

Mentions légales Sommaire

Crédits photographiques

Renault Communication, Renault Allemagne, Sven Larsson (Gazoline), Hans J. Schneider, DR ; en détail voir page 192.

Si un des clichés avait échappé à notre recherche de droits, nous présentons nos excuses et prions le détenteur des droits de nous contacter.

Copyright 2013 by

SCHNEIDER MEDIA UK LTD., 1^{ère} édition. Le contenu est en majeure partie issue des brochures hors série N° 37 et N° 40 du magazine « Gazoline », édité par Pixel Press Studio, Bailly.

Tous droits réservés. Toute réproduction, même partielle, de cet ouvrage est interdite. Une copie ou reproduction par quelque procédé que ce soit, photographie, microfiche, bande magnétique, CD-ROM, DVD, par Internet ou autre, constitue une contrefaçon passible de peines prévues par la loi du 11 mars 1957 sur la protection des droits d'auteur.

Directeur de l'édition

Hans-Jürgen Schneider

Conception de la couverture

Valentin Schneider

Réalisation, rédaction et production technique

Conception, mise en page :

Hans-Jürgen Schneider

Production numérique :

Valentin Schneider

Rédaction : Gabriele et Vincent Schneider

Impression

Imprimé et relié par Offizin Andersen Nexö, Leipzig, producteur de livres depuis 1746

Maison d'édition

SCHNEIDER MEDIA UK LTD.

e-mail : info@schneider-text.com

site web : www.schneider-text.com

Organisation de la distribution par :

Schneider Text – Éditeurs spécialisés

Distribution en France et dans les pays francophones : CAP Diffusion, Rennes

ISBN F : 978-2-911870-29-3

Imprimé en Allemagne

Dépôt légal 2013

- 5 Préface
- 6 1952-1961 : Conception, design, développement, prototypes
- 17 1961 : Essais mouvementés en Sardaigne 1961
- 20 1961/62 : Les premiers modèles de série R3 et R4 ; technique, production, publicité
- 34 1962/63 : Améliorations en détail, conception du modèle « Elle »
- 44 1963/64 : Version « Parisienne », soin de modèles
- 53 1964/65 : Version R4 Export avec équipement amélioré
- 58 1965/66 : 1 million de R4, nombreuses améliorations, nouveau tableau de bord
- 64 1966/67 : Soins de modèles, offensive d'exportation
- 66 1967/68 : Face avant nouvelle avec phares intégrés, modèle décapotable « Plein air »
- 71 1968/69 : Face avant nouvelle aussi pour la fourgonnette
- 74 1969/70 : Ceintures de sécurité, 2 millions de R4, des succès sur tous les marchés
- 77 1970/71 : Améliorations en détail, électrique 12 Volt, « Girafon » pour la fourgonnette
- 79 1971/72 : Moteur et détails de la nouvelle R5
- 81 1972/73 : Nouveau logo Renault (losange)
- 83 1973/74 : Améliorations en détail, boîte de vitesses de la R6 TL, des succès malgré la crise
- 86 1974/75 : Calandre en plastique noir, feux de détresse, fourgonnette rallongée
- 89 1975/76 : Renault 4 « Safari » avec un décor en noir ; la R4 Export devient R4 TL
- 92 1976/77 : Clignotants rectangulaires avant, freinage à deux circuits, volant de la R5
- 94 1977/78 : Apparition de la R4 GTL, 5 millions de Renault 4 ; fourgonnette F4 et F6
- 98 1978/79 : Améliorations en détail ; Renault 4 Pick-up
- 100 1979/80 : Encore des détails de la R5
- 101 1980/81 : Modèle spécial „Jogging“ sur la base de la R4 GTL
- 105 1981/82 : R4 berline et fourgonnette fonctionnant au GPL
- 107 1982/83 : Moteur avec 845 cm³, 34 ch à 5000/min ; tableau de bord de la R5
- 109 1983/84 : Parebrise feuilletée pour tous les modèles
- 110 1984/85 : Modèle spécial « Sixties » multicolore, cylindrée 1108 cm³
- 112 1985/86 : Modèle spécial « Clan »
- 115 1986/87 : Modèle spécial « Savane »
- 116 1987/88-1988/89 : Fin de la production en France pour la fourgonnette ; modifications diverses, deuxième rétroviseur pour les modèles spéciaux
- 118 1989/90-1990/91 : Fin de la production pour le modèle de base ; modèle spécial limité « Carte Jeunes »
- 120 1991/92-1994 : Fin de la production après 8,135 millions de Renault 4 produites ; dernière série spéciale « Bye Bye », limitée et numérotée ; production des tous derniers 156 véhicules en Espagne
- 122 Modèles spéciaux sur la base des berlines et fourgonnettes
- 124 Accessoires typiques des années 1960, 1970 et 1980 pour la R4
- 130 Modèle à quatre roues motrices Renault 4 4x4 Sinpar 1962-1993
- 142 Pour le loisir et pour la plage : Renault Rodéo ACL 4-6 1970-1981
- 152 Coupés sur la base de la R4 : Sovam 850 VS, 1100 VS, 1300 GS 1966-1968
- 159 Roadster Tilbury sur la base de la R4 1985-1992
- 166 Notice d'entretien et d'utilisation pour les modèles de 1962
- 177 Annexe : détails et dessins techniques
- 192 Crédits photographiques, littérature, les auteurs, remerciements, codes des types

