

FRONT POPULAIRE

4
RENAULT
EXPORT

Quatre ailes pour survoler quatre décennies ! Comme la 2 CV, sa vieille rivale et son inspiratrice, la petite Renault a le front de jouer les prolongations. Et, tout comme elle, représente autant un art de vivre qu'une auto à la silhouette populaire.

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis





Pratique et économique, la "Quatrellé" est autant à l'aise à la campagne que à la ville. Une polyvalence qui lui vaudra une longévité exceptionnelle, de 1961 à 1993, malgré un look pas vraiment bio-design !



Pas facile pour la Régie Renault d'avaloir le succès de la Citroën 2 CV ! D'abord présentée comme un "rat des champs", cette dernière devient peu à peu la souris grise des villes. Toutes les catégories sociales l'adoptent et chacun apprécie son côté pratique et sa rusticité. Chez Renault, la 4 CV, beaucoup moins polyvalente, en prend un sérieux coup, alors que la coquette Dauphine vise une autre clientèle. Dès le milieu des années 50, le PDG de la régie, Pierre Dreyfus, donne le signal de la contre-attaque. Il faut concevoir une auto dépouillée, pratique et économique, dont l'ensemble mécanique doit

être facilement démontable. Donc, une traction avant ! Ah, autre détail, l'engin doit pouvoir passer partout et confortablement. En gros, le cahier des charges d'une certaine Citroën, vous ne trouvez pas ? Quelques années — et prototypes — plus tard, durant l'été 1961, la nouvelle Renault fait son apparition, soulevant les critiques des fanatiques chevronnés et du PDG de la firme de Javel qui crient ensemble au plagiat !

Révolution culturelle

Pourtant, malgré des points communs tels que la traction avant (déjà testée par Billancourt sur l'utilitaire Estafette), les sièges tubulaires amovibles ou la finition particulièrement indigente, la petite Renault affiche sa personnalité. D'abord par sa suspension à grand débattement, assurée par de longues barres de torsion. Ensuite, avec son 4 cylindres éprouvé, proposé en 603 cm³ et 747 cm³, et refroidi par un circuit scellé sans entretien. Enfin, par sa carrosserie, plus moderne et, en apparence, plus robuste que celle de sa rivale, mais dotée — grande première ! — d'une cinquième porte dégageant toute la soute arrière. Une petite révolution ! Et

un concept d'auto mi-berline mi-break appelé à faire son chemin. Les R3 et R4, tristes caisses grises à quatre fenêtres, font plutôt carrière dans l'Administration, alors que la R4 L, plus pimpante avec ses six glaces, ses couleurs vives et sa finition un peu améliorée, devient rapidement le modèle le plus populaire. Au point d'associer désormais tous les modèles sous le patronyme "Quatrellé", mais aussi de tailler des croupières à la 2 CV qui ressent tout à coup son âge !

Airs populaires

Un tour en 4L, ça vous dirait, juste histoire d'aller chercher la baguette de pain en musardant près des bouquinistes ? L'accordéon soupire sous le ciel de Paris, bleu comme la teinte de notre Quatrellé, un millésime soixante-huitard, reconnaissable à sa calandre inox entourant les casseroles des phares. Break, limousine, berline à tout faire ? On ne se pose plus la question, on l'admet comme elle est, cette carrosserie sans âge, haute et étroite, perchée sur ses frêles roulettes. Pas besoin d'y toucher pour sentir que tous ses ouvrants mal ajustés, ses chapeaux de roue de pacotille et ses lames



Sur la R4, tout est réduit à sa plus simple expression, de la planche de bord minimaliste aux sièges tendus de skaï bon marché... Même les glaces, plates comme des limandes, ne font que coulisser !

SUPER !

- ▲ Renault historique
- ▲ Tenue de route
- ▲ Aptitudes et confort en tous-chemins
- ▲ Polyvalence
- ▲ Entretien facile et peu onéreux

QUOIQUE...

