the benefit of local labour. The Renault 4 and the van launched the facility and, until 1973, made up a good half of local production, which at the time meant 6 000 vehicles a year.

Particular features of "Guarda" Renault 4s : Until 1976, Portuguese Renault 4s were the same as the Spanish models with which they shared their 852 cc "C"-type engine. In 1973, they were given the name "Renault 4 LC". A new version appeared in 1976 known as the R1123, with an 845 cc "B" (Billancourt) engine.



> Chaîne de montage Guarda Portugal - 1983

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'EUROPE

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.

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 Litostroj». 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 «Katrc» (Catherine).

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 - 1968



> Renault Service Portugal - 1983

RENAULT 4, INVOLVED IN AFRICA

Algeria

In the 1950s, Renault held 30% of the Algerian market. In November 1959, Pierre Dreyfus laid the first stone of the 'Maison Carée' plant in the town of Harrach, near Algiers. After independence, a quota was applied to the import of complete vehicles. The company was obliged to focus entirely on assembly, which it did for the Renault 4 and Renault 8 (in equal numbers), the Renault 4 van version and other utility vehicles. In 1969, for every 11 290 cars produced, 4 230 were Renault 4s and 2 435 Renault 4 vans. Renault suspended part imports and production ceased suddenly in 1971.

Morocco

In the early 1960s, Renault led the Moroccan market. In 1971, the company installed its own assembly line in the country; the production of this Renault Morocco plant reached its peak in 1975, with 13 000 cars. By this time, some 33 000 Renault 4 saloons and 11 000 vans had been assembled in Morocco. The Renault 4 would stay on the production lines until 1994, a few months after it was abandoned by Slovenia, the only other country still producing it.

Tunisia

Assembly of light vehicles began in January 1964; the Renault 4 - limousine and van versions - was chosen for the operation. The first unit rolled off the production line on 28th July 1965. The first passenger car built in Tunisia, the small Renault was named the 'R 4 Monastir' by President Habib Bourguiba, after his hometown. Production varied between 150 and 800 per year, with vans always making up the vast majority (up to 9/10ths of production), before ending in 1983.

Ivory Coast

Production reached 4 000 units in 1970, lorries included, the majority (50%) made up of Renault 4s. However, customs facilities still granted to French products began to disappear in 1972 and by 1976 Renault was no longer the country's leading supplier. Renault ended assembly in Abidjan in the mid-1980s.



> Maroc - 1970



> Côte d'Ivoire - 1978

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'AFRIQUE

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 brutalement en 1971.

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 9/10^{ème} de la production) et s'arrêtera en 1983.

Côte d'Ivoire

La production va atteindre les 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.



> Côte d'Ivoire - 1978



> Maroc - 1964



> Chaîne de montage Côte d'Ivoire - 1978

RENAULT 4, INVOLVED IN AFRICA

Ghana

In 1969, the Ghanaian plant began producing Renault 4 saloons and vans. Around this time, Renault, Peugeot and B.L.M.C. received approval to build a shared plant. The project never got off the ground, but Renault 4 production continued until 1978, manufacturing around 100 per year.

Zaire

(now the Democratic Republic of the Congo)

In 1969, Renault clinched an assembly agreement with General Motors, which for a time assembled Renault 4s in its Kinshasa plant.

Madagascar

In 1960, newly-independent Madagascar attempted to build its own automotive industry. Production of the Renault 4 began on 5th September 1962 (the van arrived five years later). Between 500 and 1 000 Renaults (one-third of the island's registrations in the mid-1960s) were assembled on the island each year, most of them Renault 4s (between 310 and 530 saloons and 50 and 150 vans, varying from year to year). However, in 1981 the economic situation led the government to suspend all import licences. Renault was forced to close down the plant, in agreement with its partner

South Africa

Manufacture of Renault 4 vans and saloons began in 1963. In its best years, one out of around every ten Renaults produced in South Africa was a Renault 4, with an estimated 3 900 units produced between 1963 and 1972.

