

RENAULT CLASSIC

LES CAHIERS PASSION

RENAULT 4



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

4L
50 ANS





PRODUITE DANS
28 PAYS

THE RENAULT 4 TAKES OVER THE WORLD

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DU MONDE

The pioneer of globalisation

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

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

Pionnière de la mondialisation

Avant même que n'existe le mot mondialisation, la Renault 4 se révèle une voiture mondiale car répondant à des aspirations communes de mobilité, à des besoins pratiques et simples de transport ou encore à des notions essentielles d'outil de travail qui feront d'elle la voiture française la plus diffusée à l'étranger. Présente sur tous les continents, la Renault 4 a dessiné une vision globale de l'automobile et a conforté Renault dans la vocation exportatrice défendue par Pierre Dreyfus.

Cette présence au-delà des frontières françaises a pris des formes différentes. En Europe, la Renault 4 est expédiée finie depuis le site de production. Pour les destinations lointaines, les voitures sont acheminées sous forme de «collections» C.K.D. (completely knocked down, en pièces détachées) et sont assemblées localement. La Renault 4 a ainsi été assemblée dans 27 pays différents (hors France), rares étant les marchés d'où elle a été absente. Sur 10 voitures vendues, 6 l'ont été hors de France et 5 sont nées à l'étranger !



> Colombie - 1978

RENAULT 4, INVOLVED IN EUROPE

Belgium

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

Particular features of Belgian Renault 4s :

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

Italy

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

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

Spain

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

Particular features of Spanish Renault 4s :

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



> Renault 4 Shopping Belgique - 1983



> Chaîne de montage Belgique - 1967

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'EUROPE

Belgique

La Renault 4 arrive dès 1961 sur les chaînes du belge. Elle y restera jusqu'en 1980. Pendant plus de quinze ans, la Renault 4, fourgonnette comprise, sera la voiture la plus fabriquée à Haren. Comme en France, elle fait partie du paysage automobile national.

Particularités des Renault 4 belges :

Dans les années 1970, alors que la version «4 glaces» de la Renault 4 a été abandonnée en France, une version Renault 4 «B» (pour berline) reste au programme des fabrications de Haren à côté de la 4L. La Belgique produira ses propres séries limitées, comme la «Shopping» fabriquée à 350 exemplaires au printemps 1982.



> Publicité espagnole - 1985

Italie

La production de la Renault 4 – vendue avec le moteur 845 cm³ en versions «4» à quatre glaces et «4L» à six glaces – commence en décembre 1962. On reconnaît la version italienne à ses feux arrière d'Alfa-Roméo Giulietta et ses petits répétiteurs de clignotants sur les ailes avant. À la fin des années 1970, alors que la diffusion de la Renault 4 marque le pas dans certains pays, elle continue à progresser en Italie et atteindra son point culminant 1980, avec 40 238 exemplaires vendus ! Preuve de ce succès persistant : au printemps 1985, Renault Italia commande 600 «JP4» à Car Système Style. Les voitures seront commercialisées sous le nom de «Frog».

Espagne

Surnommée «Cuatro latas» (quatre boîtes), la Renault 4 représente déjà le tiers de la production locale en 1964. Le faible taux d'équipement du pays (1 voiture pour 48 habitants) lui offre de belles perspectives commerciales. La Renault 4 espagnole est équipée du moteur 845 cm³ de la Dauphine, déjà fabriqué sur place.

Même succès pour la version utilitaire, lancée en 1964. Les volumes sont significatifs : 403 213 berlines de 1963 à 1989 et 396 704 fourgonnettes jusqu'en août 1991.

Particularités des Renault 4 espagnoles : Les fourgonnettes existent en trois versions : «F» (tôleée), «FS» (surélevée) à partir de 1970 et «FSA» (surélevée et vitrée, avec des enjoliveurs de roues) à partir de 1972.



