



50 ANS RENAULT 4
DOSSIER DE PRESSE

4L
50 ANS



Sommaire

La Renault 4 en quelques lignes

- La Renault 4 fête ses cinquante ans
- Carte d'identité de la Renault 4
- Chronologie sélective de la Renault 4
- Les séries limitées et les dérivés

La Renault 4 dans le détail

- Chapitre 1 : La Renault 4, la voiture blue-jean
- Chapitre 2 : La Renault 4, une destinée internationale
- Chapitre 3 : La production de Renault 4 dans le monde
- Chapitre 4 : La Renault 4 présente sur toutes les pistes
- Chapitre 5 : Trente ans d'évolution de la Renault 4

Annexes :

Annexe 1 : La Renault 4 et l'art

- La Renault 4 fait son cinéma et joue les stars à la télévision
- La Renault 4, œuvre d'art

Annexe 2 : - Si la Renault 4 m'était contée

Annexe 3 : Les films et les affiches publicitaires

Annexe 4 : Les Renault 4 présentes dans la collection Renault

Annexe 5 : La calendrier 2011 des événements

La Renault 4 fête ses cinquante ans

Troisième modèle¹ le plus vendu dans l'histoire de l'automobile et première voiture française la plus vendue dans le monde avec plus de huit millions d'exemplaires, commercialisée dans plus de cent pays, la Renault 4 est une icône. En 2011, Renault fêtera ses 50 ans. À cette occasion, Histoire & Collection participera à plusieurs grands événements. La Renault sera inscrite au rallye Monte-Carlo historique et présente au salon Rétromobile en février prochain. Elle sera également à l'honneur lors de la troisième édition du 4L International qui aura lieu en juillet prochain dans la région des Châteaux de la Loire.

La Renault 4 est née d'un concept. En 1956, Pierre Dreyfus, président de la Régie nationale des Usines Renault, lance le projet de "la voiture blue-jean". À l'instar de ce vêtement devenu universel, il souhaite une voiture polyvalente, économique, mondiale, adaptée à l'évolution des sociétés qui se dessine à l'aube des années 60.

Après cinq ans de développement, la Renault 4, première voiture particulière de la marque à traction avant de la marque, est dévoilée à la presse puis au Salon de l'Auto en 1961. À son lancement, trois versions et une fourgonnette sont présentées ; la R3 qui disparaîtra l'année suivante du catalogue, la R4 et la R4L, L pour luxe, qui deviendra très rapidement le surnom de la Renault 4 dans le cœur des Français.

Elle séduit tout de suite par son habitacle sans égal, son faible coût d'utilisation et sa capacité à s'adapter à tous les besoins de ses utilisateurs. Seulement six ans après son lancement, la Renault 4 dépasse le cap du millionième exemplaire produit. Les records ne cesseront alors de tomber pour atteindre une production totale de 8 135 424 unités en trente et un ans de carrière.

La Renault 4 rencontre également le succès à l'étranger. Elle est produite ou assemblée dans 27 pays (hors France), aussi lointains que l'Australie, l'Afrique du Sud, le Chili ou les Philippines. Sur dix voitures vendues, six l'ont été hors de France.

¹ Après la Volkswagen Coccinelle et la Ford T (des modèles n'étant plus commercialisés aujourd'hui).

Pendant sa longue période de commercialisation, la Renault 4 sera déclinée en fourgonnette, en version quatre roues motrices, en cabriolet. Des variantes (la Rodeo) et de nombreuses séries spéciales seront proposées dont les plus célèbres en France resteront la Parisienne (1963), la Safari (1975), la Jogging (1981) et la Sixties (1985).

Elle bénéficiera d'un championnat à son nom, sera utilisée par des jeunes pour découvrir le monde, participera à des épreuves mythiques comme le rallye de Monte-Carlo ou le rallye raid Paris-Dakar où elle finira sur la troisième marche du podium.

En 1992, une série spéciale numérotée Bye-Bye clôt cet incroyable succès. La Renault 4 sera encore produite en faible quantité en Slovénie et au Maroc jusqu'en 1994.

Pour fêter ses cinquante ans, Renault organise ou participe à plusieurs grands événements tout au long de l'année 2011. Voici les principaux rendez-vous.

Exposition Modulo 4

Une exposition itinérante sera présente lors des différents rassemblements automobiles 2011 (Rétromobile, World Séries by Renault, exposition à Autoworld à Bruxelles, au Musée national de l'automobile à Mulhouse, etc). Conçue par Histoire & Collection, elle retrace autour de treize modèles, l'histoire et toutes les qualités de la Renault 4.

Trois Renault 4 inscrites au rallye Monte-Carlo Historique 2011

Clin d'œil à l'engagement d'équipages officiels au volant de Renault 4 aux éditions 1962 et 1963 du mythique rallye de Monte-Carlo, Renault Histoire & Collection a préparé trois Renault 4 pour le rallye Monte-Carlo Historique 2011 qui se déroulera du 27 janvier au 2 février. Ces trois exemplaires ont été entièrement démontés avant d'être révisés et remontés dans les règles de l'art. Ces modèles sont équipés pour affronter les 2 500 kilomètres de route qui attendent les trois équipages emmenés par Jean Ragnotti, "Manu" Guigou et Michel Duvernay.

Renault au salon Rétromobile

Les 50 ans de la Renault 4 sont l'occasion pour Renault d'être à nouveau présent au salon Rétromobile qui se déroulera du 2 au 7 février 2011 à la Porte de Versailles à Paris. Sur un stand

de 700 m², les visiteurs pourront (re)découvrir une douzaine d'exemplaires de la Renault 4 grâce à l'exposition Modulo 4. À cette occasion, une Renault 4 Miss Sixty sera exposée (*cf. plus loin*).

Le rassemblement 4L International

Pour la troisième année consécutive, le meeting 4L International, qui réunit des passionnés de toute l'Europe et même au-delà, se tiendra en France à Thenay (Loir-et-Cher) du 15 au 17 juillet 2011. Soutenue par Renault Histoire & Collection depuis sa création par la revue *4L Magazine*, cette édition qui revêt un caractère tout particulier en cette année du cinquantenaire, attend plusieurs milliers de participants. Parmi les très nombreuses activités qui seront proposées, une tombola permettra de gagner la Renault 4 avec laquelle Jean Ragnotti aura participé au rallye Monte Carlo Historique 2011.

Renault 4 Miss Sixty

Faisant référence au nom Miss Sixty et au blue-jean, cher à Pierre Dreyfus, la Renault 4 Miss Sixty est un clin œil à la série spéciale Twingo Miss Sixty présentée au Mondial de l'Automobile de Paris 2010. La Renault 4 Miss Sixty est un exemplaire unique, conçu par la Direction du Design de Renault en collaboration avec les équipes de Miss Sixty et réalisée par Renault Histoire & Collection pour célébrer les 50 ans du modèle.

Basée sur une Renault 4L de 1965, elle se distingue de la version d'origine par sa teinte spécifique, ses strappings sur le capot, l'aile arrière gauche et sur deux de ses roues ainsi que par le traitement de ses feux arrière ou encore par son intérieur entièrement reconditionné en jean gris avec coutures et broderies roses.

Contact presse :

Christophe Deville - Renault Presse :

+33 1 76 84 64 83

www.media.renault.com, www.renault.com

Carte d'identité de la Renault 4

Lancement du projet :

- En 1956.

Nom du projet :

- Projet 112.
- En interne le projet sera surnommé « 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, seuls deux sites continueront à produire la Renault 4 au-delà de cette date et jusqu'en 1994 : le Maroc et la Slovénie.

Nombre total d'exemplaires produits :

- Chiffre officiel : 8 135 424
- La Renault 4 est le 3^{ème} véhicule le plus vendu au monde² derrière la Volkswagen Coccinelle et la Ford T.

Noms et surnoms de la Renault 4 :

- En Italie, la JP4 fût 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" du nom de la ville natale du président Bourguiba ;
- En Rhodésie du Sud (Zimbabwe), elle est surnommée "La voiture de Oui Oui" ;
- En Argentine, elle est surnommée "El Correcaminos" (la coureuse de chemins) ;
- En Finlande, elle est surnommée "Tiparellu" (gouttelette).

- **Une compétition dédiée** : Coupe de France Renault Cross Elf de 1974 à 1984.

- **Les principaux types de motorisation** : 603 cm³, 747 cm³, 782 cm³, 845 cm³, 956 cm³ et 1108 cm³.

² des modèles n'étant plus commercialisés à ce jour.

Chronologie sélective de la Renault 4

- 1956** Pierre Dreyfus, Président de la Régie Nationale des Usines Renault, lance le projet de la voiture blue-jean.
- 1959** Les prototypes de la future Renault 4 sillonnent les routes du monde. Des USA à la Suède en passant par la Sardaigne ou la Guinée, ils connaissent les conditions de roulage les plus extrêmes.
- 1961** **6 juillet** : La dernière 4CV sort des usines de Billancourt. L'ensemble de son outillage est démonté pour faire place aux lignes de montages destinées à assembler la nouvelle Renault 4.
août : Présentation à la presse de la Renault 4 et de la Renault 3 sur les chemins de Camargue.
octobre : Première apparition au public de la nouvelle gamme des Renault 4 lors du salon de l'auto au Grand Palais à Paris.
- 1965** La R4 devient officiellement la Renault 4.
- 1966** Lancement de la dotation Renault « Les Routes du Monde » qui prendra fin en 1984.
- 1967** Avec près de 370 000 unités par an, la Renault 4 devient la voiture française la plus vendue sur le territoire français. En septembre, apparition de la grande calandre aluminium.
- 1974** Septembre : Apparition de la calandre plastique.
- 1977** La barre des cinq millions de Renault 4, toutes versions et carrosseries confondues, est franchie. Renault devient le premier constructeur automobile européen.
- 1980** À bord de leur Renault 4, les frères Marreau terminent à la 3^{ème} place du rallye Paris-Dakar.
- 1985** Le cap des sept millions de Renault 4 vendues est atteint.
- 1988** La Renault 4 fait ses adieux au marché allemand avec la série limitée "Salü" (500 exemplaires) après 27 ans de succès et plus de 900 000 exemplaires importés. La version fourgonnette disparaît du catalogue français.
- 1992** Les mille dernières Renault 4 quittent l'usine de Billancourt. Ce sont des modèles GTL Clan qui auront la particularité d'arborer une plaque commémorative sur la planche de bord avec l'inscription « Bye-bye ».
Le 3 décembre, Renault annonce par communiqué de presse la fin de vie officielle de la Renault 4. Seuls deux sites continueront à la produire au-delà de cette date et jusqu'en 1994 : le Maroc et la Slovénie.
La production des Renault 4 aura dépassé les 8 130 000 exemplaires.

Les séries limitées et les dérivés

- 1963** Versions 4 roues motrices Sinpar (jusqu'à la fin de la production).
- 1963** Parisienne.
- 1968** Plein Air.
- 1970** Rodéo, dérivé de la R4 fabriqué par ACL.
- 1975** Série limitée Safari.
- 1981** JP4, dérivé de la R4 fabriqué par CAR Système.
Série limitée Jogging (5000 exemplaires).
- 1982** Série limitée Shopping, produite en Belgique à 300 exemplaires.
- 1985** Série limitée Sixties (2200 exemplaires).
- 1988** Série imitée Salü pour la fin de vie en Allemagne (500 exemplaires).
- 1991** Série limitée Carte Jeunes.
- 1992** Série limitée Bye-Bye pour la fin de vie en France (1000 exemplaires).

La Renault 4, la voiture blue-jean

« *La voiture blue-jean* », cette nouvelle philosophie de l'automobile développée par le visionnaire Pierre Dreyfus donnera naissance à l'icône qu'est devenue la Renault 4, qui 50 ans après, reste l'une des voitures les plus produites de l'histoire de l'automobile.

Une gamme de prêt à porter

Les premières études de la Renault 4 démarrent en 1949 avec le projet 109, directement issu de la 4 CV mais plus habitable et légèrement plus puissant. Il peine toutefois à émerger. En septembre 1952, les ingénieurs des études engagent une seconde réflexion sur le remplacement de la 4 CV, reposant sur deux données incontournables. D'abord, la nécessité d'imaginer une quatre places aux performances et à la consommation très proches de celles de la 4 CV. Ensuite, la détermination d'un prix de vente fixé à 300 000 francs. Le service des études de marché de Renault insiste sur la nécessité de proposer le futur modèle en plusieurs versions, notamment en « *une berline populaire, un modèle semi-utilitaire et un utilitaire* ».