- ▼ Finition Renault
- ▼ Véhicule bruyant
- ▼ Etagement de la boîte (3 vitesses)
- ▼ Corrosion
- ▼ Souvent maltraitée



4
RENAULT
EXPORT

de pare-chocs tout juste cintrés respirent la quincaillerie de grande série. Mais posée là, au bord du trottoir, elle fait partie du paysage, finalement beaucoup plus "humaine" et sympathique que les insipides boîtes à rouler qui la frôlent. Curieuse impression, une fois la légère portière refermée : c'est large du bas, et étroit en haut à partir de la ceinture de caisse. Les portes, concaves et dépourvues de glaces descendantes, élargissent l'habitacle vers le bas. Malheureusement, à hauteur des épaules, ça se resserre, sans pour autant que ce soit la crise du logement. Derrière, les deux passagers, bien droits sur leur banquette, peuvent même garder leur chapeau. A l'avant, derrière le petit pare-brise plat, tenue rigide de rigueur sur les chaises de cuisine rembourrées en peau de skaï ! Le tour du mobilier est vite fait : une étagère à hauteur des genoux et une planche de bord de chez Bricomobile de teinte beige-marron, censée s'assortir avec le fin volant au moyeu rectangulaire frappé du losange. Un petit rétroviseur trône au beau milieu, surmontant le manche de parapluie du levier des vitesses. Tiens, ça ne vous

ACHETER UNE RENAULT 4

S'il y a l'embaras du choix, attention, la Renault 4 n'est jamais qu'une "bagnole d'occase" dans la plupart des cas, encore bonne pour le service actif ! Bien sûr, le vrai amateur va chercher l'oiseau rare, une R3 ou R4 Super avec son hayon basculant, une Parisienne première version avec son marquage écossais, ou encore une ludique Plein Air. Ajoutons les Sinpar 4x4, les versions à toit ouvrant, les séries limitées (Jogging, Bye-bye...), il y en a pour tout le monde ! La mécanique est sans souci mais a souvent beaucoup travaillé... sans avoir connu beaucoup d'entretien ! Toutes les pièces, à l'exception des éléments de boîtes 3 rapports, se trouvent sans

rappelle rien ? En dessous, ce que vous prenez pour un masque africain déniché aux Puces, n'est que l'appareil de chauffage, aussi efficace que beau...

Monte le son !

Allez, contact, et partons flâner le long des quais. «Mets ta main dans la mienne et passons la

problème, y compris pour la carrosserie. Parlons-en d'ailleurs : la corrosion attaque les longerons du châssis, surtout à l'arrière, au niveau des ancrages des bras de suspension et aux points d'attaches des amortisseurs. Côté caisse, les ailes dans leur partie supérieure, les bas de caisse, les planchers, le tour de la lunette arrière, le bas du hayon, tout cela peut être rongé par la rouille. Mais dans tous les cas de figure, pas de risques avec le banquier : une belle Quatrellé basique "ex-Papy couché après 20 heures, conduite en charentaises" ne dépasse pas 1 500 €, facilement le double pour une rare Parisienne ou Plein Air.

première» semble susurrer la 4L, car le pommeau du levier a l'empreinte des doigts gravée dans le plastique. Quatre rapports bien étagés et synchronisés depuis 1967, ça vous change la vie ! Plus nerveuse, la Renault détalait au feu vert, faisant même crisser ses petits pneus en lâchant vivement l'embrayage. A ce jeu, les 2 CV ne font pas le poids. Pas plus que sur les deux derniers rapports, où le 4 cylindres, sans être très coupleux, reprend soudainement à bas régime et autorise une flânerie tranquille et silencieuse sur un filet de gaz. Silencieux le moteur, d'accord, mais pas l'environnement ! Quelques pavés, les plaques de drainage d'égout, les moindres raccords de la chaussée, tout est fidèlement retransmis et amplifié dans cette véritable caisse de résonance. Ajoutons les rebonds des roues, les vibrations des portières, du hayon et des glaces coulissantes, et voilà de quoi faire l'économie d'une radio...