> Publicité italienne - 1973



RENAULT 4, INVOLVED IN EUROPE

Ireland

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

Yugoslavia

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

Greece

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

Portugal

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

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



> Chaîne de montage Guarda Portugal - 1983

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'EUROPE

Irlande

Parti d'un niveau minime, Renault parvient à conquérir 9,5 % du marché en 1977. De 1966 à 1980, il se monte chaque année entre 2 000 et 5 000 exemplaires de Renault 4. L'assemblage local amorce un déclin quand l'Irlande entre en 1973 dans le Marché Commun. A partir de 1977, Renault ne fait plus assembler que les Renault 4 à Wexford. Leur production, devenue peu rentable, prend fin en 1984.

Grèce

Dès 1969, l'usine produit des Renault 4 berlines et fourgonnettes. À ce moment, Renault, Peugeot et B.L.M.C. reçoivent l'autorisation de bâtir une usine commune. Le projet n'aboutira pas, mais la production des Renault 4 se poursuivra jusqu'en 1978, à raison d'une centaine par an.

Portugal

Depuis la fin de l'année 1963, Renault également a mis en service une usine de montage au Portugal. Si depuis le 1er janvier 1964 les pouvoirs publics interdisent l'importation de voitures complètes, les éléments CKD circulent librement pour favoriser la main d'œuvre locale. La Renault 4 et la fourgonnette inaugurent les installations et représenteront jusqu'en 1973 une bonne moitié de la production locale,

qui s'établit alors à 6 000 véhicules annuels.

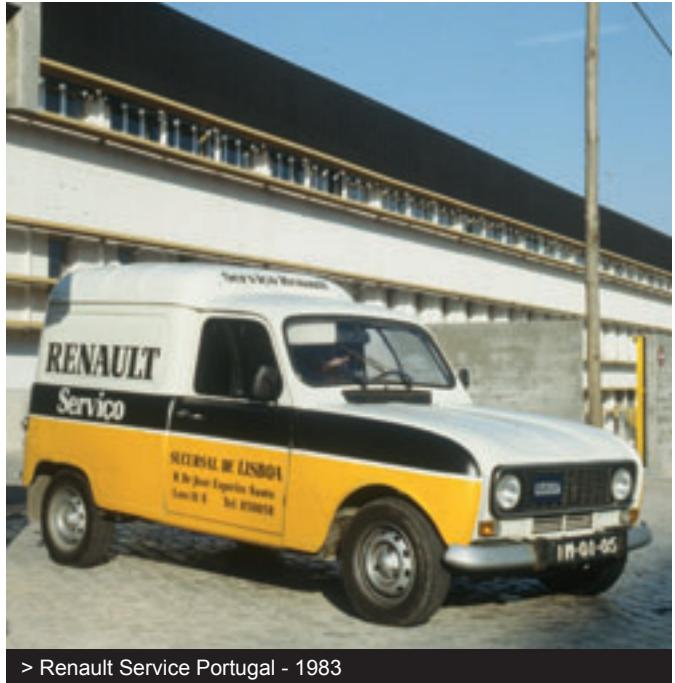
Particularités des Renault 4 «Guarda» :
Jusqu'en 1976, les Renault 4 portugaises s'alignent sur les modèles espagnols avec lesquels elles partagent leur moteur type «C» de 852 cm³. Elles prennent en 1973 l'appellation «Renault 4 LC». En 1976 apparaît une nouvelle version R1123 avec le moteur «B» (Billancourt) de 845 cm³.

Yougoslavie

Grâce à un assouplissement de la réglementation en 1964, l'importateur Renault parvient à vendre de 2 000 à 5 000 voitures par an aux clients détenteurs de devises. C'est à Ljubljana, que l'on va assembler la gamme à partir de novembre 1969, dans l'usine «Titovi Javodi Litostroj». Entre 1973 et 1992, l'usine produira 575 960 Renault 4 et ne se consacrera plus qu'à elles à partir de 1976. Après la fermeture de Billancourt, I.M.V. fournira chaque année entre 9 000 et 20 000 voitures au marché européen. Très populaire dans l'ex Yougoslavie, la Renault 4 y porte le surnom affectueux de «Katrca» (Catherine).