De cette idée maîtresse, les ingénieurs mesurent combien l'architecture de la 4 CV et notamment son moteur arrière sont incompatibles avec la notion de modèle utilitaire. Pour résoudre la question des trois versions, Fernand Picard s'intéresse à la création d'un châssis, de type plateforme, avec une idée encore assez floue de carrosseries interchangeables. Or l'abandon de la monocoque – un élément considéré comme essentiel dans l'allègement des caisses et l'abaissement des coûts de fabrication – s'accompagne d'une révolution en matière de carrosserie : la possibilité de voir le client habiller sa voiture chez le concessionnaire ! Cette politique du *prêt-à-porter automobile* verrait les revendeurs Renault installer, à la demande des clients, les éléments de distinction entre la berline, le semi-utilitaire et l'utilitaire. Elle permettrait même d'avoir dans son garage une garde-robe automobile, ou pourquoi pas d'instaurer un système de location de carrosseries, voire d'échange standard, aussi bien en neuf qu'en occasion ! Toutes ces pistes sont étudiées d'autant plus que les nouvelles matières plastiques pourraient devenir le matériau idéal pour ces carrosseries à la carte. Dernier élément, et non des moindres, le choix de « *l'ensemble mécanique* ». Celui-ci, écrit Picard, « *doit être démontable et interchangeable, ce qui conduit à l'adoption de la formule traction-avant* ».

Ce n'est qu'en 1954 que Pierre Lefauchaux tranche, et décide l'industrialisation du projet qui deviendra la Dauphine en 1956. C'est à ce moment que l'avant-projet de 1952 passe au stade de l'étude, sous le n°112, avec pour tâche de bel et bien remplacer la 4 CV !

« Faites-moi donc un volume »

La mort accidentelle de Pierre Lefauchaux le 11 février 1955 et la nomination de Pierre Dreyfus à la tête de la régie Renault le 27 mars ont un impact très fort sur le projet de remplacement de la 4 CV. Haut fonctionnaire au ministère de la Production industrielle, et à ce titre vice-président de la Régie nationale depuis 1948, Dreyfus connaît tout de Renault. Le 2 janvier 1956, Dreyfus fait entrer aux Études Yves Georges aux côtés de Picard. Plus que la confrontation d'un jeune Polytechnicien face à un ingénieur expérimenté des Arts & Métiers, cette nomination correspond à une vision plus scientifique des Études, « *à la prépondérance du calcul et de la prévision sur le pragmatisme et les essais* ».

Alors que Picard se met de lui-même en retrait, Georges et Dreyfus entament une collaboration féconde, croisement et synthèses des idées a priori différentes de l'intellectuel et de l'ingénieur. Dreyfus regarde l'automobile avec l'œil et le sens de l'analyse d'un sociologue. Dreyfus se dit frappé par le fait que Renault ne propose des voitures « *que pour les citadins* ». Des voitures de ville en somme, alors que Citroën est sur les voitures des champs. Dreyfus s'interroge aussi 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 Georges.

Dreyfus veut une voiture adaptée à une société en pleine évolution, en France, mais aussi dans ces pays qui seront demain les partenaires d'une Europe des Six. 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 où se densifie une population active, où s'égrainent 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 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 Dreyfus, la voiture de demain se décline sur les polyvalences : elle doit être à la fois celle des villes et des campagnes, de la semaine et des week-ends, du travail et des vacances, de l'homme et de la femme. C'est là que le terme de « *voiture blue-jean* » va prendre toute sa mesure.

Voiture blue-jean et révolution technique

La « *voiture blue-jean* » s'écarte des conventions, à l'image de ce vêtement « que l'on peut porter en toutes circonstances si l'on n'a pas de prétention au snobisme et au conformisme social, explique 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, en reprenant l'étude 112 en 1956, commence par en fixer le prix. Ce sera 350 000 francs, et pas un sou de plus ! Le message est si net que les concepteurs vont tout bonnement appeler le projet « la 350 ». Autant dire que l'étude de la voiture part d'un coût, soit une méthode tout à fait inhabituelle pour l'époque. De cette obligation naît l'idée de conserver le moteur 747 cm³ et la boîte de vitesses de la Dauphine. L'équipement intérieur sera chiche : la 350 sera bon marché par les éléments qu'elle n'aura pas. Quant au design, il ne sera pas au cœur des préoccupations. Dreyfus en fixe lui-même les limites : La 350 devra être moins moche que la concurrence directe, mais surtout pas coquette comme la Dauphine.

Pour rendre la voiture polyvalente, l'idée première est le plancher plat, qui permet un chargement sans difficulté. S'ajoutent évidemment trois éléments, 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 (venant juste après l'utilitaire Estafette apparu en 1959, la Renault 4 est la première berline à roue avant motrices de Renault), 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 350 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. Grâce à son vase d'expansion (une innovation Renault) qui récupère le surplus de liquide dilaté par la température, le circuit de refroidissement fonctionne en circuit fermé, sans pertes ni rajouts. Cette première permet à l'utilisateur de la Renault 4 de ne pas se soucier de la question du niveau de liquide et accessoirement le dédouane d'avoir à rajouter de l'antigel durant l'hiver. Pas de soucis non plus en ce qui concerne le graissage puisque les articulations sont protégées par des soufflets étanches. A une époque où encore bien des automobiles imposent de longues opérations d'entretien, la nouvelle Renault annonce l'ère de la voiture sans soucis...

Marie Chantal vous salue bien

Depuis l'affaire de l'Auto Journal et la traque des prototypes de la DS, les constructeurs organisent leurs essais dans le plus grand secret. Les voitures sont envoyées le plus loin possible avec mille précautions. 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 la 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 de laconiques télégrammes tels que « Marie Chantal et ses enfants envoient tous leurs meilleurs vœux à leurs parents » arrivaient de lointaines contrées sans faire allusions aux travaux d'essais ou aux péripéties rencontrées.

Et des aventures, il y en eu ! La plus célèbre restera certainement celle où Pierre Dreyfus envoya la Renault 4 dans le fond d'un ravin en Sardaigne. Cet accident, qui aurait pu être dramatique, fut caché à l'ensemble du personnel Renault et obligea Louis Buty, l'infortuné passager de Pierre Dreyfus, à inventer une rocambolesque histoire d'accident en Italie pour expliquer les nombreux points de sutures bardant son visage et sa vertèbre luxée. Pierre Dreyfus rétablira la vérité en public quelques années plus tard en lui remettant l'Ordre National du Mérite.

« Prenez le volant ! »

Juin 61, une caravane de camions bâchés achemine des prototypes de la future Renault 4 aux quatre coins de la France afin de présenter la petite dernière aux concessionnaires du réseau Renault. Plusieurs réunions sont organisées, une par zone commerciale, avec à chaque fois la location d'un parc gardé pour l'occasion par la gendarmerie ! Les 3500 agents de la marque vont recevoir un dossier très complet leur présentant la voiture de fond en comble. Côté grand public, c'est une toute nouvelle Renault que découvrent les visiteurs du salon de l'auto qui se déroule encore dans le cadre grandiose du Grand Palais.

En marge du salon une vaste opération de promotion, baptisée « Prenez le volant », est organisée dans les rues de Paris. Deux cent Renault 4 sont mises à la disposition des automobilistes qui désirent en faire l'essai. Cet événement sera un succès et près de 60 000 parisiens se relaieront au volant pour découvrir cette toute nouvelle auto. Nouvelle de part sa forme, nouvelle de par les solutions techniques qu'elle utilise mais aussi et surtout nouvelle de part le concept qu'elle propose : urbaine sans être snob, utilitaire sans être rude. La nouvelle Renault 4 - déclinée en quatre modèles R3, R4, R4L, R4L Super Confort - est capable de s'adapter à tous les milieux et à tous les modes de vie...

Les générations 4L

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 : la Renault 4 respire la simplicité du fait de ses équipements pauvres, de ses couleurs un rien tristounettes, soit des éléments qui contribuent à l'atteinte d'un prix de vente concurrentiel.

Comme un *Levis*, 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 juste quatre vitres ; la R4, c'est l'austérité garantie, mais avec des troisièmes vitres latérales qui donnent le statut – théorique – de limousine ! La R4 Super, c'est le luxe à la mode Billancourt, avec un hayon arrière ouvrant vers le bas, et accueillant une vitre arrière conçue pour y coulisser. Du sur mesure dans la même étoffe.

La Renault 4 revendique la notion d'*automobile outil de travail*. Blanche ou grise pour les artisans, bleue sombre pour la Gendarmerie, couleur ciel pour EDF-GDF ou jaune vif pour les PTT, la Renault 4 s'habille aux couleurs de ses employeurs 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. Mais en 1963, elle s'offre 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'indémorable *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'éph, 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*.

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 l'histoire ne s'arrête pas en 1992. 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 « trelleurs ».

La 4L est devenue un produit culte et intemporel, le *jean* de l'automobile !

La Renault 4, une destinée internationale

Pierre Dreyfus l'a martelé dès son entrée en fonction à la présidence de la régie Renault en mars 1956 : l'entreprise doit exporter à terme 50 % de sa production. Dans l'immédiat Renault fait de la dernière née de la marque, la Dauphine, le produit de conquête des marchés étrangers. Avec succès, malgré une aventure commerciale aux États-Unis décevante. La Renault 4, pour laquelle l'empreinte de Pierre Dreyfus est très forte, s'inscrit délibérément dans cette logique internationale, devenant l'arme de conquête de Renault. Mais à une condition : que son concept novateur plaise. « *Il est évident que nous devons vendre la Renault 4 à l'étranger ; c'est l'un des buts essentiels de ce modèle* » annonce Pierre Dreyfus dès octobre 1961.

La R4 dans le Marché Commun

Pierre Dreyfus a le sens de l'histoire. C'est un Européen convaincu, qui a fait une partie de ses études hors de France, qui mesure la nécessité politique et économique d'un rapprochement européen. La signature du traité de Rome en mars 1957 est pour lui « *un événement majeur capable de dépasser des erreurs passées, et d'inventer de nouvelles logiques* » qui fait naître le 1^{er} janvier 1958 le Marché Commun. Sa mise en place sera progressive puisqu'elle durera dix ans, avec un abaissement des droits de douane de 10 % par an, chez les six partenaires, la France, l'Allemagne, l'Italie et les trois pays du Benelux. Pierre Dreyfus est sans équivoque : « *Ce sera l'honneur de la régie Renault que de sortir de ses frontières, et de jouer un rôle moteur dans la construction du Marché Commun* ». Reste qu'un tel changement des marchés nécessite des efforts importants et coûteux, à commencer par une politique d'implantation commerciale. Les réseaux de distribution restent inégaux : Renault ne peut compter dans l'immédiat sur le Benelux. La marque est présente aux Pays-Bas et en Belgique depuis 1904 et 1908, puis a construit des filiales de ventes en 1922 et 1928, avec l'Agence Commerciale Belge des Automobiles Renault, qui assure aussi les ventes au Luxembourg, et l'Afdelling Holland à La Haye.

La situation est moins aisée en Allemagne et en Italie où les lendemains de la Reconstruction ont été complexes. Si Renault a installé une filiale de vente à Berlin dès 1908, Renault Automobil AG, la division de l'Allemagne entre celles de l'Ouest et de l'Est a bouleversé la donne : Renault doit se repositionner uniquement à l'Ouest, et reconstruire un réseau autour d'une nouvelle filiale installée à Cologne en 1960, puis déplacée à Brühl, Renault Automobil AG. La réorganisation de Renault se réalise donc tardivement, misant de ce fait sur les Dauphine et très vite sur la Renault 4 pour s'imposer sur un marché largement dominé par la Coccinelle. Sur ce point, Renault est confiant, car la Renault 4 est si différente de la Volkswagen qu'elle n'entre pas en concurrence avec elle. Reste enfin l'Italie. Très peu présent en Italie, du fait de la domination de la Fiat, la Régie signe en 1958 un accord de collaboration avec le grand concurrent de Turin, Alfa Romeo. Cette firme partage avec Renault le statut de firme nationalisée. L'accord est très ambitieux puisque les revendeurs Alfa Romeo vendront en Italie des Renault, au même titre que le réseau Renault en France distribuera des Alfa Romeo. L'envie d'en découdre avec Fiat voit Alfa Romeo proposer ses usines pour monter des Dauphine, en attendant avec impatience les Renault 4, révélées à Alfa Romeo avant leur lancement !

La Renault 4 arrive en octobre 1961, au moment où Renault vient de structurer toutes ses positions commerciales dans les pays du Marché Commun. Le résultat est immédiat. En 1962, Renault a un portefeuille de 7 500 commandes de Renault 4 en France et de près de 5 000 en Europe : on compte 1 400 voitures en Allemagne, avec une prise de commandes de 65 voitures

par jour en moyenne ; 2 280 voitures en attente de livraison en Italie, avec 80 bons de commande quotidiens ; le Benelux n'est pas en reste avec 90 commandes par jour sur les trois pays. Les cadences de production de l'île Seguin, fixées alors à 400 voitures par jour compte tenu de l'outillage encore incomplet, doivent au plus vite passer à 500 pour satisfaire cette Europe qui, à l'évidence, devient le grand marché de la Renault 4.

