

## Texte complet

---

### Les cinquante ans

Le musée Auto Moto Vélo de Châtelleraut fête en 2011 les 50 ans de la Renault 4 ! Produite de 1961 à 1992 et vendue seulement 350 000 francs à ses débuts, cette petite voiture polyvalente, adaptée à la ville comme à la campagne, est rapidement plébiscitée par les Français.

À sa sortie en 1961, la nouvelle Renault se décline en plusieurs versions pour attirer la clientèle la plus large possible. La Renault 4L, dont le L signifie Limousine car ses vitres latérales sont au nombre de six, est une version plus luxueuse que la berline de base. À la grande surprise de Renault qui pensait vendre les modèles les moins chers, la Renault 4L a été la plus vendue et le langage commun a retenu cette appellation pour l'ensemble des Renault 4.

Pendant sa longue carrière, la 4L a été souvent perfectionnée. Le musée Auto Moto Vélo présente une Renault 4L mise en circulation en 1966, année marquante dans la carrière de la Renault 4 puisque la millionième 4L sort des lignes de montage de l'île Seguin à Boulogne le 1er février ! Le « millésime » 1966, riche de quelques 258 896 berlines, a été conçu en 1965. À cette date, la Renault 4 existe depuis plus de quatre ans. La Régie Nationale des Usines Renault, consciente des forces mais aussi des faiblesses de sa petite dernière, a apporté quelques modifications à son modèle d'origine. Certaines versions ont déjà disparu. D'autres ont été maintenues, parfois sous une nouvelle appellation.

Le musée Auto Moto Vélo vous propose d'embarquer à bord de sa 4L pour une visite inédite ! Dans un état de conservation remarquable, elle fourmille d'accessoires caractéristiques des versions les plus luxueuses du « millésime » 1966.

Bonne route !

### Une 4 L de 1966

#### Un design ancré dans les années 1960

La 4L du musée est un petit véhicule à la silhouette compacte, aux arêtes vives et au long capot. Sa ligne sobre et dépouillée est venue tout naturellement épouser le châssis dessiné après la réalisation d'un cahier des charges techniques ambitieux qui prévoyait notamment le dégagement d'espaces de chargement importants. Les premières Renault 4 étaient identifiées à l'arrière par le simple chiffre 4, ou, pour les versions Limousine, par le sigle 4L. En 1966, ces logos disparaissent et tous les véhicules portent l'inscription Renault 4 en entier, écrite en lettres noires sur fond gris. La carrosserie blanc crème de cette 4L est caractéristique de la gamme réduite de couleurs claires et lumineuses parmi lesquelles les premiers clients font leur choix. Cette gamme est enrichie de couleurs

beaucoup plus vives à partir de la fin des années 1970 quand des séries limitées viennent rajeunir la silhouette de la 4L.

Tout brille dans cette déclinaison de la Renault 4 : ses enjoliveurs de roues, de bas de caisse, de lunette arrière et de pare-brise, ses baguettes de ceinture de caisse et même ses balais d'essuie-glace et sa trappe à essence sont chromés ! Le « millésime » 1966 est le dernier à être orné d'une petite calandre chromée et arrondie, surnommée « petite calandre » ou « petite bouche » par les collectionneurs. Elle disparaît quelques mois plus tard au profit d'une calandre plus longue englobant les feux avant. Les pare-chocs tubulaires, extrêmement fragiles, ont été abandonnés depuis longtemps au profit de pare-chocs à lame de section rectangulaire. Sur cette version, ils sont bien entendu chromés, contrairement à ceux des berlines classiques en plastique peint. Les feux et les clignotants ronds renforcent l'aspect sympathique du véhicule. La custode arrière est vitrée mais ne s'ouvre pas comme sur les premières 4L produites. En revanche, la vitre arrière est depuis peu coulissante et permet de profiter d'un peu d'air frais !

### Un intérieur fonctionnel

À l'intérieur, le tableau de bord noir, volontairement simple et fonctionnel, accueille un volant à deux branches et un levier de vitesse à tête ronde de type coulissant, situé directement sur la planche de bord. Le « millésime » 1966 est le dernier à être équipé de la sorte : dès l'année 1967, le tableau de bord est beige et la tête du levier de vitesse rouge. Quelques accessoires achèvent de transformer l'intérieur de cette Renault 4L en un véhicule qui se veut « de luxe » : deux pare-soleil, un cendrier sous la planche de bord, une commande de ventilateur de chauffage et des couvre-pédale en caoutchouc. La banquette avant des berlines basiques est remplacée par de véritables sièges séparés épais, moelleux et tendus, comme les intérieurs de portière, d'un simili-cuir brun-orangé dont Renault aime parer les déclinaisons les plus raffinées de la Renault 4. À l'arrière, la banquette est bien entendu amovible et permet, en se retirant, de dégager un volume de 1,45m<sup>3</sup>. Le plancher plat, sur lequel le châssis vient se fixer à l'aide de quelques boulons, est idéal pour charger des bagages lourds ou encombrants.