Youngtimer avec beaucoup de potentiel

Renault 4 : L'art de la simplicité

Avec 8,14 millions d'exemplaires produits entre 1961 et 1994, la Renault 4 est une des automobiles les plus populaires à jamais avoir été mises en circulation. Elle devance même largement la Citroën 2 CV, produite à plus de cinq millions d'exemplaires. Ce véhicule compact et peu exigeant atteignait non seulement des records de ventes en France, mais était également en tête des ventes de véhicules importés dans de nombreux autres pays des années durant, notamment en Allemagne.

La petite Renault présentée pour la première fois en 1961 était, par son concept, bien en avance sur son temps. Elle disposait d'une traction avant stable dans sa trajectoire (tandis que Volkswagen misait encore sur les moteurs arrières), offrait un habitacle spacieux et modulable tout en conservant des dimensions extérieures compactes, et permettait même le transport de biens encombrants grâce à un couvercle de malle arrière s'ouvrant en grand. Les fourgonnettes construites parallèlement s'élargissaient encore davantage la plage d'utilisation et elles étaient très populaires auprès des artisans et des commerçants, mais aussi auprès des administrations comme la Poste.

La R4 était imbattable du point de vue de la rentabilité et de sa facilité d'entretien. Sa consommation d'essence était deux fois inférieure à celle d'une Coccinelle, et les pièces de carrosserie se laissaient remplacer en quelques tours de main en cas de tôle froissée. Le système de refroidissement scellé et un châssis ne nécessitant aucun entretien ont rapidement fait école chez les autres constructeurs. Celui qui conçoit aujourd'hui des voitures minimalistes pour répondre aux problèmes de la mobilité dans le futur, devrait attentivement inspecter la Renault 4 : tout a déjà été inventé !

La R4, présentée en 1961 sur le Salon de l'automobile de Paris aux côtés du modèle de base spartiate R3, n'a pas été bien accueillie par tout le monde : Citroën, l'inventeur de la 2 CV, n'y voyait pas seulement une dangereuse concurrente, mais également un certain plagiat, ce qui l'a amené à vouloir interrompre sa production devant les tribunaux. Mais l'État français, actionnaire majoritaire de Renault, a su l'en empêcher. Ce livre présente entre autres les détails de cette affaire, mais également les rapports d'essais en prototypes, qui se sont parfois terminés spectaculairement dans le fossé.

En plus de 30 ans, la R4, puis « Renault 4 », n'a été modifiée que par petites étapes, à l'image de la Coccinelle de Volkswagen. Une nouvelle calandre et de nouveaux clignotants étaient une sensation. Avec le soutien de Renault, du 4L-R6 Club de France et de Gazoline, l'un des principaux magazines français consacré aux voitures anciennes, ce livre documente l'ensemble du développement des différents modèles de R4 année par année,

illustre chaque modification, aussi petite soit-elle, et permet ainsi au lecteur d'identifier clairement chaque modèle. D'autre part, une liste exhaustive montre précisément ce qui a été modifié à partir de quel numéro de châssis pour tous les différents types, y compris pour les fourgonnettes. Des extraits d'une notice d'utilisation d'origine de 1962 donnent un aperçu de la simplicité d'utilisation exemplaire de la petite Renault. Sans oublier une annexe avec schémas et informations techniques supplémentaires.

Les chapitres sur les modèles spéciaux sur base de R4 sont particulièrement passionnants : de la légendaire quatre roues motrices de Sinpar, en passant par la polyvalente Rodéo, jusqu'au petit coupé sport de Sovam et au très beau roadster Tilbury aux allures de Morgan.