> Yougoslavie - 1968



> Renault Service Portugal - 1983

RENAULT 4, INVOLVED IN AFRICA

Algeria

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



> Maroc - 1970

Morocco

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

Tunisia

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

Ivory Coast

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



> Côte d'Ivoire - 1978

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'AFRIQUE

Algérie

Dans les années 1950, Renault détient 30 % du marché en Algérie. En novembre 1959, Pierre Dreyfus pose la première pierre de l'usine à «Maison Carrée», sur la commune de l'Harrach près d'Alger. Après l'indépendance, l'importation de véhicules complets est contingentée ; il faut se tourner résolument vers l'assemblage, lequel porte sur les Renault 4 et Renault 8 (à parts égales), la Renault 4 fourgonnette et d'autres utilitaires. En 1969, sur 11 290 voitures produites, 4 230 sont des Renault 4 et 2 435 des Renault 4 fourgonnettes. Renault suspend les importations de pièces et la production cesse brutalement en 1971.



> Maroc - 1964

Maroc

Au début des années soixante, Renault est leader au Maroc. En 1971, la Régie installe sa propre ligne d'assemblage au sein du pays ; la production de cette usine Renault Maroc atteint son point culminant en 1975 avec 13 000 voitures. A cette date, quelque 33 000 berlines Renault 4 et 11 000 fourgonnettes ont déjà été montées au Maroc. La Renault 4 restera présente sur les chaînes jusqu'en 1994, quelques mois après son abandon par l'autre pays qui la produisait encore, la Slovénie.

Tunisie

En janvier 1964 commence le montage de véhicules légers ; c'est la Renault 4, limousine et fourgonnette, qui est choisie pour l'opération. Le premier exemplaire «tombe de chaîne» le 28 juillet 1965. Première voiture particulière construite en Tunisie, la petite Renault est baptisée «R4 Monastir» par le président Habib Bourguiba, du nom de la ville natale du chef de l'Etat. La production varie entre 150 et 800 par an, avec toujours une grosse majorité de fourgonnettes (jusqu'à 9/10^{ème} de la production) et s'arrêtera en 1983.

Côte d'Ivoire

La production va atteindre les 4 000 unités, camions compris, en 1970. Le gros de la production (50 %) sera toujours constitué de Renault 4. Mais les facilités douanières encore consenties aux produits français disparaissent à partir de 1972 et en 1976 la Régie n'est plus le premier fournisseur du pays. Renault met fin au montage à Abidjan au milieu des années 80.



> Côte d'Ivoire - 1978



> Chaine de montage Côte d'Ivoire - 1978

RENAULT 4, INVOLVED IN AFRICA

Ghana

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

Zaire

(now the Democratic Republic of the Congo)

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

Madagascar

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

South Africa

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

Angola

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

Southern Rhodesia (now Zimbabwe)

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



> Afrique - 1963

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'AFRIQUE

Ghana

Dès 1969, l'usine produit des Renault 4 berlines et fourgonnettes. À ce moment, Renault, Peugeot et B.L.M.C. reçoivent l'autorisation de bâtir une usine commune. Le projet n'aboutira pas, mais la production des Renault 4 se poursuivra jusqu'en 1978, à raison d'une centaine par an.

Zaïre (actuelle République Démocratique du Congo)

Renault conclut en 1969 un accord d'assemblage avec General Motors, qui montera quelque temps des Renault 4 dans son usine de Kinshasa.