Le marché va s'élargir avec la démocratisation de l'automobile et le développement des clientèles, élément structurant des années 1960 et 1970. Ce marché profite du plein emploi et des hausses salariales, mais aussi de l'émergence des classes moyennes et de l'arrivée, partout en Europe, d'une jeunesse pour laquelle l'évasion et les voyages constituent un mode de vie. Les marchés de la Renault 4 bénéficient ensuite de l'élargissement de la CEE au Danemark, à l'Irlande et au Royaume-Uni, et plus encore à la Grèce, au Portugal et l'Espagne. Renault parvient même à entrer dans une Europe de l'Est très fermée, toutefois entrouverte grâce au bon vouloir des autorités yougoslaves qui acceptent d'importer des Renault 4, plus tard de les fabriquer, et même d'en revendre quelques unités dans les pays voisins.

De l'exportation au montage local

La Renault 4 séduit les clientèles des pays méditerranéens, avec comme marché leader l'Italie. Le développement de Renault est impressionnant puisque la marque obtient, fin 1962, une pénétration de 3,8 % du marché, soit un score équivalent à celui d'Alfa Romeo et de Lancia. Mais Alfa Romeo refuse de monter les cadences de la Renault 4 et décide de créer un second réseau de distribution, séparant ses clients de ceux qui achètent une Renault 4. Renault doit à la hâte former des petits garagistes effrayés par les us et coutumes de la vente et de l'après-vente moderne. En outre, la législation vient en 1963 faire effondrer les ventes : de 100, celles-ci passent à 40 par jour. Les législateurs décident une nouvelle taxation, calculée selon la longueur et la surface au sol des automobiles ! D'un seul coup, la taxe sur la Renault 4 passe de 30 000 lire - à l'origine la même que les Fiat 500 et 600 - à 62 000 lire ! Renault tente de convaincre le gouvernement italien qu'une 4L faite chez Alfa Romeo - qui plus est dans des usines de la holding industrielle de l'État - est une voiture italienne et que cette législation pénalise l'économie nationale. Mais rien n'y fait et le divorce est consommé. L'Europe montre ses rugosités, soulignant la complexité de l'union dans des contextes de concurrence, mais aussi la difficulté du montage à l'étranger. Pourtant, c'est bien cette solution industrielle que Renault doit envisager à l'avenir, car bon nombre de pays limitent leurs importations pour obliger les constructeurs à monter les voitures sur place.

C'est en l'occurrence le cas de l'Espagne où les importations automobiles sont purement interdites. Mais la chance de Renault est de s'être engagé dès 1953 dans la construction d'une usine à Valladolid, la FASA. La Renault 4 devient la voiture qui va changer la face de l'internationalisation de Renault.

La Renault 4 commence à être assemblée avec l'outil industriel présent, celui qui assure en Espagne le montage des Dauphine. Son succès est tel que Renault doit vite envisager de nouvelles solutions, tant en matière d'usines de tôlerie que de moteurs. Un plan de développement est lancé, avec la création d'une société de mécanique, la FACSA, et une société de carrosserie, la FAMESA. Les contraintes financières obligent d'une part Renault à demander l'appui de la Banco Iberico, d'autre part à apporter, via sa filiale financière suisse - Renault Holding -, 200 millions de pesetas entre 1964 et 1965. Si l'événement permet à Renault de prendre le contrôle financier de la FASA, il la pousse surtout à se doter d'un outil industriel calqué sur celui mis au point en France. La FASA devient une des composantes à part entière du système productif, au même titre que l'usine belge de Haren qui, elle aussi, engage la production de Renault 4. Le

succès de la 4L redessine les frontières de Renault, et anticipe les contours de l'Europe de demain.

La pionnière de la mondialisation

Contrairement aux prévisions liées au projet 112, la Renault 4 connaît un succès bien au-delà des frontières de l'Europe. Si les prototypes ont bien été essayés sur les pistes africaines de Guinée ou les routes gelées du Minnesota, c'était bien plus pour rechercher les conditions extrêmes d'utilisation que pour préparer les Renault 4 à ces conditions spécifiques de roulage. Dès 1961, Pierre Dreyfus interroge la direction commerciale sur la vente de la Renault 4 aux États-Unis. Les avis sont si mitigés que la décision est repoussée... à 1962 où l'idée d'écouler la Renault 4 au Canada est sur le point d'être prise, en sachant pertinemment qu'un lancement au Canada conduit aux États-Unis ! Mais faute d'une après-vente suffisante, la décision est une nouvelle fois repoussée.

C'est en Amérique latine que la Renault 4 connaît un vrai succès. De 1950 à 1967, Renault s'implante de façon très structurée sur un continent qu'il considère comme devant devenir à terme un marché unique, notamment au moment où plusieurs pays négocient le *Pacte Andin* dont l'aboutissement conduira, trente ans plus tard, à la création du *Mercosur*. Argentine, Chili, Brésil, Colombie, Mexique, Pérou, Uruguay et Venezuela, Renault compte huit usines, puis sept, car la Régie doit quitter le Brésil en 1968. Elles couvrent l'ensemble d'un continent dont la clientèle est proche de la culture européenne et surtout hispanique, préférant acheter français plutôt qu'américain, ne serait-ce que pour montrer son hostilité à l'impérialisme *Yankee*. Un vrai ressenti politique d'autant plus que Renault a annoncé en 1960 vouloir construire une usine à Cuba pour la Renault 4. Le projet sera finalement abandonné très vite par crainte des représailles au moment où la Régie envoie 500 Dauphine par jour aux États-Unis !

Fort de toutes ces installations, la Renault 4 est au cœur d'une organisation industrielle très novatrice, car complémentaire : le Chili fournit les boîtes de vitesses à la Colombie et l'Argentine. Celle-ci paie sa facture au Chili contre des éléments de carrosserie. Quant à la Colombie, elle s'occupe des cardans de tous ces modèles et fabrique des moteurs ; elle les envoie au Chili et en Argentine et reçoit en échange des boîtes de vitesses et les éléments de carrosseries. Renault choisit une politique de développement partagée. Développement de ses ventes, mais développement aussi des pays où l'entreprise s'installe. Car la logique de Renault est bien d'accepter de confier à des usines étrangères la fabrication de "*pièces et d'éléments nobles*" comme les moteurs et les boîtes de vitesse. C'est ce que les Américains refusent pour garder le contrôle de leur production et la main sur des usines et des économies lointaines. La Renault 4 deviendra un véhicule majeur du paysage automobile sud-américain, avec une proportion qui frôle les 25 % de la production globale du modèle !

Mais l'internationalisation de la Renault 4 montre une autre facette de l'histoire de la marque et du produit. La Renault 4 participe au développement des pays jeunes, de ceux qui forment alors le *Tiers Monde*, mais aussi de ces nations nées de la décolonisation. Renault participe à l'industrialisation de l'Afrique du Nord et l'Afrique noire, en aidant à la construction d'usines automobiles, point de départ d'une plus large politique d'industrialisation. C'est ici la clé d'une véritable indépendance. Aciéries, industries mécaniques, chimiques ou textiles, toutes ces branches d'activité peuvent se développer, en commençant par devenir les fournisseurs ou les sous-traitants de l'automobile. Grâce à ce modèle, Renault est présent en Algérie, en Côte d'Ivoire, à Madagascar, au Maroc, en Tunisie et au Zaïre.

Cet engagement politique ne peut masquer d'autres aspects bien plus économiques et financiers. Pour des raisons fiscales, et notamment la volonté de limiter les taxes d'importation, de plus en

plus lourdes dans les années 1960-70, la Renault 4 est assemblée ou fabriquée selon les cas - c'est-à-dire avec plus ou moins de composants locaux – par des industriels sous contrat. Ainsi, dans plusieurs pays, la 4L est produite dans des usines indépendantes, parfois aux côtés de véhicules de marques concurrentes. C'est surtout le cas dans les anciennes colonies britanniques, en Afrique du Sud, en Australie ou en Nouvelle-Zélande.

De ces exemples si différents, reste l'essentiel : avant même que n'existe le mot *mondialisation*, la Renault 4 répond à des aspirations communes de mobilité, des besoins pratiques et simples de transport ou des notions essentielles d'outil de travail. La Renault 4 se révèle une voiture mondiale, présente sur tous les continents. Avec probablement une réserve. Sa présence est faible en Asie. C'est la rançon d'une concurrence locale très forte, peut-être aussi d'une moins bonne adaptation à des marchés spécifiques où les deux et trois roues dominent, mais aussi d'une absence structurelle de Renault dans cette partie du monde jusqu'à la fin des années 1980. Il n'empêche. De 1961 à 1992, la Renault 4 a esquissé, puis dessiné une vision globale de l'automobile, faisant connaître ce modèle dans le monde entier et même emblématique d'un savoir-faire et d'un savoir-vivre.

La production des Renault 4 à travers le monde

À l'aise partout

Nouveau fer de lance de la stratégie mondiale de Renault, la Renault 4 peut-elle prétendre être cette « voiture universelle » dont rêve tout constructeur ?

À l'évidence, la réponse est « oui », tant la polyvalence est inscrite dans ses gènes. En outre, son prix modéré lui permet de toucher toutes les clientèles ; sa carrosserie démontable et sa robuste plate-forme facilitent son transport et les transformations de sa carrosserie. Voilà pourquoi la Renault 4 sera, de toutes les voitures françaises, la plus produite (plus de huit millions d'unités) et surtout la plus diffusée à l'étranger.

Construite et vendue sur les cinq continents

Cette diffusion a pris selon les lieux des formes assez 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) ; elles sont assemblées localement, parfois dans de très petites unités. Il arrive qu'une licence de fabrication soit concédée à la société productrice, distincte de Renault. Souvent, les autorités fixent un « taux d'intégration », une proportion de pièces devant être fabriquées sur place. On envoie alors des ensembles incomplets ou « petites collections », permettant de donner du travail à l'industrie locale.

La Renault 4 a été assemblée dans 27 pays différents, un record. Rares ont été les marchés où elle a été absente. Sur dix voitures vendues, six l'ont été hors de France, et cinq sont nées à l'étranger. Au cours de sa vie, la Renault 4 aura su tout faire : le taxi en Colombie ou à Madagascar, la police en Yougoslavie, le shopping à Buenos-Aires, l'ambulance au Mexique, la livraison du courrier au Danemark ou l'assistance routière en Espagne.

La Renault 4 a conforté l'entreprise dans la vocation exportatrice inlassablement défendue par Pierre Dreyfus.

La production des Renault 4 à l'étranger

Europe

Belgique

Présent en depuis 1922, Renault y construit à Haren, près de Bruxelles, un hangar de stockage qui va devenir dès 1926 la première usine de montage hors de France de la firme. Modeste à la Libération, l'assemblage va s'organiser dans des locaux régulièrement agrandis. Dès 1958, le site a trouvé sa vocation, qui est d'alimenter le Benelux et les autres marchés européens, voire le marché américain alors en plein « boom ». L'usine, devenue Renault Industrie Belgique en 1971, fabriquera plus du dixième de la production totale de la Régie dans les années 1970.

La Renault 4 arrive dès 1961 sur les chaînes belges. Elle y restera jusqu'en 1980. La réputation de la main-d'œuvre locale n'est plus à faire, et ce sont les Renault 4 « Qualité belge » qui ont le privilège de servir certains clients exigeants comme l'Allemagne. Pendant plus de quinze ans, la Renault 4, fourgonnette comprise, sera la voiture la plus fabriquée à Haren (la Renault 5 la supplantera en 1978) ainsi qu'un « best seller » en Belgique. Elle fait partie du paysage automobile

national : des Renault 4 seront livrées à l'organisation d'assistance routière Touring Secours, à la gendarmerie, aux services postaux, à la Compagnie du Télégraphe et du Téléphone, etc.

Spécificités des versions belges :

Destinées à alimenter la C.E.E., les Renault 4 « made in Belgium » ne sont guère différentes de celles qui sortent des chaînes de l'île Seguin, le moteur mis à part. Mais, dans les années 1970, alors que la version « 4 glaces » de la Renault 4 a été abandonnée depuis longtemps sur la plupart des marchés, une version Renault 4 « B » (pour berline) reste au programme des fabrications de Haren à côté de la 4L à 6 glaces ; destinée aux administrations et aux flottes, elle est confidentiellement distribuée en France sous le nom de « Renault 4 Commerciale Grande Société ». En Belgique, la « B » restera au catalogue en tant que véhicule particulier à côté de la 4 TL jusqu'à la fin des années 80. Par ailleurs, comme d'autres pays, la Belgique produira ses propres séries limitées, comme la « Shopping » fabriquée à 350 exemplaires au printemps 1982.