Angola

Around 450 Renault 4 vans were produced between 1971 and 1975, then almost as many again between 1977 and 1980, with a number of saloons on top. Production was transferred to more modern facilities in 1981.

Southern Rhodesia

(now Zimbabwe)

A total of 2 973 Renault cars were assembled here in 1974 (including 1 412 Renault 4s). The Renault 4 – nicknamed 'Noddy's car' – was adopted by the National Guard who patrolled the reserves. Activity ceased in 1979. An estimated 6 200 units of the limousine version were produced locally.



> Afrique - 1963

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'AFRIQUE

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.

Zaire

(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.

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.

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.

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.

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.



> Renault 4 Fourgonnette Afrique - 1964



> 1973



> Taxi Madagascar - 1965

RENAULT 4, INVOLVED IN SOUTH AND CENTRAL AMERICA

Argentina

The Renault 4, named 'EA' (Económico Argentino) by the plant, appeared in its touring version in December 1963, then in its 'Furgón' version in February 1964. It comprised numerous parts from the Dauphine, such as the gearbox and engine which were manufactured in Argentina. In 1974, the abilities of the Renault 4 earned it the nickname 'El Correcaminos' ('Roadrunner'). Its production quickly surpassed that of the Dauphine, with 11 000 units manufactured. As was the case elsewhere, the Renault 4 stepped aside in its role as a conquest car, making way for the Renault 12 which was launched in April 1971. The '4', with 157 315 units produced (148 170 saloons and 9 145 LCVs, including 173 pick-ups), hung up its wheels in August 1986 for the saloon and December 1987 for the van version.



> Mexique - 1973

Mexico

In June 1962, the Dauphine was joined by the limousine and van versions of the 4L, equipped with an 845 cc engine. In late 1966, the subsidiary Renault Mexicana took the reins and boosted sales, which rose to 9%. The Renault 4 accounted for between a quarter and a tenth of total production, varying from year to year. An estimated 20 000 Renault 4 saloons and 7 500 vans were produced between 1962 and 1977.



> Publicité Mexique - 1973

Colombia

The Renault 4 arrived in 1965 and on 15th July 1970 became the first passenger vehicle assembled in Colombia. Production peaked at 29 007 units in 1979, accounting for 70% of the entire market, all brands included ! In 1992, after 97 050 units had been produced, SOFASA ended production of what Colombians considered their national car.

Peru

Although the I.A.P.S.A (Industria Automotriz Peruana S.A) plant had an annual capacity of 3 700 vehicles, between 1966 and 1970 only 750 Ramblers, 700 Renaults (Renault 4s and 10s, in roughly equal numbers) and 500 Peugeots were manufactured. The endeavour came to an end in October 1970.



> Police Argentine - 1981

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'AMERIQUE

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.

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.

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.

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.



> Publicité Argentine - 1984



> Gamme Colombie - 1978

RENAULT 4, INVOLVED IN SOUTH AND CENTRAL AMERICA

Chile

Renault began assembling the Renault 4 in 1964 in Arica, in the firm Indauto. After a break in 1966 and 1967, manufacture resumed in Los Andes, north of Santiago, at A.F.C. (Automotores Franco Chilena). Production was confined to around 400 Renault 4s in 1968 and 1 200 in 1969. From 1974, small-scale assembly of the Renault 4 - in its Argentinian '4S' version - began at the rate of one thousand per year, using CKD parts from Cordoba.

Venezuela

Venezuelans had to wait until 1972 for the Renault 4 to arrive on their production lines, but for three years it was their star model. In 1976, new restrictions and rapidly-shrinking margins led to the manufacture of the Renault 4 being halted after some 6 500 units.

Costa Rica

A small number of Renault 4s were assembled in Costa Rica. Production of all models combined exceeded no more than fifty or so units a year between 1965 and the end of the decade.