Ah, enfin, la campagne et ses routes, vrai terrain de jeu de la Renault 4. Trente chevaux (SAE, certes) et un peu plus de 600 kg à vide, ça n'est pas ridicule. De quoi atteindre rapidement un bon 110 au compteur et même faire disparaître l'aiguille à droite à la faveur d'une descente. Et après, bien sûr, ça remonte ! Vite, un coup de 3^e en poussant le manche du parapluie et nous voilà déjà en haut. Ce 3^e rapport, très long et endurant, permet de tenir

LES GRANDES DATES



Petite calandre pour les premiers modèles.

1961 : lancement à l'été de la nouvelle Renault populaire. Trois versions : R3 (3 CV, 603 cm³, 20 ch SAE), R4 (4 CV, 747 cm³, 26,5 ch SAE) et R4 L (même mécanique 4 CV mais carrosserie 6 places et finition luxe). Lancement en octobre de la fourgonnette.

1962 : en mars, version supplémentaire R4 Super (32 ch SAE, hayon arrière rabattable avec glace coulissante et finition améliorée). Au salon de Paris, suppression de la R3. Nouvelle boîte de vitesses avec 1^{er} synchro, nouvelle traverse AV. Moteur de la Super sur R4 L. Nouveaux enjoliveurs de roue et pare-chocs à lames.

1963 : en décembre, R4 Parisienne (finition écossais ou cannée). Glace de porte arrière coulissante sur tous modèles. Nouvelle fourgonnette vitrée.



Utilitaire par nature, la R4 sera vite déclinée en fourgonnette.



Le comble du snobisme chic : la R4 Parisienne !



La plus ludique de toutes ? La Plein Air... qui porte bien son nom !

1964 : en septembre, suppression de la R4 Super et lancement de la R4 L Export Super (4 ou 5 CV). Nouveau carbu et distribution entraînée par chaîne double.

1965 : en octobre, appellation et sigle Renault 4.

1966 : chaîne de distribution à maillons simples en février. En septembre, nouvelle planche de bord et volant marron. Sellerie modifiée sur Export et Parisienne.

1967 : en septembre, nouvelle boîte 4 rapports synchro, levier de vitesses modifié et calandre large.

1968 : en octobre, suppression de la Parisienne et nouvelle version décapotable Plein Air. Barres de torsion AV réglables et embrayage à diaphragme.



Changement de look pour la R4 dès 1967.



A partir de 1974, toutes les R4 recevront une calandre en ABS. Ici, une version Safari : tout un programme !

1969 : au salon de Paris, banquette arrière repliable et rabattable (R4 de base).

1970 : en septembre, suppression de la Plein Air. Passage en 12 volts.

1971 : au salon de Paris, la cylindrée passe à 782 cm³ sans changer la puissance.

1973 : en septembre, boîte de vitesses de R6, planche de bord et volant noirs.

1974 : au salon de Paris, calandre en ABS, réservoir plus grand et sièges AV séparés sur Export.

1975 : en septembre, appellations 4 L (ex-Luxe) et 4 TL (ex-Export). Série Safari déchromée.

1976 : en juillet, ceintures à enrouleur, nouveau carbu, volant style R5 et tableau de bord modifié.

1978 : en juillet, version 4 GTL (1 108 cm³, 34 ch DIN, pare-chocs et protections latérales gris).

1981 : en mai, série limitée Jogging (5 000 ex.) avec toit ouvrant, garnitures colorées...

1982 : en juillet, moteur 845 cm³ (proposé bien avant cette date sur certains marchés) de 34 ch DIN au lieu du 782 cm³, et nouvelle planche de bord.