Italie

Renault signe en octobre 1958 un accord avec Alfa Romeo, aux termes duquel le constructeur milanais, qui est comme la Régie Renault une entreprise publique, pourra assembler des Dauphine sous licence dans son usine de Portello et les commercialiser dans son réseau. Pour Renault, c'est le seul moyen de pénétrer le marché le plus protégé de la jeune Communauté européenne. Mars 1962 voit la création de la S.A.M. (Sviluppo Automobilistico Meridionale, [Société pour le] Développement Automobile en Italie méridionale). Cette structure franco-italienne est destinée à la distribution de la gamme Renault dans la péninsule mais aussi à l'encouragement de l'industrie dans le Mezzogiorno. Les Renault 4 seront en effet assemblées à Pomigliano d'Arco, près de Naples, dans une usine d'avant-guerre un peu modernisée. 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 Giulietta et ses petits répétiteurs de clignotants sur les ailes avant.

Cette stratégie s'avère initialement payante : grâce au montage, les ventes de Renault 4 doublent entre 1962 et 1963. Ce ne sera hélas qu'un feu de paille : voilà que le gouvernement italien instaure une taxe calculée sur la puissance fiscale mais aussi... sur la longueur des voitures. Ce qui pénalise évidemment la Renault 4 par rapport aux petites italiennes concurrentes. La collaboration avec Alfa Romeo s'en trouve fragilisée, et la production cesse au début de 1965. La distribution commune n'est plus que virtuelle, et Renault Italia devra patiemment reconstruire un réseau propre. Heureusement, les ventes repartiront vite. 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 en... 1980, avec 40 238 exemplaires vendus ! Preuve de ce succès persistant : au printemps 1985, Renault Italia commande à Car Système Style, de Redon, 600 « JP4 » – un original véhicule de loisirs construit sur la plate-forme raccourcie de la Renault 4. Les voitures seront commercialisées par la filiale italienne sous le nom de « Frog ». L'une d'elles sera même utilisée par Iliona Staller, la fameuse « Cicciolina » lors de sa campagne pour la députation en 1987.

Espagne

Après-guerre, l'industrie automobile espagnole renaît de ses cendres. Pour favoriser les implantations sur le sol national, le gouvernement a instauré des droits de douane prohibitifs et oblige les assembleurs à un niveau d'intégration croissant. Renault se lance dans l'aventure juste après S.E.A.T. En décembre 1951 est créée la F.A.S.A. (Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima), entreprise privée dont la Régie ne détient alors que 15 %. Elle implante à Valladolid, au nord-ouest de Madrid, une petite usine moderne et y lance la production de la 4 CV en octobre 1953. Après la licence de la Dauphine, c'est celle de la Renault 4 qui est concédée à la F.A.S.A. ;

les premiers exemplaires sortent de Valladolid à la fin de l'année 1963. Surnommée « Cuatro latas » (quatre boîtes), la Renault 4 représente déjà le tiers de la production en 1964. Le faible taux d'équipement du pays (1 voiture pour 48 habitants) lui offre de belles perspectives commerciales. Renault détiendra rien moins que 25 % du marché en 1970.

La F.A.S.A. et la filiale de la Régie Renault España S.A. (R.E.S.A.) fusionnent au début de l'année 1965, et la participation de Renault dans le capital s'accroît régulièrement, bien au-delà de 50 %. Très vite, les installations connaissent une extension massive. Le 1^{er} juillet 1965, la F.A.S.A. devient une filiale de la Régie et prend le nom de FASA-Renault. La Renault 4 espagnole, qui représente à la fin des années soixante quelque 50 % de la production de Valladolid, est équipée du moteur 845 cm³ de la Dauphine, déjà fabriqué sur place. Même succès pour la version utilitaire, lancée en 1964. La filiale en construira à partir de 1970 une version surélevée, qui sera intégrée telle quelle (avec ses pare-chocs, ses jantes et son moteur spécifiques !) à la gamme française des millésimes 1973 à 1975. La F.A.S.A. est en effet en passe de devenir, comme Haren, un site de production décentralisé, à la suite d'un changement intervenu en 1972 dans la législation : les industriels peuvent désormais se contenter d'une intégration de 50 %, à condition d'exporter les deux tiers de leur production. C'est ainsi que la Renault 4 espagnole prendra le chemin du Portugal, de la Colombie, du Venezuela ou du Mexique... Elle se maintiendra presque jusqu'à la fin de sa carrière sur les chaînes de Valladolid, avec des volumes qui n'ont rien d'anecdotiques : 403 213 berlines de 1963 à 1989, et 396 704 fourgonnettes jusqu'en août 1991.

Spécificités des versions espagnoles :

Limousines :

- 1964 : introduction du modèle 4L ; circuit électrique 12 volts ; pare-chocs galbés munis de butoirs chromés. La 4L espagnole conservera jusqu'en 1975 un enjoliveur de plaque arrière semblable à celui des premiers modèles français.
- Modèles 1965 : nouvelle version 4L Super à sièges séparés et garnitures plus soignées.
- Modèles 1967 : pare-chocs et rappels de clignotants semblables à ceux des Renault 8.
- À partir du modèle 1968, les Renault 4 Super reçoivent le moteur « Sierra » de 852 cm³ à cinq paliers, dérivé de celui de la Renault 8, et une boîte 4 vitesses. Sièges avant du type Renault 8. Nouveau tableau de bord et nouvelle calandre (comme en France), mais présence de « cornes de bouc » et d'accoudoirs de portes. Le modèle 4L conserve un an encore le moteur 845 cm³. Les 4 « de base » seront équipées jusqu'en 1977 de l'ancien capot avec « petite bouche » qui les fait ressembler aux tout premiers modèles.
- Modèle 1974 : apparition de jantes ajourées.
- Modèle 1975 : calandre noir mat en plastique (comme en France).
- Modèle 1976 : le modèle Super prend l'appellation de « TL ».
- Modèle 1978 : volant de R5 TL. Pare-chocs semblables à ceux du modèle français.
- Modèle 1980 : la TL reste seule disponible.
- Modèle 1981 : montage du moteur 1 108 cm³ de 38 ch apparu en France en 1978 sur les GTL ; freins avant à disques.
- Modèle 1982 : nouveau tableau de bord.
- Les derniers modèles se reconnaissent à leurs baguettes latérales caoutchoutées et, après 1987, à leurs jantes du type R5 GTL, montées aussi sur la fourgonnette.

Fourgonnettes :

- Motorisations et détails de construction semblables à ceux des limousines, adoptés parfois avec retard (moteur 852 cm³ en 1969, calandre à petite bouche jusqu'au modèle 1976 inclus).
- 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. À noter que la fourgonnette

allongée F6 a été construite en Espagne à partir de 1981, dans ses deux versions tôlée et vitrée, entraînant la disparition des F4 surélevées.

Portugal

Depuis la fin de l'année 1963, Renault a mis également en service une usine de montage au Portugal. Dénommée « Industrias Lusitánias Renault » (I.L.R.), elle est située à Guarda, à 250 kilomètres au nord-est de Lisbonne. Si, depuis le 1^{er} janvier 1964, les pouvoirs publics interdisent l'importation de voitures complètes, les éléments CKD circulent librement, pour favoriser la main d'œuvre locale. L'usine I.L.R., qui va tripler sa surface en dix ans, a été financée à 75 % par la F.A.S.A. La R4 et la fourgonnette inaugurent les installations et représenteront jusqu'en 1973 une bonne moitié de la production, qui s'établit alors à 6 000 véhicules annuels. La « Catrella » jouera ensuite les seconds rôles derrière la Renault 5, mais se maintiendra sur les chaînes jusqu'à la fin des années 1980. Entre-temps, Renault Portuguesa S.A. (la structure qui remplace I.L.R. en 1980) est devenue une entreprise d'importance, contribuant à créer un « pôle ibérique » solide. D'autres usines compléteront celle de Guarda et une partie de la production sera réimportée en France (véhicules « Lusifrance »).

Spécificités des versions portugaises :

Initialement, les Renault 4 fabriquées par I.L.R. restent assez semblables aux véhicules français, même si nombre de pièces sont fournies par des entreprises locales. À partir de 1971 et jusqu'en 1976, les 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 conforme au type français des Renault 4 5 CV, avec le moteur « B » (Billancourt) 845 cm³.

Irlande

Dans les années soixante, vendre des voitures en Irlande tient de la gageure. Le marché est dominé à 60 % par les Britanniques, et toutes sortes de taxes empêchent les autres véhicules d'y pénétrer. La majorité des modèles vendus sont donc assemblés sur place. Depuis 1958, les Renault sont montées à Naas, près de Dublin, par la société Motors Manufacturers and Distributors Ltd, qui se charge aussi de les diffuser. En 1963, l'importation est confiée au groupe Smiths, qui deux ans plus tard procèdera aussi au montage dans une petite usine située à Wexford. Renault parti d'un niveau minime parvient à conquérir 9,5 % du marché en 1977. La Renault 4 (tourisme et utilitaire) est depuis 1962 la cheville ouvrière de ce succès : elle représente entre la moitié et les deux tiers des Renault construites en Irlande. De 1966 à 1980, il s'en sera monté entre 2 000 et 5 000 exemplaires chaque année. L'assemblage local amorce un déclin quand l'Irlande entre en 1973 dans le Marché Commun : le régime préférentiel accordé aux C.K.D. est condamné à moyen terme. Renault réduit la voilure et, à partir de 1977, 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 en Yougoslavie parvient à vendre de 2 000 à 5 000 voitures par an aux clients détenteurs de devises. Devant ce succès, la Régie envisage un temps de monter des Renault 4 et 16 TS dans l'usine Ikarus, qui produit des autocars, mais c'est à Ljubljana, capitale de la Slovénie, qu'on va assembler la gamme à partir de novembre 1969, dans l'usine « Titovi Javodi Litostroj ». En septembre 1972, Renault signe un nouvel accord avec I.M.V. (Industrija Motornih Vozil), qui dispose à Novo Mesto d'une usine de montage moderne où l'on fabrique aussi les caravanes Adria exportées en Europe. La production désormais limitée aux Renault 4 et 12 s'accroît rapidement. Renault devient ainsi le second constructeur yougoslave, après Zastava qui assemble depuis longtemps des modèles Fiat. Entre 1973 et 1992, l'usine produira 575 960 Renault 4 et ne se consacre plus qu'à elles à partir

de 1976. Après la fermeture de Billancourt en 1987, I.M.V. fournira chaque année entre 9 000 et 20 000 voitures au marché européen. Vendue au Groupe Renault en 1988, l'usine a pris le nom de « Revoz d.d. ». Très populaire dans l'ex-Yougoslavie, la Renault 4 y porte le surnom affectueux de « Katrca » (Catherine).

Grèce

Le contexte particulier du régime des Colonels fait que la Renault 4 ne sera pas montée en Grèce comme le projet le prévoyait en 1971. Pour contourner un régime fiscal restrictif visant à éviter la fuite des devises, la société MAVA, importateur Renault, montera entre 1980 et 1985 quelque 3 500 exemplaires d'une réinterprétation réussie de la Rodéo, la Farma, véhicule multi-usages en polyester existant en versions bâchée et fourgonnette. Agréé par le bureau d'études Renault, le véhicule sera diffusé et entretenu par le réseau.

Afrique

Maroc

Au début des années soixante, Renault est leader au Maroc. En août 1966, la SOMAR (SOCIÉTÉ Marocaine des Automobiles Renault) obtient l'autorisation de faire assembler, à côté de véhicules d'autres marques, des Renault et Saviem par la Société Marocaine de Constructions Automobiles (SO.MA.C.A.). Entreprise d'économie mixte fondée en 1959 par Simca et Fiat, la SOMACA gère une usine implantée à Aïn Sebaa dans la banlieue de Casablanca. En 1971, Renault installera sa propre ligne d'assemblage au sein du site ; la production de cette usine Renault Maroc atteint son point culminant en 1975 avec 13 000 voitures ; à cette date, quelque 33 000 berlines Renault 4 et 11 000 fourgonnettes ont déjà été montées au Maroc. La star de la fin des années soixante-dix sera la Renault 12, mais la doyenne fera de la résistance et restera présente sur les chaînes jusqu'en 1994, quelques mois après son abandon par l'autre pays qui la produisait encore, la Slovénie !

Algérie

Dans les années cinquante, Renault détient 30 % du marché local. En juin 1959, Renault décide d'y faire du montage. La C.A.R.A.L. (Construction des Automobiles Renault en Algérie) naît dans ce but et, en novembre, Pierre Dreyfus pose la première pierre de l'usine à « Maison Carrée », sur la commune de l'Harrach près d'Alger. La production des Dauphine y débute en janvier 1961. 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 1969/1970, l'usine connaît une importante extension. Renault couvre alors 80 % du marché de voitures particulières dans le pays. En 1969, sur 11 290 voitures produites, 4 230 sont des Renault 4 et 2 435 des Renault 4 fourgonnettes. Mais les rapports ne sont pas au beau fixe et les autorités réclament des arriérés de droits de douanes, dont il était convenu que l'usine serait exemptée. Renault suspend les importations de pièces au printemps 1971 et la production cesse brutalement.

