

Cartella Stampa

28 Marzo, 2018

Da 120 anni, Renault si impegna a facilitare ogni giorno la vita dei suoi clienti

Nel corso dei suoi 120 anni di esistenza, Renault ha avuto tre vite. Quella del fondatore (1898-1944), quella dell'industria pubblica in cui era nota come Régie Nationale des Usines Renault (1945-1995) e quella di Renault SA (1995-oggi). Tre vite che in realtà ne fanno una sola, quella di un costruttore automobilistico che ha sempre saputo adattarsi ai cambiamenti della storia, che è sempre riuscito a trasformarsi seguendo le evoluzioni della società e dell'economia.

In questi 120 anni Renault non ha mai smesso di essere al centro delle aspettative dei suoi clienti sempre più numerosi e lontani, di essere nel cuore pulsante della vita del settore automobilistico e delle sue aspirazioni, valutando e analizzando i cambiamenti sociali di un mondo letteralmente innamorato della mobilità dove la libertà di muoversi, viaggiare, intraprendere percorsi è diventata giorno per giorno sempre più necessaria. La longevità di Renault si è costruita sulla comprensione degli stili di vita e delle abitudini, sulla volontà di porre la componente umana al centro del mondo delle automobili e della tecnica.

Che cos'è una Renault fin dalle origini? Un veicolo caratterizzato da valori, da riferimenti in cui si uniscono passione, amore per la scoperta, famiglia, lavoro, tempo libero, emancipazione ...

Guidati dalla passione

L'automobile è figlia della seconda rivoluzione industriale, quella che ha sconvolto il XX secolo ai suoi esordi. In questa avventura tecnica e umana dove le passioni trovano libertà di espressione, l'automobile si presenta come un catalizzatore di progresso e sviluppo. Ma in prima fila non ci sono solo gli ingegneri e i meccanici. C'è anche il pubblico, quello che nel corso del secolo si sarebbe trasformato in utenti. Il pubblico vive subito l'auto come una passione. Innanzitutto, quella di veder passare questi veicoli in grado di spostarsi da una città all'altra più velocemente della ferrovia che fino a poco tempo prima era il simbolo del progresso tecnico. Poi l'idea di proiettarsi nel futuro, di vedersi un domani dietro al volante per vivere la nuova passione della guida, forse per alcuni provare l'ebbrezza di sentirsi piloti. Infine c'è anche questa nuova libertà, quella che consente di andare dove si vuole, senza vincoli, e naturalmente sempre più veloci.

1898: Type A voiturette

È da questa passione che vengono alla luce nel 1898 le auto Renault. Tutto nasce da un giovane appassionato di meccanica, Louis Renault, un uomo molto attratto da queste nuove macchine che stanno rivoluzionando i mezzi di trasporto individuali. Nella rimessa della proprietà di famiglia a Boulogne-sur-Seine, vicino a Parigi, costruisce la sua prima automobile. Con tutto l'ottimismo dei suoi ventuno anni, Louis Renault progetta un veicolo diverso. L'intuito lo porta a realizzare un telaio tubolare, leggero e rigido destinato a sostenere un piccolo motore De Dion da 1,75 CV. Il senso tecnico lo spinge ad innovare la trasmissione, prendendo spunto un po' da tutti i nuovi ritrovati. Lascia perdere i sistemi classici di catene e cinghie per andare verso un albero a giunti cardanici con differenziale. Ma la passione per la tecnica lo guida verso l'utilizzo di un cambio a tre rapporti, dove l'ultimo pignone era montato in *presa diretta* con le ruote posteriori. Il suo lavoro rivoluziona le conoscenze in materia di trasmissione portando alla luce una piccola auto perfettamente adatta a un motore di scarsa potenza e peso molto contenuto. Era così nata la Renault Type A.

Ora non gli rimaneva altro da fare se non convincere gli altri e condividere questa passione. La sera di Natale del 1898, Louis Renault decide di recarsi con la sua vetturetta a Montmartre, percorrendo rue Lepic, la più ripida di Parigi. Un vero successo. Gli spettatori, peraltro numerosi, salutano questo exploit come una vittoria dove si mescolano sfida sportiva e spirito di innovazione. L'evento sancisce la nascita di una marca automobilistica, Renault, perché proprio da questa salita scaturiscono i primi ordini: dodici veicoli richiesti, con tanto di caparra. Renault non ha ancora uno stabilimento né una società. Questa sarà creata poco dopo, punto di partenza di una straordinaria avventura industriale.



1964: Renault 8 Gordini

Specializzata nei veicoli popolari, Renault non dimentica la passione per le auto che anima una certa fascia della sua clientela. Quella che pratica le tecniche di guida più sofisticate e che pompa i veicoli piangendo le teste e montando collettori di aspirazione. Quasi in sordina, i modelli Renault si sono costruiti una leggenda con le 4CV e le Dauphine che hanno vinto il Rally di Montecarlo e il Rally di Corsica. Al di là di queste performance, hanno inventato una passione popolare. Per accontentare questa gioventù entusiasta, nel 1964 Renault crea la Renault 8 Gordini. Una piccola berlina, rivista da quel mago di Amédée Gordini che è in grado di trasformare un 1100 cm² di serie in un motore da 95 CV SAE (*Society of Automotive Engineers*). A questo punto bisognava aggiungere le sospensioni e un sistema frenante all'altezza delle performance e inventarsi uno stile. Il *bleu de France* non sarebbe bastato, se non fosse stato tagliato da due strisce bianche, opera del pubblicitario Marc Pampuzac e dello stilista Gaston Juchet. Nasce così un mito, quello della Gordini, che sarà ulteriormente abbellita con la versione 1300 cm³ del 1966, in particolare grazie ai suoi quattro fari. La Gordini è l'auto della passione, un oggettino ribelle che incarna una gioventù che ha voglia di emancipazione, per cui libertà fa rima con velocità, che crede che la differenza si opponga all'appariscenza. Con la Gordini il blu non sarà più blues. Intorno a lei si raduneranno tutti gli appassionati di uno sport destinato a essere meno elitario e a diventare una passione collettiva per chi l'avrà o meno guidata. Un'allegoria del sogno. Consenterà di scoprire nuovi talenti con la "Coppa Gordini". La regina della Corsica e la "piccola peste" del Col di Turini. Con una produzione prevista di 1000 esemplari, la 8 Gordini