> Renault 4 Fourgonnette Afrique - 1964

Madagascar

En 1960, le pays, devenu indépendant, tente de se doter d'une industrie automobile. La production de Renault 4 commence le 5 septembre 1962 (la fourgonnette arrivera cinq ans plus tard). Entre 500 et 1 000 Renault (soit le tiers des immatriculations de l'île au milieu des années 1960) sont assemblées annuellement à Madagascar, en majorité des Renault 4 (de 310 à 530 berlines et de 50 à 150 fourgonnettes selon les années). Mais en 1981 la situation économique conduit le gouvernement à suspendre toute licence d'importation. Renault est contraint de fermer l'usine, en accord avec son partenaire.

Afrique du Sud

La fabrication des Renault 4 berline et fourgonnette a commencé en 1963. Dans les meilleures années, une Renault produite en Afrique du Sud sur 10 environ était une Renault 4 ; on estime la production à 3 900 unités entre 1963 et 1972.

Angola

Environ 450 Renault 4 fourgonnettes sont produites entre 1971 et 1975, et à peu près autant entre 1977 et 1980, avec l'appoint de quelques berlines. En 1981, la production a, semble-t-il, été transférée dans des installations plus modernes.

Rhodésie (actuel Zimbabwe)

2 973 Renault y sont assemblées en 1974 (dont 1 412 Renault 4. Sur ce marché, la Renault 4 - surnommée «la voiture de Oui-Oui» - a été adoptée par les gardes nationaux qui patrouillent dans les réserves. L'activité cesse en 1979. On estime la production locale à 6 200 exemplaires environ en version limousine.



> 1973



> Taxi Madagascar - 1965

RENAULT 4, INVOLVED IN SOUTH AND CENTRAL AMERICA

Argentina

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



> Mexique - 1973

Mexico

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



> Publicité Mexique - 1973

Colombia

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

Peru

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



> Police Argentine - 1981

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'AMERIQUE

Argentine

La Renault 4, appelée par l'usine «EA» (Económico Argentino), apparaît en fabrication dans sa version tourisme en décembre 1963, puis dans sa version «Furgón» en février 1964. Elle comporte de nombreux éléments de Dauphine, dont la boîte de vitesses et le moteur fabriqués sur place. Les aptitudes de la Renault 4 lui vaudront en 1974 le surnom de «El Correcaminos» (la courseuse de chemins). Sa production dépasse rapidement celle des Dauphine avec 11 000 Renault 4 produites.

Comme ailleurs, la Renault 4 s'effacera dans son rôle de voiture de conquête devant la Renault 12, lancée en avril 1971. La «4», avec 157 315 unités produites (148 170 berlines et 9 145 utilitaires, dont 173 pick-up), achèvera sa carrière en août 1986 pour les berlines et décembre 1987 pour les fourgonnettes.

Colombie

La Renault 4 arrive en 1965 et devient le 15 juillet 1970 le premier véhicule particulier monté en Colombie. La production atteindra un record

de 29 007 unités en 1979, représentant 70 % du marché toutes marques ! En 1992, la SOFASA met fin, au bout de 97 050 unités, à la production de celle que les Colombiens considéraient comme leur voiture nationale.

Mexique

A la Dauphine s'ajoutent dès juin 1962 les 4L limousines et fourgonnettes, en version 845 cm³. À la fin de 1966, la filiale Renault Mexicana prend le relais pour booster un peu les ventes, qui atteindront alors 9 %. Selon les années, les Renault 4 représentent entre le quart et le dixième de la production. On peut estimer à 20 000 berlines et 7 500 fourgonnettes le nombre de Renault 4 construites en 1962 et 1977.

Pérou

L'usine I.A.P.S.A (Industria Automotriz Peruana S.A) a une capacité annuelle de 3 700 véhicules, mais entre 1966 et 1970 seules en sortiront 750 Rambler, 700 Renault (des Renault 4 et 10, à parts sensiblement égales) et 500 Peugeot. L'aventure prendra fin en octobre 1970.