Tunisie

Depuis 1961, une petite usine monte des camions Renault à Sousse ; les parts de la société exploitante, la S.T.I.A. (Société Tunisienne d'Industrie Automobile), sont détenues pour 60 % par l'État tunisien et pour 40 % par Renault. En janvier 1964 commence le montage de véhicules légers sur ce site. 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 Renault 4 est baptisée « R 4 Monastir » par le président Habib Bourguiba, du nom de la ville natale du chef de l'État. Selon les années et les quotas octroyés, la production varie entre 150 et 800, avec toujours une grosse majorité de fourgonnettes (jusqu'aux 9/10^e). On atteint

même les 1 625 voitures en 1980. Cependant, un an plus tard, le gouvernement décide de mettre fin au monopole de la S.T.I.A. et lance une consultation auprès de plusieurs firmes. C'est ainsi que naîtra en 1983 le complexe Renault de Mateur. La Renault 4 n'y sera plus produite, mais elle aura largement contribué à mettre la Tunisie sur roues.

Côte d'Ivoire

La Direction Régionale Renault-Afrique crée en 1962 une filiale dédiée au montage, la Société Africaine de Fabrication des Automobiles Renault (S.A.F.A.R.). L'usine située près du port d'Abidjan monte des camions légers puis, dès la fin de l'année, des Renault 4. La production va quadrupler en huit ans, pour atteindre les 4 000 unités, camions compris, en 1970. Le gros de la production (à 50 %) sera toujours constitué de Renault 4. Mais les facilités douanières encore consenties aux produits français disparaissent à partir de 1972. Renault mettra fin au montage à Abidjan au milieu des années 80.

Ghana

Une activité intermittente de montage portant sur de petits autobus Saviem a lieu à partir de 1966, dans l'usine C.F.A.O. d'Accra. Dès 1969, l'usine produit aussi des Renault 4 et 4 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 (aujourd'hui 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.

Angola

En 1970, les représentants en Angola de Chrysler France, Citroën, Renault et Ford UK créent conjointement la S.A.C.M.A. (Sociedade Angolana de Construcoes e Montagem de Automoveis) pour assembler des véhicules utilitaires à Luanda. La ventilation par marque n'est pas connue, le montage s'effectuant semble-t-il au coup par coup, en fonction des commandes. 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 été transférée dans des installations plus modernes (établissements FAGOL).

Madagascar

En 1960, Madagascar devenue indépendante tente de se doter d'une industrie automobile. Deux chaînes de montage y apparaissent en 1962. La petite usine de Tananarive qui assemble les Renault, la SOMACOA (Société Malgache de CONstruction Automobile), Renault détient une part minoritaire, commence la production de Renault 4 le 5 septembre 1962 (la fourgonnette arrivera cinq ans plus tard) ; des camions et d'autres modèles de la gamme « tourisme » s'y adjoindront ensuite, ainsi que des véhicules Peugeot. Entre 500 et 1 000 Renault (soit le tiers des immatriculations de l'île au milieu des années soixante) 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

C'est en octobre 1958 qu'est créée à Johannesburg la filiale « Renault Africa Property Limited », mais le montage de Renault sous licence a commencé deux ans plus tôt à East London, en coopération avec la firme britannique C.D.A. (Cars Distributors and Assemblers). C.D.A. produit aussi des véhicules d'autres marques mais, en 1964, sur 9 366 véhicules assemblés, 3 069 sont

des Renault. La fabrication des Renault 4 berline et fourgonnette a commencé un an plus tôt. Dans le courant de l'année 1967, la production est transférée à Rosslyn, près de Pretoria dans le Transvaal, dans une usine appartenant à la Rosslyn Motor Assemblies, société de création récente contrôlée par Nissan. Les retards de fabrication s'accumulant, Renault s'associe avec Peugeot pour former la National Assembly Ltd et commence le montage en juillet 1970 à Natalpruit, près de Johannesburg. Faute de place, la production Renault, après s'être accrue dans des proportions importantes, doit être à nouveau transférée chez Rosslyn deux ans plus tard. Compte tenu de toutes ces difficultés, et du durcissement législatif, Renault cède ses activités au groupe Lawson, afin de maintenir une présence à moindre coût. La fabrication des Renault 4 berline et fourgonnette ne représente plus à ce moment que 1 % d'un volume déjà modeste (2 589 véhicules en 1972) mais, dans les meilleures années, une Renault « sud-africaine » sur 10 environ était une Renault 4 ; on peut en estimer la production, entre 1963 et 1972, à 3 900 unités.

Rhodésie du Sud (actuel Zimbabwe)

Dans les années 1970, Renault tente un montage dans les locaux de la Willowvale Motor Industry à Salisbury. Cette ancienne usine Ford qui assemble aussi des Alfa Romeo permet de compléter la production sud-africaine à un moment où elle devient moins rentable, et même à terme de la remplacer : on y assemble ainsi 2 973 Renault en 1974 (dont 1 412 Renault 4), contre 230 en Afrique du Sud. Sur ce marché, la Renault 4 – surnommée « la voiture de Oui-Oui » – a été adoptée par les gardes nationaux qui patrouillent dans les réserves. Cependant, à partir de 1975, la guerre civile s'intensifie et, en août 1978 les Nations Unies dénoncent dans un rapport les 593 sociétés contrevenant aux règles de boycott édictées par le Conseil de sécurité. Renault cesse son activité en 1979. Après l'indépendance du pays, sous le nom de Zimbabwe, la Renault 5 réapparaîtra quelque temps sur les chaînes mais plus la Renault 4, dont on peut estimer la production locale à 6 200 exemplaires environ, en version limousine.

Amérique du Sud et Amérique centrale

Argentine

Neuf mois après avoir pris pied au Brésil (où la Renault 4 ne sera pas produite) et cédé la licence de la Dauphine à Willys Overland do Brasil (W.O.B.), Renault réitère l'opération en Argentine en signant le 27 novembre 1959 un second contrat avec Willys, associée cette fois à sa filiale Industrias Kaiser Argentina, alias I.K.A. Cette société d'économie mixte produit depuis 1955 quelque 20 000 Jeep et Kaiser dans son usine de Santa Isabel, située à 800 km au nord-ouest de Buenos-Aires dans la province de Cordoba. Renault lui concède la licence de la Dauphine. Appelée par l'usine « EA » (Económico Argentino), la Renault 4 débarque sur les chaînes de production, en versions tourisme (décembre 1963) puis « Furgón » (février 1964). Elle comporte beaucoup d'éléments de la Dauphine, dont la boîte de vitesses et le moteur « Ventoux » fabriqués sur place. Le lancement est aussi spectaculaire que l'avaient été les premiers essais presse en Camargue deux ans plus tôt : les voitures entament un rodéo en compagnie de chevaux « criollas » guidés par des gauchos, et les journalistes les prennent en mains sur un terrain détrempe, ce qui prouve leur adaptation aux conditions locales. Une personnalité apporte sa caution à l'opération : Juan Manuel Fangio, le fameux coureur automobile qui sera aussi un important concessionnaire Renault à Buenos-Aires. Ces aptitudes de la Renault 4 lui vaudront en 1974 le surnom de « El Correcaminos » (la coureuse de chemins). Sa production excède vite celle des Dauphine.

En 1967, Renault qui ne dispose pas des fonds nécessaires doit s'effacer devant Ford quand le groupe Kaiser met en vente Willys Overland do Brasil. Mais la Régie profite de l'occasion pour consolider sa position en Argentine et acheter à Kaiser-Frazer la majeure partie de ses actions IKA. Moyennant un montage raisonnable, Renault contrôle à 55 % une entreprise de taille

enviable : 10 000 employés, un chiffre d'affaires de 200 millions de dollars, une production de 50 000 voitures dont 17 000 Renault (et sur ce total 11 000 R4) qui représentent 15 % des ventes dans le pays. En 1975, Renault acquiert la totalité des actions appartenant encore à IKA. La nouvelle entité, « Renault Argentina S.A. » (R.A.S.A.) occupera longtemps une enviable seconde place sur le marché, investissant régulièrement dans la modernisation des installations. Comme ailleurs, la Renault 4 s'effacera dans son rôle de voiture de conquête devant la Renault 12, lancée en avril 1971, qui sera trois ans au premier rang du marché et dont il se vendra près de 450 000 exemplaires. La Renault 4 n'a pas à rougir pour autant, avec 157 315 unités produites (148 170 berlines et 9 145 utilitaires, dont 173 pick-up) et une longue carrière qui ne s'achèvera qu'en août 1986 pour les berlines et décembre 1987 pour les fourgonnettes. Encore ce total ne comprend-il pas les CKD qu'IKA fournit à partir de 1972 au Chili et à l'Uruguay, à raison de 2 500 à 4 000 selon les années.

Spécificités des versions argentines :

- Modèle de base : Les versions 4 L / Renault 4 L (sept.1963 / avril1970) conservent la petite calandre des premiers modèles français (1962-1967) jusqu'au millésime 1969 inclus. Moteur Ventoux 845 cm³, 33,5 ch SAE. Pare-chocs avec barres de renfort à l'avant et à l'arrière (y compris sur les fourgonnettes). Boîte 4 rapports dès le millésime 1965. Frein à main au plancher commandant les roues arrière.
- Version améliorée : Renault 4 G (décembre 1967/avril 1970), avec optiques de phares agrandis et nouveau tableau de bord. Série de 100 Renault 4 « Parisienne » entre mai et octobre 1968, avec cannage et teintes spécifiques.
- Apparition en avril 1970 d'une version « 4S » à moteur 1 020 cm³ à cinq paliers, d'une puissance de 40 ch SAE (puis 48 ch), nouvelle boîte à 4 rapports tous synchronisés. Suspension et freins renforcés. La 4L reçoit le moteur 1 020 cm³ à la même époque. Sa carrière se poursuit jusqu'en janvier 1972. Après cette date, seule la 4S reste disponible. À partir de 1979, les pare-chocs sont de forme plate et peints en gris, avec des butoirs horizontaux, pour s'accorder à la nouvelle calandre en plastique gris mat.
- En septembre 1984, la 4S est remplacée par la 4 GTL, avec un moteur 1 108 cm³ comme la GTL française mais avec une puissance de 41 ch.
- 4 fourgonnette : version « Furgón » (1963-1970), caractéristiques de la 4L, feux arrière de berline montés sur platine. Version 4F (1970-1985) avec moteur 1 020 cm³. Versions « 4F4 » et « Pick-up » (1985-1987) avec moteur 1 108 cm³.

Colombie

La Renault 4 arrive en 1965, à l'initiative de l'importateur « Auto Andes » qui fait venir des voitures fabriquées par la F.A.S.A. espagnole, mais aussi des châssis nus sur lesquels seront construits quelques breaks trois portes assez élégants. La Régie répond en novembre 1967 à un appel d'offres gouvernemental et emporte le contrat pour installer à Envigado, dans la banlieue sud de Medellin, une usine d'assemblage d'une capacité annuelle de 15 000 voitures. La société d'économie mixte ainsi créée, la S.O.F.A.S.A. (Sociedad de Fabricación de Automotores S.A.) met aussi en place un réseau de distribution. C'est ainsi que la Renault 4 devient le 15 juillet 1970 le premier véhicule particulier monté en Colombie. Au fil des ans, elle sera rejointe par d'autres modèles mais c'est de cette « Amigo fiel », selon une campagne de 1975, que va venir le succès. La clientèle est d'abord réservée devant cette petite voiture, mais la SOFASA convainc les sceptiques en organisant en 1970/1971 le « Rallye Colombia » au cours duquel des caravanes de Renault 4 se jouent des chemins les plus difficiles. La production atteindra un record de 29 007 unités en 1979, représentant 70 % du marché toutes marques ! En 1992, comme Renault – et pour cause – n'envoie plus de pièces de Renault 4, la SOFASA doit mettre fin, au bout de 97 050 unités, à la production de celle que les Colombiens considéraient comme leur voiture nationale.

Les installations colombiennes jouent aujourd'hui encore un rôle important pour Renault en Amérique du Sud.