Uruguay

In 1962-63, Renault dispatched its first vehicles, Renault 4 vans, in CKD form. Twenty were assembled that same year. On 16th June 1966, the country suspended all imports and regular assembly only resumed in 1970. In 1972, Renault 4 pick-ups sent in CKD form by the plant in Argentina were added to production, preceded by a few Renault 4 'Touring' cars (including a 'fastback' version known as the 'Renault 4 mini'). An estimated 4 500 small vans were produced over the course of twenty years.



> Renault 4 GTL Argentine - 1981



> Colombie - 1978

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'AMERIQUE

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 «4S», à partir d'éléments CKD en provenance de Cordoba.

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.

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.

Uruguay

C'est en 1962/63 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.



> Argentine - 1981

RENAULT 4, INVOLVED IN INDIAN OCEAN AND ASIA

Ceylon

(now Sri Lanka)

Despite the invitations of the government, Renault did not launch assembly here, preferring instead to continue delivering complete cars based on opportunities as and when they arose (for example, in 1969, a fleet of 44 Renault 4s was delivered for use by taxi companies). However, beginning in November 1973, Renault sent CKD collections of the Renault 4 Torpedo to several state-owned companies. These cars would be assembled until 1978-79, on a small scale (one hundred per year). The statistics also show 94 vans produced in 1974 and 1975.



> Découverte Renault 4 par l'armée - Vietnam - 1961

Philippines

Production of the Renault 4 in the Philippines began in 1963 and continued until 1974 for the saloon and 1974 for the van version (approximate production : 150 saloons and 650 vans).

Australia

The Renault 4 was launched on the market in CKD form in July 1962 and assembled locally until 1966 (the van version was also on the production line). Total production remained low (around 1 500 cars per year).



> Vietnam - 1961

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DE L'OCÉAN INDIEN ET ASIE

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 1978/79 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).

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).



> Village Moï - Vietnam - 1961



> Présentation au Vietnam - 1961

THE RENAULT 4 TAKES OVER TRACK

En rallye, sur tous les fronts !

From the formidable East African Safari, where it came fifth in its category in 1962 driven by Bernard Consten and Claude Le Guézec, to the Monte Carlo Rally and the South American racetracks, the Renault 4 allowed multiple generations to take up the challenge of motorsports and see the world, thanks to its road handling qualities and sturdy build.

The «Coupe de France Renault Cross Elf»: school of dirt track racing

Having already led the way with the Coupe Gordini, Renault expanded its Feeder Formulas in 1974 by launching the «Coupe de France Renault Cross Elf». In partnership with the specialist magazine 'Champion', Renault allowed novice racing drivers to sample the delights of dirt track racing. Intended to be as economical as possible, the race was only driven with Renault 4s. Preparation was kept to a bare minimum, with a strictly genuine part engine except for the addition of a Devil exhaust. Most of the work was carried out on the

body and the chassis. The bodywork had to remain compliant with the original specifications; only the side windows, lights and hubcaps could be removed. Finally, the windscreen - if kept - had to be a Triplex. The «Coupe de France Renault Cross» was a huge hit with racing drivers thanks to its low registration fees (barely 200 francs), more than 10 000 francs in prize money for each race and a Renault 5 Coupe promised to the season winner. On average, around sixty racing drivers battled it out before sometimes more than 5 000 spectators amassed along the tracks of the 12 stages that made up a season.



> Renault 4 Cross - 1974



> Rallye de Monte Carlo - 1963

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DES PISTES !

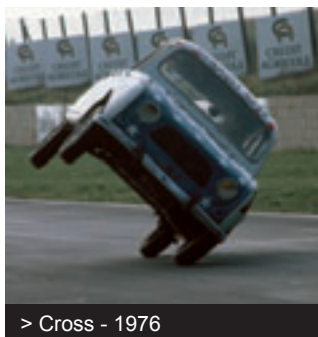
En rallye, sur tous les fronts !