> Gamme Colombie - 1978

RENAULT 4, INVOLVED IN SOUTH AND CENTRAL AMERICA

Chile

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

Venezuela

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

Costa Rica

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

Uruguay

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



> Renault 4 GTL Argentine - 1981



> Colombie - 1978

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DE L'AMERIQUE

Chili

Renault monte à partir de 1964 la Renault 4 à Arica dans l'usine Indauto. Après une interruption en 1966 et 1967, la fabrication de la Renault 4 reprend à Los Andes, au nord de Santiago, au sein de la société A.F.C. (Automotores Franco Chilena). La production se limite à environ 400 Renault 4 en 1968 et 1 200 en 1969. A partir de 1974, on montra la Renault 4 à petite cadence (un millier par an), dans sa version argentine «4S», à partir d'éléments CKD en provenance de Cordoba.

Venezuela

Il faut attendre 1972 pour voir la Renault 4 arriver sur les chaînes, mais elle y sera, trois ans durant, le modèle vedette. En 1976, de nouvelles restrictions et des marges fondant à vue d'œil, entraînent l'arrêt de fabrication de la Renault 4 au bout de quelque 6 500 exemplaires.

Costa-Rica

Quelques Renault 4 sont montées au Costa-Rica. Tous modèles confondus, la production n'excédera pas une cinquantaine d'exemplaires par an entre 1965 et la fin des années 60.

Uruguay

C'est en 1962/63 que Renault envoie ses premiers véhicules en CKD, des fourgonnettes Renault 4, dont 20 exemplaires sont montés cette année-là. Le 16 juin 1966, le pays suspend toute importation et le montage ne reprendra régulièrement qu'en 1970. En 1972, des pick-up Renault 4 envoyés en CKD par l'usine d'Argentine, s'ajoutent à la production précédés par quelques Renault 4 «tourisme» (dont une version «fastback» baptisée «Renault 4 Mini»). On peut estimer à 4 500 unités la production des petites fourgonnettes en l'espace de vingt ans.



> Argentine - 1981

RENAULT 4, INVOLVED IN INDIAN OCEAN AND ASIA

Ceylon

(now Sri Lanka)

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



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

Philippines

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

Australia

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



> Vietnam - 1961

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DE L'Océan Indien ET ASIE

Ceylan (actuel Sri Lanka)

Malgré les incitations du gouvernement, Renault ne se lancera pas dans le montage, préférant continuer à livrer des voitures complètes en fonction des opportunités (par exemple, en 1969, une flotte de 44 Renault 4 destinées aux compagnies de taxis). Cependant, à partir de novembre 1973, Renault envoie à plusieurs entreprises nationalisées des collections CKD de Renault 4 Torpédo. Ces voitures seront assemblées jusqu'en 1978/79 en faibles séries (une centaine par an). Les statistiques font aussi état de 94 fourgonnettes en 1974 et 1975.

Philippines

A partir de 1963, la Renault 4 est produite et sera assemblée aux Philippines jusqu'en 1970 pour les berlines et 1974 pour les fourgonnettes (production approximative : 150 berlines et 650 fourgonnettes).

Australie

La Renault 4 est lancée en CKD sur le marché en juillet 1962 et sera assemblée localement jusqu'en 1966 (la fourgonnette fera aussi partie du programme). La production globale reste modeste (environ 1 500 voitures par an).



> Village Moï - Vietnam - 1961



> Présentation au Vietnam - 1961

THE RENAULT 4 TAKES OVER TRACK

En rallye, sur tous les fronts !

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

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

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

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



> Renault 4 Cross - 1974



> Rallye de Monte Carlo - 1963

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DES PISTES !

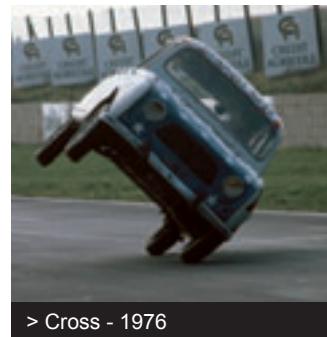
En rallye, sur tous les fronts !