Spécificités des versions colombiennes :

- La première Renault 4 fabriquée a été surnommée « Azul Pastrana », en raison de sa couleur bleue et en l'honneur du nouveau président Misael Pastrana, qui mettra en place un système de crédit flexible pour faciliter l'acquisition d'une Renault 4.
- En 1975, est présentée une Renault 4 « Plus 25 », ainsi nommée parce que son moteur de 1 022 cm³ (une cylindrée inconnue en Europe) est de 25 % plus puissant que le précédent 845 cm³ ; elle deviendra « 4 GTL », avec le même moteur, en septembre 1982. Une version « GTL Master » mieux équipée apparaît en 1985. Même aspect extérieur que les 4 argentines.
- 1989 : série spéciale « Jogging » au look sportif, accessoires de couleur rouge.
- Le nec plus ultra est le modèle « Lider », produit à partir de juin 1990 et doté du 1.289 cm³ (type Renault 12) qui équipe aussi la Renault 6 locale.
- Une version de la « Plein-Air » française (arrêtée en 1970) a existé en petites quantités entre 1989 et 1991 : il s'agit de la 4 « Brisa », au nom évocateur.

Mexique

Après la guerre, le gouvernement mexicain entreprend de donner naissance à une industrie nationale. C'est ainsi que naît, en 1951, la Compagnie d'État Diesel Nacional ou DINA, qui construit matériel ferroviaire, camions et autobus. Le 15 janvier 1960, alors que le gouvernement interdit toute importation de véhicules complets, Renault, après de difficiles négociations, conclut un contrat de licence avec la DINA. La ligne de montage se trouve à 100 km de Mexico, à Ciudad Sahagun, sur les hauts plateaux du nord-est (2 450 m). La cité a été créée de toutes pièces pour industrialiser à grands frais une région déshéritée. À la Dauphine s'ajoutent dès juin 1962 les Renault 4 limousine et fourgonnette, en version 845 cm³, puis la Renault 8 et mêmes des berlinettes Alpine. Toutes ces voitures sont considérées comme « nationalisées » par le gouvernement mexicain ! L'usine se charge aussi de la publicité et de la distribution. Avantage de ce marché captif, au début de l'année 1965, 300 Renault 4 sont achetées par le District Fédéral et réparties entre les 30 États pour y assurer l'assistance médicale et sociale, et 100 autres par la compagnie des téléphones de Mexico. À la fin de 1966, la filiale « Renault Mexicana » prend le relais pour booster un peu les ventes, qui atteindront alors 9 % du marché. Selon les années, les Renault 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.

Particularités des versions mexicaines :

Enjoliveurs de roues « étoile » des premiers modèles français jusque dans les années 1970 ; version « Plein-Air » baptisée « 4 Costero » ; derniers modèles avec pare-chocs avant munis d'un petit pare-buffle et de butoirs décalés.

Pérou

En janvier 1966, Renault constitue à parts égales avec American Motors la société I.A.P.S.A. (Industria Automotriz Peruana S.A.), afin d'assembler dans les faubourgs de Lima des modèles Renault et Rambler, ainsi que des Peugeot, en vertu d'un contrat signé avec l'importateur commun aux deux marques. Les expéditions destinées au montage local sont exemptes de droits de douane et de nombreux constructeurs entendent se partager ce petit marché dans un proche avenir. L'usine I.A.P.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.

Chili

Renault monte à partir de 1964, la Renault 4 et la Rambler Classic 6 à Arica, dans l'usine Indauto détenue à parts égales avec American Motors. 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), partagée cette fois avec Peugeot. La production se limite à 400 Renault 4 en 1968 et 1 200 en 1969. En 1975, l'État autorise certains constructeurs à se développer, mais Renault hésite à réinvestir de l'argent dans un pays où règne encore la dictature. On se contentera de monter la Renault 4 à petite cadence (un millier par an environ), dans sa version argentine « 4S », à partir d'éléments CKD en provenance de Cordoba. Modernisée, l'usine de Los Andes (Cormecanica) produit aujourd'hui des boîtes de vitesses pour le groupe Renault.

Venezuela

Le gouvernement vénézuélien réduisant régulièrement les contingents d'importations, la filiale « Automovil de Francia » décide de bâtir une usine de montage à Mariara, à 100 kilomètres de Caracas, là encore en association avec American Motors. La fabrication des Renault 8 et Rambler commence en mai 1963. Il faut attendre 1972 pour voir la Renault 4 arriver sur les chaînes, mais elle y sera, trois ans durant, le modèle vedette. Cependant le Programme automobile du Groupe Andin, communauté économique à laquelle appartient le Venezuela, assigne les pays membres à ne produire que des modèles entre 1,5 et 2 litres. De plus, le gouvernement procède au blocage des prix de certains modèles de la gamme « basse ». Les marges fondant à vue d'œil, la Renault 4 est rayée du programme de fabrication 1976, au bout de quelque 6 500 exemplaires.

Uruguay

C'est en 1962/1963 que Renault envoie ses premiers véhicules en CKD, des fourgonnettes Renault 4, dont 20 exemplaires sont montés cette année-là à Montevideo chez Automotores Punta del Este. Quelques 250 autres suivront mais, le 16 juin 1966, le pays en mal de devises suspend toute importation. Le montage ne reprendra régulièrement qu'en 1970. En 1971, la production est transférée chez Santa Rosa Automotores qui assemblait jusque-là des Simca. Des pick-up Renault 4 envoyés en CKD par l'usine d'Argentine s'ajoutent à la production en 1972, précédés par quelques Renault 4 « tourisme » (dont une curieuse version « fastback » baptisée « Renault 4 Mini »). On estime à 4 500 unités la production des petites fourgonnettes en l'espace de vingt ans.

Costa Rica

Quelques Renault 4 sont montées au Costa Rica par la société Auto Ensambladora S.A., installée à San José, aux côtés de Renault 8 et 10. Tous modèles confondus, la production n'excédera pas une cinquantaine d'exemplaires par an entre 1965 et la fin des années 60.

Océan Indien et Asie

Ceylan (actuel Sri Lanka)

Malgré les incitations du gouvernement, Renault préférera 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 (par exemple l'usine Marajah Organization Ltd) des collections CKD de R4 Torpédo, sans doute des caisses de Renault 4 Plein Air restées en stock. Ces voitures seront assemblées jusqu'en 1978/1979 en faibles séries (une centaine par an). Les statistiques font aussi état de 94 fourgonnettes en 1974 et 1975. À moins qu'il ne s'agisse d'une extrapolation locale sur la base des fameux « torpédos » ?

Philippines

Une quinzaine d'usines de montage fonctionnent dans l'archipel des Philippines à l'aube des années 60. Depuis 1958, l'usine Liberty Motors assemble des Renault à Manille, dont la Renault 4 à partir de 1963. En 1968, Renault Philippines Inc. construit sa propre unité à Manille-Makati. La Renault 4 y sera assemblée jusqu'en 1970 pour les berlines et 1974 pour les fourgonnettes (production approximative : 150 berlines et 650 fourgonnettes).

Océanie

Australie

Un montage en C.K.D., sans incorporation locale, commence dès 1949 à Belmore, dans la banlieue de Sydney, au sein des usines Ira L. & A. C. Berck Pty Ltd. Dix ans plus tard, est fondée la filiale Renault Australia. Par la suite, une partie de la production émigre à West Heidelberg, une banlieue de Melbourne dans l'état de Victoria. La Renault 4 est lancée sur le marché en juillet 1962 et sera assemblée localement à doses homéopathiques jusqu'en 1966 (la fourgonnette fera aussi partie du programme). La production globale reste modeste (environ 1.500 voitures par an) mais, en 1966, Renault Australia achète l'usine de West Heidelberg. L'investissement permet de satisfaire à une réglementation exigeant un taux d'incorporation de 45 %. Les cadences vont bientôt tripler mais la fabrication se concentrera sur les Renault 10.

La Renault 4 présente sur toutes les pistes

Du terrible East African Safari, où elle termine 5^{ème} 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 sa robustesse et à ses qualités routières.

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 réduites, 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 sur le châssis. La carrosserie devait demeurer conforme à l'origine, seules les vitres latérales, les feux et les enjoliveurs pouvaient être retirés. 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.

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 Renault 4 - affronter les routes du monde. L'Asie, destination alors très en vogue, attire une grande majorité de ces « aventuriers ». Moins nombreux sont ceux à se lancer cap au sud, vers l'Afrique subsaharienne. Le Sahara et 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 Paris et l'arrivée Dakar. Ils réalisent une superbe performance en terminant à la 5^{ème} place au général et second de la catégorie auto derrière un puissant Range Rover V8, deux fois plus puissant que leur 4L. L'édition de 1980 verra les frères Marreau et leur Renault 4, boostée par un moteur de Renault 5 Alpine, se hisser sur la troisième marche du podium, à seulement 1h10 des vainqueurs. Le Paris Dakar allait devenir une légende, les frères Marreau, des héros et l'astucieuse Renault 4, le symbole d'un rallye où les amateurs pouvaient encore battre les équipages officiels.

40 000 kms en Renault 4 !

En 1965, Michèle Ray, Eliane Lucotte, Betty Gérard et Martine Libersart partent 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. Durant quatre 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.

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 6 000 km les menant de Paris jusque dans le sud marocain. Des milliers de kilomètres avalés par des voitures ayant pour la plupart déjà de longues années et des milliers de kilomètres dans les jantes. La magie de la Renault 4 opère encore et toujours. Baroudeuse, elle passe partout, dans le sable, dans la 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.

Trente ans d'évolution de la Renault 4

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

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

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

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

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

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

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

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

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

La « Parisienne » fait son apparition en décembre. Cette élégante version de la R4L est issue d'une opération lancée en partenariat avec le magazine ELLE. Reconnaisable à ses parements latéraux - façon cannage - et à son intérieur spécifique, elle va sortir en deux versions, l'une avec la décoration cannage et l'autre arborant un tartan écossais.

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

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

La production globale dépasse les 500 000 exemplaires.

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

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

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

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

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

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

Les fourgonnettes bénéficient des mêmes améliorations esthétiques que les berlines.

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

1970 A partir d'avril, tous les modèles de Renault 4 sont équipés de ceintures de sécurité aux places avant. L'équipement électrique passe de 6 à 12 volts.

La Plein-Air disparaît du catalogue.

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

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

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

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

1972 Les points d'ancrage des ceintures de sécurité font leur apparition à l'arrière des berlines Renault 4.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

performances croissent alors que la consommation baisse d'un litre en moyenne. Extérieurement, sa calandre et ses pare-chocs sont uniformément gris et deux crosses de protection font leur apparition aux extrémités du pare-chocs avant.

Les vitres arrière des fourgonnettes sont coulissantes et non plus fixes. En juillet, le Pick-up fait son apparition. Elaboré sur la base d'une fourgonnette F6, cette version utilitaire est réalisée en Auvergne dans les ateliers des établissements Teilhol.

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

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

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

1980 Nouvelle implantation des interrupteurs sur la planche de bord des Renault 4. En parallèle, la Renault 4 perd ses pare-chocs chromés au profit de pièces peintes et la version TL récupère des roues ajourées à fixations apparentes en lieu et place des roues à voile plein.

1981 En mai, Renault découvre "la meilleure façon de marcher". Tel était le slogan publicitaire de la nouvelle Renault 4 Jogging, série limitée à 5 000 exemplaires. Sa décoration est résolument jeune avec des couleurs vives et elle dispose d'un toit ouvrant intégral en toile.

1982 Dès juillet, le tableau de bord de la Renault 5 équipe la gamme de la Renault 4. Dans le même temps, les utilitaires F4 peuvent être modifiées pour fonctionner au GPL. Le moteur 782 cm³ cède la place au 845 cm³ qui développe la même puissance que le 1 108 cm³ (soit 34 ch DIN) mais à 5 000 tr/mn.

1983 Sur toute la gamme, l'apparition de freins à disques à l'avant et d'un combiné étrier/disque - épaulé par un nouveau maître-cylindre - rend le freinage plus performant. Un pare-brise feuilleté vient remplacer l'ancien en verre trempé.

1985 Ex-fan des Sixties ... La Renault 4 joue les prolongations et la version Sixties limitée à 2200 exemplaires redynamise les ventes. Elaborée sur la base du modèle GTL, cette version, proposée en bleu, jaune ou rouge, est reconnaissable à ses deux toits ouvrant en verre athermique et ses éléments extérieurs traités en noir mat. En juillet, la version fourgonnette F6 est supprimée.

1986 Lancées en mai, les Clan et Savane, seront les deux ultimes évolutions de la Renault 4. Signe des temps, on baptise les voitures du losange avec un nom et non plus simplement une suite alphanumérique. Ainsi, la Renault 4 TL devient «TL Savane » et la GTL hérite du « Clan ». Les TL et F4 utilisent le bloc cinq paliers de 956 cm³ qui développe lui aussi 34 ch DIN. Les deux modèles sont identifiables aisément avec les mots « Savane » ou « Clan » apposés sur les portes avant et le hayon arrière. Si la Savane utilise les mêmes roues que la Renault 5 GTL, la Clan hérite des belles jantes « Style » bicolores déjà vues sur les Renault 12 et Renault 16.