Bien que la Renault 4 soit encore relativement fréquente sur les routes, les exemplaires en bon état de conservation se font de plus en plus rares, même en France, où la R4 est en passe de devenir une voiture culte. Des rallyes annuels comme le « 4L Trophy » à destination du Maroc sont devenus très populaires et attirent de nombreux passionnés répartis en plusieurs centaines d'équipes. Ce livre est une véritable mine d'or pour tous ceux qui caressent l'idée d'acheter une R4, et un coup d'œil nostalgique dans le rétroviseur.

facebook.com/SchneiderMedia

Hans-Jürgen Schneider, éditeur
Normandie, mai 2013

Peu de voitures se fondent dans le calme paysage rural de France aussi bien que la Renault 4. La photo de presse a été prise en 1965 et montre la R4L aux larges pare-chocs, remplaçant les butoirs. Avec 8 135 424 d'exemplaires, la Renault 4 reste la deuxième voiture française la plus produite, derrière la beaucoup plus jeune Peugeot 206 et ses 8 358 217 unités.





avec une partie arrière coulissante. Suppression du starter automatique électrique, remplacé par une commande manuelle (dans l'habitacle, retour de la commande de starter). Au même moment, Renault lance la R4L Super « La Parisienne » (Type R1123) qui reprend les caractéristiques de la R4L Super avec une carrosserie de couleur noire, des panneaux de caisse peints façon cannage jaune, ou écossais vert ou rouge, mais sans filets de peinture, des monogrammes R4 et Parisienne sur le hayon AR et un enjoliveur de plaque de police.

C'est la conséquence du succès de la campagne menée avec le magazine féminin « Elle » qui a largement contribué à féminiser l'image de la R4 qui n'est plus seulement un outil des villes ou des campagnes, mais se veut une véritable seconde voiture pour petite bourgeoisie.

A partir du n° 43.695 (Type R2102), montage d'amortisseurs De Carbon ne comportant pas de butée de chocs à l'intérieur du corps en remplacement des Allinquant à l'AV comme à l'AR. **A partir du n° 278.489** (Type R1120), **à partir du n° 83.545** (Type R1123) et **à partir du n° 43.908** (Type R2102), montage de nouveaux embouts de crémaillère de direction et de biellettes renforcées avec rotules d'articulations redessinées. **A partir du n° 296.171**

En haut : Il est plus facile d'ouvrir le hayon AR et son maintien en position est bien supérieur à ce qu'il était, beaucoup de clients ayant malheureusement pris cette cinquième porte sur la tête ou sur le dos alors qu'ils chargeaient ou déchargeaient !

À droite : En septembre 1963 apparaît sur le hayon la dénomination du modèle. Ici une 4L.



En haut : La « Parisienne » devient désormais un modèle à part entière et se positionne tout en haut de la gamme R4. On voit ici un modèle identique à celui qui était proposé aux lectrices du magazine Elle. Mais pour la production, le cannage sera supprimé à la partie supérieure des portes et ailes AR et s'arrêtera au niveau de la poignée de porte AV. Les filets de couleur étant supprimés.

À gauche : Avec chacune des décos, on pouvait également s'offrir les bagages assortis à sa « Parisienne ».

Renault 4 dans une version cabriolet sans portes baptisée Plein Air (Type R1123) qui reprend les finitions de la Parisienne qui disparaît, elle, du catalogue. Elle est équipée du moteur 5 CV qui n'est plus désormais offert qu'à ce modèle et, en option, aux fourgonnettes.

A partir du n° 863.465 (Type R1120), à partir du n° 627.132 (Type R1123), à partir du n° 44.279 (Type R2105) et à partir du n° 24.877 (Type R2106), montage de nouveaux arbres de transmission avec deux joints tripodes, un joint GE76 côté roue et un joint Gl62 côté boîte. Malgré les grandes grèves du mois de mai, cette année est à marquer d'une croix blanche pour la Renault 4 qui sera produite à **336.604 exemplaires**, ce qui restera son record. Avec, en prime, **52.268 fourgonnettes**.

Identification 1967/68

Numéros de fabrication

Type R1120 : du n° 798.839 au n° 954.000

Type R1123 : du n° 471.377 au n° 627.131

Type R2105 (Renault 4 fourgonnette 4 CV 1.050 kg) : du n° 30.953 au n° 45.942

Type R2106 (Renault 4 fourgonnette 5 CV 1.050 kg) : du n° 13.676 au n° 22.567



En bas à gauche : La fourgonnette n'a pas droit, elle, à la modification de calandre pour ce millésime.