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 dès 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.

Le gros du travail s'effectuait sur la caisse et le châssis. La carrosserie devait demeurer conforme à l'origine, seules les vitres latérales, les feux et les enjoliveurs pouvaient être retirés et enfin le pare-brise, s'il était conservé, devait être un Triplex. La coupe de France Renault Cross connu un grand succès auprès des pilotes grâce à des frais d'engagement réduits (à peine 200 francs), plus de 10 000 francs de primes par course et une Renault 5 Coupe promise au vainqueur de la saison. En moyenne, c'était une soixantaine de pilotes qui venaient en découdre devant parfois plus de 5 000 spectateurs massés le long des circuits des 12 manches que comptait une saison.



> Cross - 1976



> Renault 4 Cross - 1977



> Renault 4 Cross - 1982



> Renault 4 Cross - 1982

THE RENAULT 4 TAKES OVER TRACK

The call of the tracks : seeing the world

In the late 1960s, freedom-loving young people began to go on long journeys, later referred to as 'treks'. They set off at the wheels of their everyday cars – often 4Ls – to brave the world's roads. Asia – a very fashionable destination at the time – attracted most of these adventurers, with smaller numbers setting off for the south towards sub-Saharan Africa. The Sahara,

with its thousands of miles of emptiness and sand, formed a barrier that for many was insurmountable. It was here that the Marreau brothers chose to quench their thirst for adventure. With the goal of beating the record for driving from the Cape to Algiers (set the previous year in a Renault 12 Gordini), in 1969 they went on a scouting trip in a Renault 4.

Paris-Dakar : David versus Goliath

Eight years later and again in a Renault 4, the brothers waited at the starting line of a new type of rally, a race over several thousand miles from Paris to Dakar. They performed superbly, finishing fifth overall and second in the car category behind a Range Rover V8, twice as powerful as their 4L. The race in 1980

saw the Marreau brothers and their Renault 4, boosted by a Renault 5 Alpine engine, take third place on the podium, only one hour and ten minutes behind the winners. The Paris-Dakar race became the stuff of legend, the Marreau brothers heroes and the astute Renault 4 the symbol of a rally where amateurs could still claim victory over official teams.



> Paris Dakar - 1980

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DES PISTES !

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 étancher 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 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.



> Paris Dakar - 1980

THE RENAULT 4 TAKES OVER TRACK

Ten thousand miles in a Renault 4 !

Michèle Ray, Eliane Lucotte, Betty Gérard and Martine Libersart : four young women tackling a continent. Ten thousand miles separate Ushuaia, Tierra Del Fuego, and Anchorage, Alaska, along the entire American continent. This was the distance driven in two 4Ls by four Parisian women in 1965. Over four and a half months, the two teams braved regions as tricky and varied as the Andes, the Amazonian rainforest and the Utah salt desert before reaching the icy rock slopes of Tierra Del Fuego, demonstrating the sturdiness and agility of the Renault 4.

“Routes du Monde”

In 1966, Renault launched the “Routes du Monde” programme, in association with the French Society of explorers and travellers. This programme consisted of organising theme-based expeditions for six to eight teams of young people between the ages of 18 and 25 driving Renault 4s. Candidates were required to submit to a jury a travel project on a particular theme, taking them anywhere in the world. Every year, between 150 and 200 applications were received.

Renault lent out its cars for a period of one month to a year or even more, offering courses in mechanics, cinema and photography on top. The programme lasted until 1984.



> Expédition «4 ELLE» - 1965



> Routes du Monde Islande - 1968

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DES PISTES !

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 Anchorage 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.

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.



