

RENAULT 4 L : LE GUIDE D'ACHAT

 [AUTOCOLLEC3 AVRIL 2024](#) 264 VIEWS



Arrivée en 1961 comme rivale assumée de la très vendue Citroën 2CV, la Renault 4 a repris le concept d'un véhicule utilitaire à traction avant et l'a développé pour une polyvalence maximale. La Renault 4 proposait une carrosserie à hayon à cinq portes révolutionnaire pour l'époque, permettant à la Renault d'être utilisée comme petit break ou fourgon lorsque le besoin s'en faisait sentir. Du coup, la 2CV prenait un sacré coup de vieux en comparaison.

Le patron de Renault de l'époque, Pierre Dreyfus, était fier de la dernière création de son entreprise, la décrivant comme une « voiture blue jeans » – un modèle qui, comme le célèbre pantalon, pouvait être à la fois tendance et pratique, attirant un grand nombre de personnes. Et il avait raison, les Français – ainsi qu'une grande partie de l'Europe et même de l'Amérique du Sud – ont craqué pour la Renault 4 L, avec plus de huit millions d'exemplaires vendus au total.



Une fourgonnette était prévue dès le départ, la traction avant et le plancher bas et plat de la Renault 4 étant idéaux pour créer un grand espace de chargement. Les voitures particulières ont également bénéficié de l'aménagement, chaque Renault 4 offrant suffisamment d'espace pour toute la famille et leurs affaires, tandis que les réglages souples de suspension typiquement français favorisaient le confort sur les longues distances.

Le choix de moteurs disponibles dans la Renault 4 s'est élargi au fil des années, depuis le 747 cm³ d'origine (si l'on ignore le dérivé éphémère de la Renault 3 de 603 cm³) jusqu'à la version 1.108 cm³ utilisée dans la GTL finale (34 ch).



La Renault 4 a disparu des showrooms en 1992 en France. Et si il nous prenait l'envie d'acheter une des populaires les plus emblématiques de l'hexagone ?

CARROSSERIE

Le châssis séparé de la Renault 4 doit être en bon état. Il est particulièrement sujet à pourrir au niveau des ancrages de la suspension arrière, la corrosion se cachant dans une section à double paroi juste à l'arrière du support de suspension interne.



La vue est gênée par l'amortisseur, ce qui signifie que les dégrats ne sont visibles que directement par dessous. Vérifiez les réparations antérieures, car celles-ci varient énormément en termes de qualité. Un travail minutieux impliquera la dépose de la suspension arrière, du réservoir de carburant et une grande partie de l'intérieur, puis la soudure de métal sain. La zone autour des supports extérieurs de la suspension arrière est moins sujette à la pourriture mais doit néanmoins être vérifiée, car les réparations sont délicates avec la carrosserie en place.

Il existe des châssis galvanisés de remplacement chez De Franzose en Allemagne, mais ils coûtent près de 2.000€ et sont à retirer sur place.

Les planchers de la Renault 4 rouillent également, mais ils sont assez faciles à inspecter, notamment avec la banquette arrière démontée. La corrosion peut s'installer entre le rail et le plancher. À l'avant, soulevez le revêtement de sol et fouinez. Des panneaux de réparation sont disponibles chez Der Franzose, ainsi que des sections de bas de caisse et de châssis, permettant des réparations de haute qualité si votre budget le permet.



Côté carrosserie, en supposant que vous ayez déjà vérifié les bas de caisse lors de l'inspection du châssis, vous devrez porter une attention particulière aux ailes avant et arrière de la voiture, qui sont très sujettes à la rouille. De toutes nouvelles ailes sont disponibles auprès de divers spécialistes européens, De Marco Parts of Italy vendant des façades pour seulement 54 € pièce, tandis que la section de panneau A qui s'adapte à l'arrière de chacune vous coûtera moins de 30 €. Les ailes arrière inférieures sont également disponibles au même prix que les ailes avant, tandis que les capots complets, les portes, etc. peuvent généralement provenir de spécialistes européens Renault classiques.