Du terrible East African Safari, où elle termine 5ème de sa catégorie en 1962 aux mains de Bernard Consten et Claude Le Guézec, en passant par le rallye de Monte-Carlo ou encore les pistes sud américaines, la Renault 4 a permis à différentes générations de se lancer dans le défi du sport mécanique ou de découvrir le monde, grâce à ses qualités routières et sa robustesse.

La coupe de France Renault Cross Elf : à l'école de la terre

Déjà précurseur avec la Coupe Gordini, Renault renforce ses Formules de Promotion en lançant dès 1974 la Coupe de France Renault Cross Elf. En partenariat avec la revue spécialisée «Champion», Renault va permettre aux apprentis pilotes de goûter aux joies de la course sur terre. Voulue la plus économique possible, cette discipline se courrait uniquement sur Renault 4. La préparation était des plus réduite, le moteur devait rester strictement d'origine à l'exception du montage d'un échappement Devil.

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



> Cross - 1976



> Renault 4 Cross - 1977



> Renault 4 Cross - 1982



> Renault 4 Cross - 1982

THE RENAULT 4 TAKES OVER TRACK

The call of the tracks : seeing the world

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

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

Paris-Dakar : David versus Goliath

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

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



> Paris Dakar - 1980

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DES PISTES !

L'appel des pistes : à la découverte du monde

Fin des années 1960, la jeunesse éprise de liberté entreprend de nombreux périples, que l'on nommera plus tard des Raids. Ils partent au volant de leur voiture de tous les jours - souvent des 4L - affronter les routes du monde. L'Asie, destination alors très en vogue, attire une grande majorité de ses «aventuriers», moins nombreux sont ceux à se lancer cap au sud, vers l'Afrique subsaharienne. Le Sahara, ses milliers de

kilomètres de vide et de sable forment une barrière pour beaucoup infranchissable. C'est là que les frères Marreau ont choisi de venir étancher leur soif d'aventure. Ayant pour but d'établir un record entre Le Cap et Alger (record établit l'année suivante en Renault 12 Gordini), ils entreprennent en 1969 un voyage de reconnaissances à bord d'une Renault 4.

Paris-Dakar : David contre Goliath

Huit ans plus tard, c'est de nouveau avec une Renault 4 que les deux frères se retrouvent au départ d'un rallye d'un type nouveau, une course de plusieurs milliers de kilomètres dont le départ est à Paris et l'arrivée à Dakar. Ils réalisent une superbe performance en terminant à la 5ème place au général et second de la catégorie auto derrière un Range Rover V8, deux fois plus puissant que leur 4L.

L'édition de 1980, verra les frères Marreau et leur Renault 4, boostée par un moteur de Renault 5 Alpine, se hisser sur la troisième marche du podium, à seulement 1h10 des vainqueurs. Le Paris Dakar allait devenir une légende, les frères Marreau des héros et l'astucieuse Renault 4 le symbole d'un rallye où les amateurs pouvaient encore battre les équipages officiels.



> Paris Dakar - 1980

THE RENAULT 4 TAKES OVER TRACK

Ten thousand miles in a Renault 4 !

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

“Routes du Monde”

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

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



> Expédition «4 ELLE» - 1965



> Routes du Monde Islande - 1968

LA RENAULT 4 À LA CONQUÊTE DES PISTES !

40 000 kms en Renault 4

Michèle Ray, Eliane Lucotte, Betty Gérard et Martine Libersart, quatre jeunes femmes à l'assaut d'un continent. 40 000 km entre Ushuaïa en Terre de feu et Anchorage en Alaska soit la totalité du continent américain, c'est ce que ces quatre parisiennes au volant de deux 4L ont réalisé en 1965. Durant 4 mois et demi, les deux équipages vont affronter des régions aussi difficiles et contrastées que les Andes, la forêt amazonienne ou encore le désert salé de l'Utah avant d'atteindre les pentes glacées des rocheuses, démontrant toute la robustesse et l'agilité de la Renault 4.