> Afrique - 1967



> Islande - 1973



> Routes du Monde Afrique - 1967



> Routes du Monde Afrique - 1967



> Expédition «4 ELLE» - 1965

THE RENAULT 4 INVOLVED IN THE PRESENT

4L Trophy

In a remarkable phenomenon, young people in the early 21st century have also elevated the Renault 4 to the status of a symbolic icon of freedom. The 4L Trophy has certainly played its part in this. Launched in 1998, this race sees 1 200 teams of students compete in a 4 000-mile navigation trial taking them from Paris to the south of Morocco. Most of the cars used have clocked up many years and thousands of miles already. The magic of the Renault 4 can thus still be seen : an adventurer, driven everywhere, in sand and over rocky ground. The Renault 4 is so reliable that it never really breaks down - the teams of amateurs taking part in the race manage to get along with the resources they have on board and rejoin the camp every night... What other car is still able to do all of this, 50 years after its launch ?



> 4L Trophy (Maroc) - 2010



> 4L International - 2010



> 4L International - 2010

4L International

Launched in 2009, the 4L International meeting brings together hundreds of Renault 4s in Thenay, France. Participants arrive from all four corners of the world, most often behind the wheel of a Renault 4. They come to meet other enthusiasts and find rarities, as well as to test the capabilities of their own Renault 4 (dirt track racing, agility courses, etc.). Boosted by the success of its first two editions, the organisers and 4L Magazine, which partners the event, are expecting several thousand participants on the 15th, 16th and 17th July 2011 to celebrate the Renault 4's 50th birthday.

For information
and registration :
www.4linternational.com

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DU PRESENT

4L Trophy

Phénomène remarquable, la jeunesse du début du XXI^e 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 1998, cette épreuve regroupe 1 200 équipages d'étudiants lors d'une épreuve de navigation de 6000 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 rocaïlle. 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... Quelle autre modèle est-il encore capable de faire tout ça, 50 ans après son lancement ?



> 4L Trophy (Maroc) - 2010



> 4L Trophy (Maroc) - 2010



> 4L International - 2010

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 ...). Fort du succès de ses deux premières éditions, les organisateurs et la revue 4L Magazine, partenaire de l'évènement, attendent plusieurs milliers de participants les 15, 16 et 17 juillet 2011 pour fêter les 50 ans de la Renault 4.

Renseignements
et inscription :
www.4linternational.com

LA RENAULT 4, UNE IDENTITÉ / RENAULT 4, A IDENTITY

Carte d'identité

Lancement du projet

En 1956.

Nom du projet

Projet 112.

En interne elle sera nommée la 350 en référence au prix annoncé dans le cahier des charges (350 000 Francs).

1^{ère} présentation

Presse : août 1961 en Camargue.
Grand Public : au Salon de l'auto de Paris en octobre 1961.

Nombre de pays de fabrication/assemblage

28 pays (dont la France).

Nombre de pays de commercialisation

Plus de 100.

Fin de production

Le 3 décembre 1992, Renault annonce par communiqué de presse la fin de vie de la Renault 4, seul 2 sites continueront à produire la Renault 4 au-delà de cette date et jusqu'en 1994 : le Maroc et la Slovaquie.

Nombre d'exemplaires total

Chiffre officiel : 8 135 424

La Renault 4 est le 3^e véhicule le plus vendu au monde* derrière la VW Coccinelle et la Ford T (*des modèles n'étant plus commercialisés à ce jour)

Noms et surnoms de la Renault 4

En Italie, la JP4 est commercialisée sous le nom de «Frog»,

En Espagne, elle est surnommée «Cuatro latas» (Quatre boîtes),

En Ex Yougoslavie, elle est surnommée «Katcra» (Catherine),

En Tunisie, elle est appelée «R4 Monastir» baptisée du nom de la ville natale du président Habib Bourguiba

En Rhodésie du Sud, elle est surnommée «La voiture de Oui Oui»,

En Argentine, elle est surnommée «El Correcaminos» (Coureuse de chemins),

En Finlande, elle est surnommée «Tiparellu» (Gouttelette).

ID

Project launch

1956.

Project name

Project 112.