1985 : en mars, série limitée Sixties avec deux toits ouvrants, calandre et pare-chocs noirs.

1986 : en mai, la 4 TL devient Savane et la 4 GTL, Clan. Disques à l'AV.

1991 : à l'été, série limitée Carte jeune.

1992 : en décembre, dernière série limitée Bye-bye (1 000 ex.) sur base de GTL Clan.

1993 : fin de production en janvier.

CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

RENAULT 4 EXPORT, 1968

MOTEUR 4 cyl. en ligne, 747 cm³ (54,5x80 mm), 30 ch SAE à 4 700 tr/mn, 5,1 mkg à 2 600 tr/mn, rapport volumétrique 8,5:1, culasse alu, soupapes en tête avec tiges et culbuteurs, arbre à cames latéral, 1 carbu. inversé Solex 26 DIS 5 ou Zénith 28 IF, vilebrequin 3 paliers, refroidissement liquide par circuit scellé - **TRANSMISSION** aux roues AV, embrayage sec, boîte 4 rapports synchro. - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** non assistés, tambours AV/AR - **SUSPENSION** à roues indép., AV à leviers en trapèzes transv. avec barres de réaction obliques, barres de torsion longit., stab. transv., amort. télesc. ; AR à leviers oscillants longit. et barres de torsion transv., amort. télesc. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** châssis à plate-forme avec longerons AV/AR soudés au cadre central, carrosserie acier, station-wagon 5 portes, 4 places - **DIMENSIONS** long. 3,67 m, larg. 1,48 m, haut. 1,55 m, empat. droit 2,45 m, gauche 2,40 m, voies AV/AR 1,25/1,24 m - **PNEUS** 135-330 - **POIDS** 620 kg - **PERFORMANCES** vitesse maxi 114 km/h, km DA 47,5 sec. - **COTE (+)** 1 200 €.



le régime en côte et de se lancer pour effectuer un dépassement, pendant que les soupapes — et parfois les passagers — s'affolent. Une phase toujours critique sur ces petites voitures, mais beaucoup moins "roulette russe" qu'à bord de certaines Citroën... Histoires (à faire peur) vécues !

Belle des champs

Sur cette route vicinale assez défoncée, la suspension à barres de torsion donne toute sa mesure. Même chargée, elle reste efficace, bien relayée par les sièges de cette version Export, summum du luxe prolétaire. Attention, ça vire sec ! Bien accroché au volant qui demeure toujours doux et précis, je tire à la corde pendant

que la caisse s'incline à bâbord, les roues scotchées au sol. La tenue de route reste largement à la hauteur des performances, et les freins, à tambours sur les quatre roues, ne servent guère qu'à stopper la voiture, ce dont ils s'acquittent parfaitement.

Il n'empêche, je persiste à dire que la vocation de la 4L, c'est le chemin creux, l'aventure au coin du bois. D'ailleurs, combien d'épopées a-t-elle pu vivre entre les mains de routards barbus sur les pistes d'Afrique ou d'Asie ? Pratiquée, logeable, confortable, endurante, que de qualités pour un petit engin de raid économique ! Pas étonnant qu'une de ses dernières versions reprenne le nom de Savane, baptisant autrefois une des Colora-

le de la Régie. Rurale ou citadine, souris des villes ou des champs, quarante ans après son lancement, elle continue à rendre service au quotidien. Et, tout comme sa vieille copine la Deuche, elle n'a toujours pas trouvé de successeur...

Nos vifs remerciements à Daniel Noël et Christelle (qui profitent sans modération de ce splendide exemplaire de 1968 dans son état d'origine !) pour leur assistance, leur patience et leur enthousiasme, à Eric Bouglé qui préside avec dynamisme aux destinées du R4/R6 club de France (boulix@club-internet.fr), aux bouquinistes du Quai de la Tournelle et cafetiers de la place de la Sorbonne à Paris pour leur aimable compréhension !