Le capot est facile à vérifier pour la rouille car il s'agit d'une section grande et simple. Pendant que vous y êtes, regardez attentivement la base du pare-brise, car les joints peuvent emprisonner l'eau et provoquer la pourriture.

MOTEUR ET TRANSMISSION

Quel que soit le moteur équipant la Renault 4 que vous envisagez d'acheter, il est capable d'atteindre un kilométrage élevée lorsqu'elle est bien entretenue.

Moteurs Billancourt :

- 603 cc, 23 cv, couple : 42 N m (1961 – 1962)
- 747 cc, 27.6 cv, couple : 50 N m (1961 – 1972)
- 782 cc, 30 cv, couple : 53 N m (1972 – 1983)
- 845 cc, 30 cv, couple : 58 N m (1962 – 1986)

Moteurs Cléon-Fonte :

- 956 cc, 34 cv, couple : 61 N m (1986 – 1992)
- 1108 cc, 34 cv, couple : 74 N m (1978 – 1992)

Si vous achetez une GTL, vous constaterez peut-être que le moteur de 1.108 cm³ a grillé une soupape d'échappement en raison d'une utilisation intensive, bien que la plupart de ces moteurs vieillissent bien. Même sur les versions récentes, un additif pour essence ou un substitut de plomb est recommandé.



Lorsqu'on retire le bouchon de remplissage d'huile sur une Renault 4, le mécanisme de soupapes est visible : il pourrait être recouvert de boue sur un moteur mal entretenu, alors assurez-vous de vérifier. Tout « gluant » semblable à de la mayonnaise signifie qu'il y a de l'eau dans l'huile et vice-versa, mais le simple fait de changer le joint de culasse peut ne pas suffire à guérir. Lors de la dépose de la culasse, elle doit être soigneusement pivotée (et non soulevée vers le haut) pour éviter de créer d'autres dommages.

Malgré les conseils officiels du manuel d'entretien, il est important de changer le liquide de refroidissement tous les deux ans pour éviter qu'il ne s'encrasse et provoque de la surchauffe, ou endommage les joints des chemises du moteur. Les cliquetis de distribution sont courants, mais il est rare d'aller à la panne.

À moins que vous n'achetiez une Renault 4 des premières années, votre Renault 4 sera livrée avec une boîte de vitesses à quatre rapports entièrement synchronisée, généralement robuste et fiable. Si l'embrayage est lourd ou colle, c'est probablement parce que l'arbre

entre le levier d'embrayage externe et la fourchette de débrayage est grippé, mais il devrait être assez facile de le libérer.

SUSPENSION, DIRECTION ET FREINS

La Renault 4 étant légère et assez peu performante, elle ne met pas vraiment à rude épreuve ses trains roulants. Avec un bon niveau d'entretien, tout dure bien, mais en cas de panne, la bonne nouvelle c'est que les pièces mécaniques ne sont pas chères.

En ce qui concerne la configuration de la suspension à barre de torsion indépendante à long débattement de la R4, vous devez effectuer les vérifications habituelles des fuites et de l'usure générale. Gardez à l'esprit que si les barres de torsion sont endommagées ou nécessitent un réglage, il s'agit d'un travail qui nécessite un outil spécialisé et est généralement laissé aux experts. Les amortisseurs arrière sont montés horizontalement et il est important que seules des modèles spécifiques à la Renault 4 soient utilisées car leur taux de rebond est environ deux fois supérieur au taux de compression : les spécialistes préviennent que le montage d'amortisseurs « normaux » pourrait entraîner la formation de bulles d'air autour des valves, les empêchant d'amortir et entraînant des vibrations dans les roues.