La production des fourgonnettes Break F4 cesse en juin.

1988 La fourgonnette n'est plus commercialisée en France.

-
- 1989** Les Clan et Savane reçoivent un rétroviseur extérieur droit et deux antibrouillards arrière.
- 1991** Nouvelle série limitée sur la base de la TL Savane, la « Carte jeune » est lancée en juillet. Difficile de se tromper quant au public visé ! Proposée en quatre teintes, « pamplemousse », « blanc glacier », « rouge vif » ou « séquoïa », avec un intérieur spécifique, la voiture est décorée avec une ligne de caisse rehaussée d'un double liseré associé au logo de la « carte jeune ».
- 1992** Le renforcement des normes anti-pollution va sonner le glas de la Renault 4. Une dernière série spéciale, basée sur le modèle Clan, de mille exemplaires est mise en production : la Bye Bye. Ultime version de la Renault 4, chaque modèle sortira de l'usine avec, sur le tableau de bord, une plaque numérotée de 1000 à 1.

ANNEXES

Annexe 1

La Renault 4 fait son cinéma et joue les stars à la télévision

La Renault 4, voiture du quotidien depuis 50 ans, devenue mythe automobile a eu l'occasion d'apparaître sur les écrans de cinéma et dans de nombreux téléfilms. Voici une liste non exhaustive :

Au cinéma

À la poursuite du diamant vert

- Film américain de 1984
- Genre : aventure
- Réalisé par Robert Zemeckis
- Avec Michael Douglas et Kathleen Turner
- Titre original : Romancing the Stone



Le grand bazar

- Film français de 1973
- Genre : comédie
- Réalisé par Claude Zidi
- Avec Les Charlots et Michel Galabru



Les Gaous

- Film français de 2004
- Genre : comédie
- Réalisé par Igor SK
- Avec Richard Bohringer



Les bronzés font du ski

- Film français de 1979
- Genre : comédie
- Réalisé par Patrice Leconte
- Avec Michel Blanc et Christian Clavier



Les visiteurs

- Film français de 1993
- Genre : comédie
- Réalisé par Jean-Marie Poiré
- Avec Jean Reno et Christian Clavier



Mariages !

- Film français de 2003
- Genre : comédie
- Réalisé par Valérie Guignabodet
- Avec Jean Dujardin et Mathilde Seigner.



Pour le plaisir

- Film franco-belge de 2004
- Genre : comédie
- Réalisé par Dominique Deruddere
- Avec Samuel Le Bihan et François Berléand



Trafic

- Film franco-néerlandais de 1971
- Genre : comédie
- Réalisé par Jacques Tati
- Avec Jacques Tati et Maria Kimberly



Un crime au paradis

- Film français de 2001
- Genre : comédie
- Réalisé par Jean Becker
- Avec Jacques Villeret et Josiane Balasko



Donne-moi ta main

- Film américain de 2010
- Genre : romance
- Réalisé par Anand Tucker
- Avec Amy Adams et Matthew Goode
- Titre original : Leap Year



Rien à déclarer

- Film français de 2011 (sortie en février)
- Genre : comédie
- Réalisé par Dany Boon
- Avec Benoit Poelvoorde et Dany Boon.
- Nota : ce film met en vedette une Renault 4



À la télévision

Les saintes chéries

- Série télévisée française en 39 épisodes de 1965
- Créée par Nicole de Buron
- Avec Micheline Presle et Daniel Gélin



Les chevaliers du ciel

- Série télévisée française en 39 épisodes de 1967
- Créée par Jean-Michel Charlier
- Avec Jacques Santi et Christian Marin



Une vie française

- Téléfilm français de 2010
- Créé par Jean-pierre Sinapi
- Avec Jacques Gamblin, Mathilda May
- Nota : Renault 4 mise à disposition par Histoire & Collection

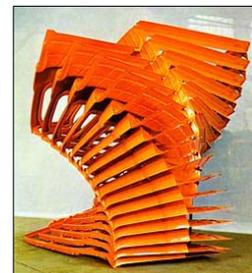


La Renault 4, œuvre d'art

Arman (1928 – 2005)

Peintre, sculpteur et plasticien français, célèbre pour ses « accumulations ».

Il utilisera pour certaines de ses œuvres des pièces automobile et notamment des pièces de Renault 4 comme dans : Accumulation Renault n°101, 1967 (utilisation des côtés de caisses R4).



Jean-Pierre Raynaud (1939)

Plasticien français.

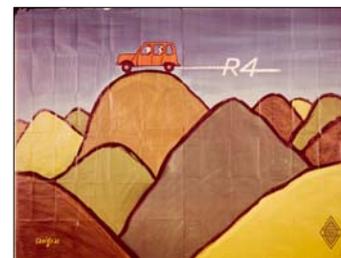
Il utilisera comme base la Renault 4 pour son exposition « Rouge Vert Jaune Bleu » au Musée des Arts décoratifs de Paris en 1972.



Raymond Savignac (1907 – 2002)

Célèbre affichiste français.

Lors du lancement de la Renault 4 en 1961, il réalisera plusieurs affiches publicitaires dont une affiche R4 en style naïf en 1963 ou encore l'illustration du Girafon en 1961.



Wolinski (1934)

Dessinateur français

Il illustre la Renault 4 GTL dans une bande dessinée humoristique "Accroche-toi, Papa !" présentant les avantages de la voiture.



Les mini 4L

À l'occasion des 50 ans de la Renault 4, Renault Histoire & Collection a fait réaliser 10 mini 4L par un jeune artiste français, Christophe Goujon. Modèles en fibre de verre (106 x 47 x 44 cm).



Si la Renault 4 m'était contée

Guide de la Renault 4 - 2011

- Auteur : Philippe Berthonnet
- Éditions : E.T.A.I
- Contenu : revue des aspects techniques, mécaniques et évolutions sur les différentes générations.

L'aventure du Dakar (titre provisoire) - 2011

- Auteur : Claude et Bernard Marreau
- Éditions : E.T.A.I
- Contenu : récit de l'engagement des frères Marreau au Paris-Dakar en Renault 4.

Généralités 4L - 2010

- Auteurs : Philippe Berthonnet et Bernard Canonne
- Éditions : E.T.A.I
- Contenu : la Renault 4 vue au travers de portraits de propriétaires anonymes ou célèbres.

Renault 4 un losange à toute épreuve - 2010

- Auteur : Thibaut Amant
- Éditions : E.T.A.I
- Contenu : présentation de la Renault 4 au travers de photographies des détails du véhicule.

Vierkant Renault 4 - 2004

- Auteur : Tony Vos
- Éditions : Aprilis
- Contenu : photographies et histoire du modèle en Hollandais

Album Renault 4 - 1995

- Auteur : Robert Séjourné
- Éditions : E.P.A
- Contenu : photos et récits, de la naissance en 1961 à la partie sportive en passant par les chaînes de fabrication, l'évolution des modèles, la pub et les expéditions.

La Renault 4 de mon père - 1995

- Auteurs : Marie-Claire Lauvray et Dominique Pascal
- Éditions : E.T.A.I
- Contenu : photos et récits de 1960 un nouveau concept à 1992 la fin d'une histoire avec la Bye-bye en passant par la fabrication, la publicité et le sport.

Cavale en 4L - 1973

- Auteur : Pierre-Alain THIL
- Éditions : Publipôle (épuisé)
- Contenu : photos et récit d'un raid, Pau-Djakarta-Pau en Renault 4 1966.

Films et affiches publicitaires sur la Renault 4

La médiathèque de la Direction de la Communication et Renault Histoire & Collection disposent d'une riche banque de données de films et d'affiches publicitaires nationales et internationales. Une partie de ces documents sont disponibles à la médiathèque Renault, une autre au fond événementiel Renault. Prendre contact avec la Direction de la Communication ou avec luc.byleveld@renault.com

Films français :

1960 :

- Spot - Allez-y, vous êtes en R4
 - Spot - Donnez le ton, en avance avec son temps en R4
 - Spot - Mystère
- ➔ Référence Médiathèque : 1960-018 - Publicités Renault 4

1961 :

- Spot - Brève présentation intérieur/extérieur de la Renault 4 (N&B)
 - Spot - Moteur ...! (remarque : film type tournage d'un film dont la Renault 4 est la vedette)
 - Spot - Plein Air
 - Spot - Focus 4L
- ➔ Référence Médiathèque : 1961-002 - Publicités Renault 4 1961 – 2ème partie

1973 :

- Spot - Renault 4 va partout (musique de Michel Fugain)
- Référence Médiathèque : 1960-018 - Publicités Renault 4 1960

1978 :

- Spot - Existe dans 103 pays (filmé en Laponie)
- ➔ Référence médiathèque : 1978-022 - Renault 4 en Laponie Spot Publicitaire

1983 :

- Spot - Le tour du monde en Renault 4
- ➔ Référence Médiathèque : On réclame la Pub

Divers :

- Spot - Renault 4 (remarque : années 60, famille qui découvre la voiture sur un panneau publicitaire)
- ➔ Référence Médiathèque : Publicités Renault 1954 -1966

Films espagnols et argentins :

Années 60/70 :

- Spot - Ydilio en Renault 4 (deux Renault 4 amoureuses, film type coccinelle)
- Spot - Renault 4 es un producto IKA Renault (Renault 4 accompagnée d'un groupe de musique)

-
- Spot - El travieso Renault 4L (histoire d'amour entre une jeune fille et une Renault 4)
➔ Référence médiathèque : 1970 - 016 - Publicités Renault 4
 - Spot - La Pandilla del Renault 4L (suite du film Renault 4 es un producto IKA Renault)
➔ Référence Médiathèque : Publicités Renault 4 1960 et 1970

1980 :

- Spot - Publicité Renault 4 Western
- Spot - Renault 4 Su Bella es su mecanica (film qui se déroule dans une arène)
➔ Référence Médiathèque : 1980-032 - Publicités Renault 4

Années 80 (sur la Renault fourgonnette) :

- Spot - Un trio cargado de Ventajas (remarque : épisode avec le pianiste)
- Spot - Un trio cargado de Ventajas (remarque : épisode avec le sculpteur)
- Spot - Un trio cargado de Ventajas (remarque : épisode avec le plongeur)
- Spot - Un trio cargado de Ventajas (remarque : film avec coyotte/Bipbip)
- Spot - F6 Cargadas de Ventajas
➔ Référence Médiathèque : 1980 - 032 - Publicités Renault 4 - Espagne

Film allemand :

Années 60/70 :

- Spot - Courte pub (type photo scénarisée, film en N&B)
➔ Référence Médiathèque : 1970 - 016 - Publicités Renault 4

Films italiens :

Années 60/70 :

- Spot - Pub (famille heureuse en Renault 4 autour d'un pique-nique, film en N&B)
- Spot - Publicité (cinq Renault 4 de couleurs différentes évoluant sur route)
➔ Référence Médiathèque : 1970 - 016 - Publicités Renault 4

Films africains :

• **Années 60/70 :**

- Spot - Une voiture pour la ville, une voiture pour la brousse
- Spot - Take a Letter (film en anglais, mise en situation de tous les jours)
➔ Référence Médiathèque : 1970 - 016 - Publicités Renault 4

Annexe 4

Les Renault 4 présentes dans la collection Renault

Renault Histoire & Collection dispose d'un patrimoine exceptionnel d'anciens modèles Renault. Vingt-six Renault 4 sont disponibles sur demande.

Renault 3 - 1961

C'est au salon de Paris en Octobre 1961 que l'on découvre chez Renault l'incontestable grande nouveauté, la Renault 4, accompagnée d'un modèle plus dépouillée, la Renault 3. L'objectif était de proposer une version de 3 CV fiscaux, encore moins chère.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 603 cm³, 20 ch à 4 700 tr/min

Transmission : boîte mécanique 3 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Exemplaires produits : 2 526 entre 1961 et 1962

Renault 4 East African Safari - 1962

Pour sa promotion, la Renault 4 se lance en avril 1962 sur les pistes africaines lors de la dixième édition de l'East African Safari. Elle arrivera à la 5^{ème} place dans sa catégorie avec l'équipage Bernard Consten et Claude Le Guézec, démontrant ainsi la robustesse de la Renault 4.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 747 cm³

Transmission : boîte mécanique 3 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Renault 4 Super rallye Monte-Carlo édition 1963

La Renault 4 Super se distingue par son choix de couleurs et son confort intérieur avec de véritables sièges en comparaison à la banquette de la Renault 4 de base. Elle hérite également d'un hayon rabattable et d'un moteur plus puissant qui conduira à retenir ce modèle pour participer au Rallye du Monte-Carlo en 1962 et 1963.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 845 cm³

Transmission : boîte mécanique 4 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Il s'agit de la réplique de la Renault 4 Super ayant pris le départ en 1963 avec l'équipage Manzon/Melot

Renault 4 « Elle » - 1965

Michèle Ray, Eliane Lucotte, Betty Gérard et Martine Libersart, quatre jeunes femmes partent à l'assaut des 40 000 km entre Ushuaïa en Terre de feu et Anchorage en Alaska.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 747 cm³

Transmission : boîte mécanique 3 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Exemplaire utilisé par l'équipage Libersat-Gérard lors du périple. Dans son état d'origine.