Internally, the project would be nicknamed «350» in reference to the price listed in the technical specifications (350 000 Francs).

1st presentation

Press : August 1961 in Camargue.

General public : At the Paris Auto Show in October 1961.

Number of countries where manufactured/assembled

28 countries (including France).

Number of countries where sold

More than 100.

End of production :

On 3rd December 1992, Renault announced the end of the Renault 4 in a press release; only two sites would continue to produce the Renault 4 after that date and through 1994 : Morocco and Slovenia.

Total number units produced

Official figure : 8 135 424

The Renault 4 is the third biggest selling vehicle in the world* after the VW Beetle and the Ford Model T (of models that are no longer sold)

Names and nicknames of the Renault 4

In Italy the JP4 was marketed under the name «Frog»

In Spain it was nicknamed «Cuatro latas» (four boxes)

In the former Yugoslavia it was called «Katcra» (Catherine)

In Tunisia it was named the «R4 Monastir», bearing the name of the hometown of President Habib Bourguiba

In Southern Rhodesia it was nicknamed the «oui-oui» Car

In Argentina it earned the label «El Correcaminos» (path runner)

In Finland it became «Tiparellu» (droplet)



PRODUCED IN
28 COUNTRIES



(www.renault.com)

RENAULT CLASSIC

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

« La voiture Blue-jeans », cette nouvelle philosophie de l'automobile développée par le visionnaire Pierre Dreyfus donna naissance à la mythique Renault 4, voiture aux multiples facettes aussi à l'aise à la ville qu'aux champs ou sur pistes depuis 50 ans.



« The Blue-jeans Car », the Car new philosophy, created by Pierre Dreyfus gave birth to the mythical Renault 4. Due to its various faces, the Renault 4 has been at ease in an urban environment as well as in the countryside since 50 years.



RENAULT CLASSIC
68 Quai Georges Gorse
92100 Boulogne-Billancourt
FR RSC BL2 1 70
Fax : +33(0)1 76 89 05 18

renault.classic@renault.com
contact.club@renault.com
certificats.renault.classic@renault.com



LES MODÈLES EN CHIFFRES
RENAULT 4L

VESTALIA PUBLIPOLE – 2011 03 0412/2

RENAULT CLASSIC





◆ **1956** Lancement du Projet « Blue-jeans »
1956 Launching of the Project « Blue-jeans »

◆ **La R4 devient Renault 4 en 1965**
R4 become Renault 4 in 1965



◆ **1967** Grande Calandre Aluminium
1967 Tall Calandre in Aluminium

◆ **Calandre plastique en 1974**
Plastic Calandre in 1974



◆ **1980** 3^e place au rallye Paris-Dakar avec les frères Marreau
1980, 3rd place in rallye Paris-Dakar for the Marreau 's brother



✓ **31 ans** de carrière
31 years of carrier

✓ **Produite et assemblée dans 28 pays**
Product and assemble in 28 countries

✓ **Plus de 10 séries spéciales**
More 10 limited series

◆ **La Renault 4 quitte le marché allemand en 1988** avec la version « Salü »
The Renault 4 lets the German market in 1988 with the « Salü » version

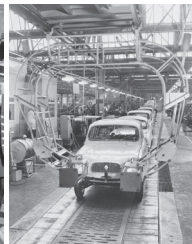
◆ **1992, La Renault 4 Bye Bye sera la dernière version de ce modèle, une façon élégante de dire au revoir**
In 1992, the Renault 4 Bye Bye will be the last version, a smart way to say goodbye



✓ **8 135 424** véhicules dans le monde
8 135 424 vehicles in the world

✓ **3^e** véhicule, le plus vendu au monde
3rd vehicle, Best seller in the world

✓ **Plus de 100** pays de commercialisation
more than 100 countries of trade



IL FALLAIT BIEN QU'UN JOUR
 ELLE S'ARRÊTE DÉFINITIVEMENT.