### Une mécanique à toute épreuve

Le « cru » 1966 présente peu d'innovations techniques : traction avant, suspensions particulièrement efficaces, refroidissement en circuit hermétique scellé et freins à tambour à commande hydraulique caractérisaient déjà les premières Renault 4, robustes et maniables. Malgré des essais de nouveaux moteurs portés par des ingénieurs audacieux, le moteur choisi pour la Renault 4 est finalement celui de la 4CV, moteur à quatre cylindres de 747 cm<sup>3</sup> qui a fait ses preuves. La plupart des articulations du moteur n'ont pas besoin d'être graissées, argument de vente abondamment exploité par la Régie. La quatrième vitesse, très demandée par les conducteurs, se fait attendre et le circuit électrique ne dépasse toujours pas les 6V, par conséquent il est difficile de conduire de nuit avec des feux qui n'éclairent guère plus que des lampes de poche ! Le passage au 12V n'aura lieu qu'en 1970.

## Histoire d'une voiture « populaire »

Au début des années 1960, la 2CV de Pierre-Jules Boulanger, président de Citroën, a presque quinze ans. Cette voiture « ni belle ni attachante », véritable outil alliant facilité d'entretien, faible prix d'achat, faible consommation et surtout suspensions efficaces sur route comme dans les champs, a lancé la vogue des voitures populaires en France. Son succès ne se dément pas. Pierre Dreyfus, PDG de Renault, est de plus en plus intéressé

par ce segment de marché. Il imagine la Renault 4, réponse contemporaine à la 2CV de Citroën : un véhicule bon marché, sympathique et modulable, adapté à tous les âges et idéal pour les loisirs comme les pique-niques en famille ou les sorties entre amis. Pierre Dreyfus, observant l'accroissement en France des espaces de banlieue, a réussi son pari : dans un pays où les zones rurales reculent au profit des zones urbaines, son véhicule mixte et modulable est réactif sur tous les terrains. Les *instits'*, les jeunes, les paysans mais aussi des gérants de PME qui ont du matériel à déplacer s'attachent vite à cette voiture pratique et bon marché. À l'heure de la consommation de masse, la 4L est aussi parfaitement adaptée aux besoins de la ménagère qui se rend toutes les semaines dans les nouveaux supermarchés.

Le succès rencontré par la 4L au Salon de l'Auto de 1961 inaugure une longue carrière: avec plus de huit millions de véhicules produits, la 4L est la voiture française la plus vendue. Cette voiture fonctionnelle, « bonne à tout faire » comme la qualifie un journaliste anglais, combine polyvalence et faible prix d'achat : à ses débuts, on peut l'acquérir pour 350 000 francs. Étudiée pour plaire au plus grand nombre, elle trouve vite sa clientèle : dès 1961, plus de 190 000 berlines sont produites. Il faut dire que Renault multiplie les opérations séduction. Une vingtaine de 4L, équipées de chaînes et de porte-skis, est mise à disposition de l'équipe française pendant les championnats du monde de ski alpin de 1962. En 1964, ce sont vingt-huit fourgonnettes qui sont mobilisées tout l'été le long des plages de Côte-d'Azur et de Bretagne.

Le succès de la 4L en France se répercute à l'étranger : en Europe, aux États-Unis mais aussi en Amérique latine et en Australie, il devient fréquent de croiser une 4L sur sa route. Au total, la 4L a été exportée dans plus de 100 pays... Après sa disparition des chaînes de production françaises, la demande reste forte en Afrique du Nord et en Europe de l'est. Elle continue d'être fabriquée en Slovénie et au Maroc.

### « Les utopies l'ont plus marquée que les kilomètres »

La 4L a accompagné pendant trente ans les défis d'une société en pleine mutation. Présente au moment des barricades de mai 68, s'efforçant de plaire aux femmes en plein développement du mouvement féministe, pariant sur une réduction de la consommation d'essence au moment des chocs pétroliers, elle a su répondre et même devancer les changements des mentalités. Son constructeur a ainsi considéré très tôt les jeunes comme un public à part entière à séduire à tout prix grâce à une communication adaptée : des séries limitées aux caractéristiques alléchantes sont proposées à la vente. Voiture des départs en vacances et des familles qui partent pique-niquer en forêt le week-end, la 4L devient l'emblème d'un nouveau style de vie bâti autour des loisirs.

### Bye-Bye les 4L !

Les normes européennes se multipliant, il devient difficile et surtout trop coûteux d'adapter une voiture dessinée plus de trente auparavant. La régie de Billancourt annonce en 1992 l'arrêt de la production de la Renault 4. Pour célébrer comme il se doit la fin d'une voiture qui a marqué son temps, une série limitée est lancée. Appelées « Bye-bye », les 1000 dernières 4L construites en France peuvent être achetées en remplissant un bon de commande imprimé dans les grands quotidiens français. La campagne de communication insiste sur le côté sympathique d'une voiture qui a accompagné les bouleversements de la société au cours de la seconde moitié du 20<sup>e</sup> siècle : émancipation des femmes, construction de l'Europe ou encore développement de l'écologie.

Au moment du lancement de cette campagne, la 4L détient le record de la voiture française la plus construite avec près de 8 135 000 exemplaires produits. Elle a même

survécu aux modèles créés après elle, comme les Renault 6, 12 et 16. Mais la carrière de la 4L n'est pas terminée pour autant. La voiture préférée des Français continue de vivre aujourd'hui à travers des épreuves sportives : les 24h 4L, le rallye des gazelles ou encore le 4L Trophy.

**Crédits :**

**Rédaction et supervision scientifique :**

Claire Maurer Montauzé, adjointe à la conservatrice des [musées de Châtelleraut](#)

**Conception graphique et intégration :**

Grégory Legeais, CMPC