



22 OCTOBRE 2021

## DE LA BOTTE DE PAILLE AU SAC DE GOLF : LA REVOLUTION DU HAYON

**“Faites-moi du volume”** : c’est avec ces mots que Pierre Dreyfus, patron de Renault entre 1955 et 1975, a briefé ses équipes pour la conception de la Renault 4. Une voiture atypique qui va marquer l’histoire automobile grâce à une particularité qui paraît anodine aujourd’hui, mais qui pour l’époque constituait une petite révolution : le hayon. Associée à un plancher plat, cette cinquième porte a permis de créer une voiture qui était à la fois une berline et un break, avec même une fonction utilitaire. A l’époque de la 4L, cette nouvelle ouverture sur l’intérieur de la voiture permettait de charger facilement une botte de paille. Aujourd’hui, sur Arkana, le hayon facilite le chargement d’autres types d’objets, comme les bagages pour partir en week-end ou en vacances. Hugues, Directeur de Renault Classic, revient sur cette révolution du hayon, initiée par Renault.

On est en 1961 lorsque Renault dévoile sa **Renault 4**. À l’époque, les français commencent à quitter la campagne pour s’installer plus près des villes. Mais avec des réseaux de transport en commun loin d’être optimaux, surtout en périphérie. Un besoin commence dès lors à se créer : celui d’avoir une voiture à l’aise pour la vie des champs, mais aussi pour celle des villes. Une voiture qui permettrait de se déplacer vers les commerces ou tout simplement jusqu’à son lieu de travail. C’est aussi la période où de plus en plus de femmes ont désormais un métier et où le pouvoir d’achat des foyers se met à augmenter. Dans ce contexte, celle qu’on appellera rapidement la « 4L » constitue une solution à la fois pour la ville et la campagne. Aussi bien pour la semaine que pour le week-end... et ce grâce à son hayon !

Hugues, Directeur de Renault Classic : « *Le hayon a révolutionné l’automobile, en permettant une modularité intérieure très forte.* »

### Une porte vers la liberté

La **Renault 4** va rapidement devenir un véritable **phénomène de société** grâce à **cette cinquième porte**. Initiateur du projet, Pierre Dreyfus, patron de la régie Renault de 1955 à 1975, avait expliqué à ses équipes qu’il voulait « *du volume* », avec une voiture « *Blue Jean* », à savoir une voiture qui irait à tout le monde, afin de toucher toutes les tranches d’âge et toutes les classes sociales à travers le monde. Avec plus de **8 millions d’exemplaires vendus dans plus de 100 pays**, pendant plus de 30 ans, force est de constater que le pari fut réussi. « *Avec la 4L et son hayon, on a inventé un modèle de voiture, on a créé un nouveau standard automobile* », se réjouit Hugues. « *C’est une invention géniale qui permet d’obtenir une voiture qui est à la fois une berline et à la fois un break, voire un utilitaire.* »

[



Le hayon offre aux utilisateurs de 4L **un accès simple et pratique au volume intérieur**, pour charger et transporter une botte de paille ou du matériel de camping, selon les activités et la vie que l'on mène. Mais la modularité intérieure très forte, permise par cette **cinquième porte**, offre également aux ingénieurs et aux designers la possibilité de **créer les premières véritables « voitures à vivre »**. *« Le hayon permet en effet aux ingénieurs de s'affranchir de la forme très classique capot moteur, habitacle et coffre », explique Hugues. « Avec cette cinquième porte, on est beaucoup plus libre de dessiner ce que l'on veut »*. Effectivement, c'est ce hayon qui a permis de créer par la suite de nouveaux genres de véhicules comme les monospaces et les SUV...

### **Applicable sur toute la gamme**

Devant le succès de la 4L, porté par cette innovation, Renault ose ensuite appliquer cette recette sur un segment plus statutaire : celui de la berline familiale, où le coffre traditionnel fait loi. Cela donne la Renault 16, née en 1965, figure de proue d'une révolution inédite, celle de la « démocratisation » d'un nouveau standard, par l'intermédiaire de modèles plus huppés. Mais si on y réfléchit, la Renault 16 peut être vue comme une grosse Renault 4. Elle possède d'ailleurs toutes les caractéristiques de cette dernière : c'est une voiture bicorps, avec une cinquième porte et une incroyable modularité de la banquette arrière.

*« On se rend compte avec la Renault 16 qu'on peut 'imposer' le hayon sur des modèles plus familiaux, voire sur le haut de gamme. »* Hugues, Directeur de Renault Classic

En fait, **le hayon est applicable sur tous les modèles de voiture**, aussi bien sur les berlines que sur les coupés et les citadines. Débute alors chez Renault le développement d'une vaste gamme de modèles à hayon comme les R20 et R30, la Fuego, la R25, la R11, etc. Le hayon va même connaître son petit moment de gloire lors du Paris-Dakar de 1982, remporté par les frères Marreau à bord d'une Renault 20.

### **Un hayon sur Arkana, une évidence**

Aujourd'hui dans la gamme Renault, **le plus bel ambassadeur du hayon est Arkana**. *« Le hayon s'imposait sur cette voiture, qui est un savant mélange entre un SUV et une berline », développe Hugues. « C'est la solution idéale pour le designer, qui peut avoir un dessin tendu et élégant, et en même temps apporter au client toute la praticité nécessaire. »* poursuit-il. *« Le hayon sur Arkana permet de créer du volume, d'améliorer l'accessibilité intérieure et d'obtenir une capacité de chargement supérieure à un simple coffre »* En gros, c'est la voiture idéale pour charger facilement un sac de golf. Et même aux côtés d'une botte de paille, si l'on veut.