La Renault 4 est généralement facile à entretenir. Si vous devez installer un nouvel embrayage, vous devez déboulonner la crémaillère de direction – et il est important que les deux boulons soient remplacés, car les boulons réutilisés peuvent se cisailer plus tard. La direction à crémaillère est réactive et agréable à utiliser, tout en étant robuste ; si cela semble lâche ou inhabituellement vague, il faudra peut-être remplacer la crémaillère de

direction. Lors de l'inspection d'une voiture proposée à la vente, vérifiez soigneusement les soufflets des arbres de transmission, car ils ont tendance à se fendre avec l'âge et laissent passer la saleté.

Le système de freinage entièrement à tambours jusqu'à l'arrivée de la GTL (qui s'offrait des disques à l'avant) est assez simple, mais nécessite tout de même un suivi régulier. Tout est disponible et bon marché.

INTÉRIEUR, GARNITURES ET ÉLECTRICITÉ

La Renault 4 a été conçue comme une voiture utilitaire, ce qui signifie un intérieur robuste et pratique plutôt que luxueux. Les sièges en vinyle des modèles pré-GTL sont particulièrement résistants, le revêtement en tissu de la GTL étant désormais souvent utilisé. Les sièges conducteur et passager avant sont tous deux identiques, il est donc facile de les échanger.



Les housses de siège de remplacement sont toutes disponibles auprès de fournisseurs européens, tout comme les nouveaux panneaux de porte et les tapis de sol, à des tarifs particulièrement raisonnables.

Avec une instrumentation minimale et l'absence d'équipement de luxe, l'électricité de la Renault 4 est aussi basique que possible. Il s'agit essentiellement de s'assurer que tout fonctionne comme il se doit.

RENAULT 4 : NOTRE CONCLUSION

En tant qu'une des premières véritables voitures à hayon d'Europe, la Renault 4 a été un modèle marquant, incitant Citroën à proposer la Dyane six ans plus tard. Les premiers articles sur la Renault 4 étaient tellement surpris par le concept qu'ils l'appelaient souvent un break. Pourtant, il s'agissait d'une véritable berline familiale à cinq portes pour les acheteurs à la recherche d'une motorisation utilitaire polyvalente. Même sous sa forme GTL récente, avec sa puissance supplémentaire et le « luxe » des sièges en tissu, la Renault 4 n'a rien perdu de son attrait fondamental ni de son charme typiquement français.



Bien que les valeurs aient augmenté ces dernières années, la Renault 4 continue d'offrir un rapport qualité-prix ultra décent par rapport aux autres voitures emblématiques telles que la Mini, la Coccinelle ou même la Deuche. Et avec de faibles coûts de fonctionnement combinés à une bonne disponibilité des pièces (même si certaines références sont plus faciles à trouver au Pays-bas ou en Allemagne qu'en France), c'est une opportunité simple. Achetez un exemplaire aussi sain que possible et profitez simplement d'une classique typiquement gauloise, peut-être un peu moins prévisible qu'une 2CV.



La gamme des prix est large, depuis les voitures « projet » à moins de 2.500 € jusqu'aux exemples extrêmement bien présentés pouvant atteindre 10.000 € (ou plus dans le cas d'un exemplaire ancien en état concours). Budget entre 6 000 et 7 000 € pour un exemplaire solide et présentable, prêt à être utilisé au printemps prochain. En enchères, vous pourrez peut-être en acheter une pour 1.000 ou 1.500 € de moins, s'il ne nécessite qu'une attention esthétique mineure. A noter, une GTL 1985 de 60 000 km s'est vendue au enchères à 11.000 €, une 4TL 1982 entièrement restaurée a été proposée entre 10 000 et 15 000 € lors d'une vente aux enchères l'été dernier et a été adjugée 12.000 €, tout ceci démontrant qu'il existe des enchérisseurs disposés à acheter des exemplaires de qualité, mêmes récents.

Bien entendu, les modèles anciens d'avant 1972 pourront atteindre des sommes plus élevées, en fonction de leur histoire, de leur état et de leur rareté. Mais leur motorisation très modeste les rend difficiles à utiliser dans un flot de circulation contemporain.