Dotation des Routes du Monde

En 1966, Renault lance la «Dotation des routes du monde», en association avec la Société des explorateurs et voyageurs français. Cette opération consistait à organiser des expéditions thématiques pour six à huit équipages de jeunes de 18 à 25 ans au volant de Renault 4. Les candidats devaient soumettre à un jury un projet de voyage à thème les menant n'importe où dans le

monde. Chaque année entre 150 et 200 dossiers étaient déposés. Renault prêtait les voitures pour une durée d'un mois à un an, voire plus, et offrait en supplément un stage de mécanique, de cinéma et de photo. L'opération durera jusqu'en 1984.



> Afrique - 1967



> Islande - 1973



> Routes du Monde Afrique - 1967



> Routes du Monde Afrique - 1967



> Expédition «4 ELLE» - 1965

THE RENAULT 4 INVOLVED IN THE PRESENT

4L Trophy

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



> 4L Trophy (Maroc) - 2010



> 4L International - 2010



> 4L International - 2010

4L International

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

For information
and registration :

www.4linternational.com

LA RENAULT 4 A LA CONQUETE DU PRESENT

4L Trophy

Phénomène remarquable, la jeunesse du début du XXI^e siècle élève elle aussi la Renault 4 au rang d'icône symbole de liberté. Le 4L Trophy n'y est certainement pas étranger. Organisé depuis 1998, cette épreuve regroupe 1 200 équipages d'étudiants lors d'une épreuve de navigation de 6000 km les menant de Paris jusqu'à 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 rocaille. Fiable, on n'est jamais vraiment en panne en Renault 4, les apprentis du raid que sont les équipages du Trophy parviennent à se débrouiller avec les moyens du bord et chaque soir à rejoindre le bivouac... Quelle autre modèle est-il encore capable de faire tout ça, 50 ans après son lancement ?



> 4L Trophy (Maroc) - 2010



> 4L Trophy (Maroc) - 2010



> 4L International - 2010

Depuis 2009, le meeting 4L International rassemble plusieurs centaines de Renault 4 à Thenay (France). Les participants n'hésitent pas à venir des 4 coins du monde, le plus souvent au volant de leur Renault 4. Ils viennent rencontrer d'autres passionnés et découvrir certaines raretés mais aussi pour tester les capacités de leur Renault 4 (piste terre, franchissement de zone parcours d'agilité ...). Fort du succès de ses deux premières éditions, les organisateurs et la revue 4L Magazine, partenaire de l'évènement, attendent plusieurs milliers de participants les 15, 16 et 17 juillet 2011 pour fêter les 50 ans de la Renault 4.

Renseignements
et inscription :
www.4linternational.com)

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

Carte d'identité

Lancement du projet

En 1956.

Nom du projet

Projet 112.

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

1^{ère} présentation

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

Nombre de pays de fabrication/assemblage

28 pays (dont la France).

Nombre de pays de commercialisation

Plus de 100.

Fin de production

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

ID

Project launch

1956.

Project name

Project 112.

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

1st presentation

Press : August 1961 in Camargue.

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

Number of countries where manufactured/assembled

28 countries (including France).

Number of countries where sold

More than 100.

End of production :

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

Total number units produced

Official figure : 8 135 424

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

Names and nicknames of the Renault 4

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

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

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

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

In Southern Rhodesia it was nicknamed the «oui-oui» Car
In Argentina it earned the label «El Correcaminos» (path runner)

In Finland it became «Tiparellu» (droplet)



PRODUCED IN
28 COUNTRIES





(www.renault.com)

RENAULT CLASSIC

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