À droite : Le capotage se veut rudimentaire. La protection des passagers l'est tout autant.



En haut : L'arrivée de la Renault 4 Plein Air se fait en même temps, ou presque, que celle de la Citroën Méhari. Une drôle de coïncidence !

En bas à droite : Tous les modèles arborent désormais les garnitures de portes à empreintes verticales.

Prix (en octobre 1967)

Renault 4 : 5.780 F

Renault 4 Export : 6.480 F

Renault 4 Parisienne : 6.780 F (6.680 F avec peinture métallisée sans cannage)

Renault 4 Plein Air : 8.990 F

R4 fourgonnette tôlée : 5.930 F

Renault 4 fourgonnette vitrée : 6.430 F

En bas à gauche : La production des Renault 4 à calandre élargie démarre dès le printemps 1968.

Page de droite en bas : C'est Sinpar qui, le premier, avait « décapulé » la Renault 4 en réalisant des versions pick-up à quatre roues motrices. La solution retenue pour la « série » est plus sage et plus esthétique que pratique. C'est Sinpar qui assure cette modification, apposant une plaque rivetée « Torpédo Sinpar Plein Air » sur ces modèles ainsi qu'un numéro d'équipement. Une « vraie » Plein Air doit donc posséder cette plaque ronde, à côté de la plaque ovale.





À gauche : Pour participer à des courses sur terre, comme le Rallye des Cimes, quelques particuliers faisaient modifier leur Renault 4 en pick-up tout-terrain avec quatre roues motrices chez Sinpar.

En bas : Dans le courant de l'année 1969, un nouveau système de clabotage fait appel à une seconde manette, articulée sur le plancher à gauche du siège conducteur.

voit de mouvement à l'avant de la boîte de vitesses, l'établissement d'un renvoi d'angle formant pont AR, l'installation de la transmission entre la boîte et les roues AR, l'adjonction de moyeux spéciaux permettant l'entraînement des roues AR», explique le dépliant de la société.

Dans la pratique, c'est un peu plus complexe. Première étape : récupérer le mouvement de rotation de l'arbre de sortie de la boîte de vitesses pour le renvoyer à la transmission AR. Une boîte de renvoi de mouvement est donc fixée à l'avant de la boîte-pont AV. Elle comporte trois pignons : un pignon monté en bout d'arbre de pignon de transmission, un pignon intermédiaire et un pignon de renvoi de mouvement monté au bout d'un arbre de renvoi. Le rapport de démultiplication est de 1. Cinq types de couple conique figurent au catalogue Sinpar, à chaque fois associé à un couple de pont AR. L'ensemble A est composé d'un couple conique AV de 6 x 28 et d'un couple conique de pont AR de 8 x 33 (c'est le couple habituel d'une R4). L'ensemble B fait appel à deux couples coniques identiques pour l'avant et l'arrière : 6 x 28. L'ensemble C utilise deux couples coniques de R3 : 7 x 31. L'ensemble D comporte deux couples coniques de 7 x 39. Et enfin l'ensemble E utilise deux couples coniques de 6 x 33. La presse de l'époque ne mentionne, elle, qu'un seul ensemble, le C. Un clabotage commandé par une fourchette permet de désengager ou d'engager cette pignonnerie et de ne plus utiliser que la transmission aux roues AV. Pour claboter, on tire la boule rouge vers l'arrière, pour déclaboter on la pousse vers l'avant, cette opération se faisant en ligne droite, en marche quel que soit le régime du moteur et sans débrayer.

Cette boîte de renvoi de mouvement est ensuite reliée à une ligne de transmission composée de trois arbres. Un premier arbre en sortie de boîte de renvoi, un deuxième en entrée de pont AR et, entre les deux, un arbre intermédiaire monté sur roulement et enfermé dans un long tube relié au soubassement par quatre accouplements souples : deux sur le tube lui-même et un à chaque extrémité de deux tirants. Ces arbres sont reliés entre eux par des cardans à croisillons, la liaison avec le pont étant assurée par un flector.

Troisième et dernière partie de cette transmission Sinpar : le pont AR composé d'un couple conique 8 x 33, 6 x 28, 7 x 31 ou 7 x 39 (en majorité du 7 x 31) et d'un différentiel