Projet 118 - 1965

1965, le projet d'une berline cossue sur base de Renault 4 est lancé. En parallèle du Bureau de Style de la Régie, le sujet est également proposé au carrossier italien Ghia. Il réalisera un projet de véhicule rustique au caractère utilitaire nettement marqué, dénommé projet 118. Au final, c'est le projet des équipes de Renault, plus éloigné de la Renault 4, qui verra le jour en 1968 sous l'appellation Renault 6.

fiche technique :

Motorisation : 4 cylindres en ligne, 747 cm³

Transmission : boîte mécanique 3 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Renault 4 « Faune du Soleil de Minuit » - 1966

En 1966, la Direction des Relations Extérieures de Renault lance, en association avec la Société des explorateurs et voyageurs français, la « Dotation des routes du monde ». 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. L'opération durera jusqu'en 1984.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 747 cm³

Transmission : boîte mécanique 3 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Exemplaire utilisé pour une expédition à destination des pays nordiques sous le nom « Faune du soleil de Minuit ».

Renault 4 Parisienne - 1967

En 1963 Renault lance, en collaboration avec le magazine *Elle*, une opération intitulée « Elle prend le volant ». Les conductrices ont 48 heures pour tester le comportement de la voiture et en apprécier les qualités. Pour l'occasion, la Renault 4 s'est habillée couture, avec des robes « cannées » ou « écossaises ». Cette version prendra le nom de Parisienne et sera commercialisée jusqu'en 1968.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 747 cm³

Transmission : boîte mécanique 3 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Renault 4 Export - 1968

1968, la Renault 4 s'habille de neuf. Nouveaux sièges plus moelleux, nouvelle calandre, nouveaux pare-chocs et pour être encore plus agréable à la conduite, une nouvelle boîte 4 vitesses, toutes synchronisées

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 747 cm³

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : à tambours sur les quatre roues

Renault 4 Plein Air - 1969

La Plein air est un torpédo décapotable réalisé par Sinpar, bien connu pour ses transformations 4 roues motrices. La partie avant est conservée, avec l'entourage du pare-brise qui a été adapté pour recevoir l'ancrage de la capote. Les flancs, les portières et le toit sont supprimés. Le hayon arrière est coupé en deux et seule subsiste la partie inférieure. Ce qui reste de carrosserie sur le côté est renforcé mais, pour le reste, elle reste pratiquement de série. Voiture de loisirs plus

destinée à longer les plages qu'a faire de la route, la Renault 4 Plein air sera commercialisée en mai 1968 et fabriquée en très petit nombre jusqu'en avril 1970.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 845 cm³

Transmission : boîte mécanique 3 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Renault 4 F4 « Renault Service » - 1970

Trente ans après les premières voitures de dépannage peintes en rouge, les véhicules orange de Renault service se sont imposés dans le paysage et sont devenus synonymes de proximité de service.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 747 cm³

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : à tambours sur les quatre roues

Renault 4 rallye Paris-Dakar 1980

Les frères Claude et Bernard Marreau participent à la deuxième édition du Paris-Dakar au volant d'une Renault 4 4x4 équipé par Sinpar. Ce modèle est également doté d'un moteur et de suspensions Renault 5 Alpine. L'équipage arrivera 3^{ème} au classement général.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 1397 cm³, 93 CV DIN à 6 400tr/min

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : disques sur les roues avant, tambours sur les roues arrière

Véhicule mis à disposition par les frères Marreau pour les 50 ans de la 4L.

Renault 4 Cross - championnat 1981

Déjà précurseur avec la Coupe Gordini et les Formules Renault, Renault renforce ses formules de promotion en lançant en 1974, la Coupe de France Renault Cross Elf, en partenariat avec la revue spécialisée « Champion ». Voulue la plus économique possible, cette discipline se courrait uniquement sur des Renault 4 dont le moteur devait rester strictement d'origine à l'exception du montage d'un échappement Devil. Le Renault 4 Cross connu un grand succès auprès des pilotes grâce à des frais d'engagement réduits (à peine 200 francs), une prime de course de plus de 10 000 francs et une Renault 5 Coupe attribuée au vainqueur de la saison.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 845 cm³

Transmission : boîte mécanique 4 rapports + marche AR

Freins : tambours sur les 4 roues

Réplique de la Renault 4 Cross de Michel Duvernay, vainqueur de l'édition 1981, réalisée par Histoire & Collection pour les 50 ans de la 4L

Renault 4 « seventies » - 1984

La décoration « seventies » de cet exemplaire unique illustre à la fois les années « flower power » et les années « pub ».

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 1108 cm³, 34 ch.

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : disques sur les roues avant, tambours sur les roues arrière

Modèle décoré en collaboration avec Publicis sur base d'une R4 GTL pour les besoins d'une exposition. Véhicule en parfait état de présentation et de fonctionnement.

Renault 4 F6 - 1984

Juin 1975, présentation et commercialisation de la « Fourgonnette longue » qui complète la gamme existante. Pendant une décennie, son volume et sa charge accrue lui vaudront une belle carrière.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 1108 cm³

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : disques sur les roues avant, tambours sur les roues arrière

Renault 4 Clan - 1985

Le début de l'année 1985 marque un tournant dans la fabrication de la Renault 4. L'île Seguin devient site pilote et la Renault 4 cède sa place à l'Express.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 1108 cm³

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : disques sur les roues avant, tambours sur les roues arrière

L'une des dernières Renault 4 de « Billancourt », dans un état de préservation exceptionnel.

Renault 4 GTL Sixties - 1985

Lancée en trois couleurs (rouge, jaune ou bleue), la série limitée « Sixties » se voulait un hommage appuyé aux années 60. Elle se démarquait par la présence de deux toits ouvrants en verre et d'une sellerie tissus en trois couleurs associée à du skaï noir.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 1108 cm³, 34 ch.

Transmission : boîte mécanique 4 rapports + marche AR

Freins : disques sur les roues avant, tambours sur les roues arrière

Renault 4 Fourgonnette Darty (1986) / Renault 4 Fourgonnette La Poste (1988)

Apparue en octobre 1961, la fourgonnette ne manque pas d'atouts : capacité de charge de 300 kg, volume de près de 2 m³, barres de torsions renforcées pour la suspension arrière, porte arrière - battante et vitrée - s'ouvrant de droite à gauche pour faciliter, côté trottoir, l'accès au plan de chargement. Mais l'originalité du véhicule sera son panneau bombé relevable et amovible qui empiète sur le toit et grâce auquel on peut placer dans la fourgonnette des objets encombrants en hauteur. Cette trappe de pavillon, exclusivité Renault, est connue sous le nom de "girafon".

fiche technique :

Moteur : Renault 4 cylindres - 1 108 cm³

Boîte de vitesses : 4 rapports AV + marche AR

Freins : disques sur les roues avant et tambours à l'arrière

Renault 4 Savane - 1991

1986 voit la gamme Renault 4 être rebaptisée ; les modèles TL deviennent « Savane » et les GTL s'appellent désormais « Clan ». Ces appellations demeureront en vigueur jusqu'à l'arrêt de la Renault 4.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 956 cm³

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : disques sur les roues avant, tambours sur les roues arrière

Renault 4 Clan « Bye-bye » - 1992

En 1992, la Renault 4 tire sa révérence avec une dernière série limitée la « Bye Bye » basée sur la version Clan de la gamme. Chaque modèle sortira de l'usine avec sur le tableau de bord, une plaque numérotée de 1000 à 1.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 1108 cm³

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : disques sur les roues avant, tambours sur les roues arrière

N°0001 de la série limitée « Bye-bye », en parfait état

Renault 4 « Gendarmerie » - 1992

La Renault 4 a été utilisée par de nombreuses administrations, la « 4L de gendarmerie » en est une illustration.

fiche technique :

Moteur : 4 cylindres en ligne, 1108 cm³

Transmission : boîte 4 rapports + marche AR

Freins : disques sur les roues avant, tambours sur les roues arrière

dernier modèle fabriqué pour la Gendarmerie, il a été offert à ce corps de l'armée, qui près de 20 ans après l'a mis à disposition de Renault pour les 50 ans de la 4L.

Renault 4 Miss Sixty - 2011

Faisant référence au nom Miss Sixty et au blue-jean, cher à Pierre Dreyfus, la Renault 4 Miss Sixty est un clin d'œil à la série spéciale Twingo Miss Sixty présentée au Mondial de l'Automobile de Paris 2010. La Renault 4 Miss Sixty est un exemplaire unique, conçu par la Direction du Design de Renault en collaboration avec les équipes de Miss Sixty et réalisée par Renault Histoire & Collection pour célébrer les 50 ans du modèle. Basée sur une Renault 4L de 1965, elle se distingue de la version d'origine par sa teinte spécifique, ses strappings sur le capot, l'aile arrière gauche et sur deux de ses roues ainsi que par le traitement de ses feux arrière ou encore par son intérieur entièrement reconditionné en jean gris avec coutures et broderies roses.

Renault 4 Monte Carlo Historique 2011 (3 exemplaires)

Clin d'œil à l'engagement d'équipages officiels au volant de Renault 4 aux éditions 1962 et 1963 du mythique rallye de Monte-Carlo, Renault Histoire & Collection a préparé trois Renault 4 pour le rallye Monte-Carlo Historique 2011 qui se déroulera du 27 janvier au 2 février. Ces trois exemplaires ont été entièrement démontés avant d'être révisés et remontés dans les règles de l'art. Ces modèles sont équipés pour affronter les 2 500 kilomètres de route qui attendent les trois équipages emmenés par Jean Ragnotti, "Manu" Guigou et Michel Duvernay.

Renault 4 bi-face 2011

Pour illustrer le côté polymorphe de la Renault 4 et la multiplicité des conducteurs qu'elle a su conquérir, Histoire & Collection a réalisé un modèle unique, destiné à être au cœur de l'exposition itinérante autour des 50 ans de la Renault 4). Si l'arrière du véhicule présente toutes les caractéristiques d'une très chic "Parisienne" commercialisée dans les années 60 à destination essentiellement d'une clientèle urbaine et féminine, l'avant arbore lui des grosses fleurs et un sigle « Peace and love » beaucoup plus évocateurs des années 70' et d'une jeunesse qui s'émancipe.

Calendrier 2011 des événements

27 janvier au 2 février	Engagement de Renault 4 au rallye Monte-Carlo Historique
2 au 6 février	Exposition Renault 4 au salon Rétromobile
16 au 26 février	Raid 4L Trophy
3 au 13 mars	Présence Renault 4 au salon de Genève
9 au 24 avril	Exposition Renault 4 au musée Autoworld (avec le club 4L belge)
12 au 23 avril	Présence Renault 4 au salon d'Amsterdam (à confirmer)
16 et 17 avril	Présence Renault 4 sur les World Series by Renault Motorland Aragon (Esp.)
29 avril	Présence Renault 4 à l' assemblée générale des actionnaires Renault
30 avril et 1 ^{er} mai	Présence Renault 4 sur les World Series by Renault Spa (Belgique)
11 au 22 mai	Présence de Renault 4 au Festival de Cannes
28 et 29 mai	Exposition de Renault 4 fourgonnettes à la Locomotion en Fête
18 et 19 juin	Présence Renault 4 sur les World Series by Renault Nurburgring (All)
A partir de juin	Exposition d'une Renault 4 dans le Pavillon de l'Île Seguin
25 juin	Exposition Renault 4 lors du Losange Passion International meeting
1er au 3 juillet	Présence Renault 4 au Festival of Speed à Goodwood (à confirmer)
2 et 3 juillet	Présence Renault 4 sur les World Series by Renault Hungaroring (Hongrie)
15 au 17 juillet	Rassemblement 4L International à Thenay (France)
17 et 18 septembre	Exposition Renault 4 à l' usine Renault de Flins
17 et 18 septembre	Présence Renault 4 sur les World Series by Renault Paul Ricard HTTT
8 et 9 octobre	Présence Renault 4 sur les World Series by Renault Catalunya
8 au 16 octobre	Présence de Renault 4 au salon de Lyon
19 et 20 novembre	Présence de Renault 4 au salon Rétroymobile
novembre	Présence de Renault 4 au salon de Toulouse
novembre	Présence de Renault 4 au salon Epoqu'auto
novembre à décembre	Exposition Renault 4 au Musée National de l'Automobile à Mulhouse