incontrerà il favore di ben 11.600 clienti nonostante il prezzo vicino a quello di due Renault di serie, ossia quello di un'icona. È l'era d'oro della Gordini, l'era del blu "418".



“Auto da vivere” per la famiglia

Che paradosso: l'auto si attesta come miglior mezzo di trasporto individuale eppure è lo strumento più adatto per rispondere alle esigenze del gruppo più importante, la famiglia. Nel corso degli anni l'automobile si è persino modellata sulla famiglia. Inizialmente decapottabile, si è ben presto arricchita di un tetto per dare riparo agli occupanti. Poi la carrozzeria si è dotata di quattro porte, diventando poco a poco una *familiare* con sedili anteriori e posteriori e, soprattutto, un bel portabagagli. Renault, sempre avanti, creerà persino una quinta porta, il portellone posteriore, per far entrare tutto quello che le famiglie si portano dietro. Con il passare degli anni Renault sviluppa il suo concept immaginando sul retro un “*compartimento bambini*” in grado di offrire comfort e sicurezza. Arrivati a questo punto, mancava solo un passo per progettare un vero e proprio “nido per la famiglia” e sarà Renault, prima al mondo, a farlo immaginandosi la *monovolume* che a sua volta sarà in costante evoluzione in quanto, nel corso del secolo, si trasformerà fino a rispondere alle esigenze delle famiglie allargate. Ecco che la familiare diventa un salotto su ruote.

1937: Renault Primaquatre

Come potrà democratizzarsi l'uso dell'automobile? In una Francia e un'Europa ancora molto segnate dalla crisi economica e sociale degli anni 1930, il dibattito si accende: bisogna proporre un'auto popolare oppure ripiegare su una familiare più di alta gamma? Louis Renault è categorico: “*Tutti sognano una piccola auto. Ma oggi non è più redditizia*”. E non a caso: l'assenza del ceto medio (che emergerà solo negli anni 1950) associa il consumo automobilistico al mercato dei veicoli di gamma superiore. Un concetto che Louis Renault esprime con forza: “*C'è solo un'auto che si possa vendere: è l'auto da 1000 chili ... È l'auto che è abbastanza resistente e spaziosa da portare in giro quattro persone. È su questa auto che si fondano tutte le vendite, è questa che si può rivendere perché, in fin dei conti, risponde alle dimensioni e alle condizioni umane*”.

Renault punta allora sulla Primaquatre, una familiare destinata ai nuclei piuttosto benestanti. Con una lunghezza di 3,70 metri, una velocità di 105 km/h e un prezzo di entrata pari a 19.500 franchi, la Primaquatre allontana Renault dal segmento troppo ristretto delle 6 cilindri su cui puntava fin dal 1929 e la ricolloca al centro del mercato francese, quello delle 10 e 11 CV.



1965: Renault 16

Già dal 1957 Renault non nasconde la sua voglia di dare all'automobile un volto diverso: *“un'auto non deve più essere solo quattro sedili e un bagagliaio. Deve essere un volume”*. Lanciando la Renault 4 nel 1961, la marca inventa *“l'auto da vivere”*, quella che si adatta a una società in continua evoluzione. Ma bisogna spingersi ancora oltre e osare proporre una familiare diversa. La risposta sarà data dalla Renault 16, auto di gamma media superiore dallo stile audace. La Renault 16 viene concepita per *“le famiglie attratte dagli ultimi ritrovati della società dei consumi ... probabilmente anche quelle degli intellettuali”*, sostengono i suoi creatori, Pierre Dreyfus, Presidente, e Yves Georges, responsabile degli studi. La Renault 16 offre una versatilità di utilizzo che a quei tempi nessun altro veicolo poteva vantare, se non in versione station-wagon. Renault non si accontenta della presenza del portellone e dei sedili posteriori ribaltabili: lo spazio interno è organizzato in base a un volume del portabagagli *“programmato”* per diversi tipi di utilizzo. Le varie posizioni che possono essere assunte dai sedili – trasposizione su quattro ruote delle partizioni mobili in architettura – non corrispondono solo ai diversi usi del veicolo, ma rappresentano vere e proprie scene della vita quotidiana dei primi trent'anni del dopoguerra. In un batter d'occhio, la Renault 16 assurge a stile di vita, auto progettata per rispondere alle esigenze delle famiglie, alle molteplici necessità delle vacanze, della casa di campagna e dei rientri dai mercatini. La Renault 16 è la familiare che rompe gli schemi.



1984: Renault Espace

Dopo aver inventato *“l'auto da vivere”* declinandola in Renault 4, Renault 16, Renault 6 e Renault 5, la Marca della Losanga tenta di spingersi sempre oltre. Perché non immaginare un veicolo che possa presentare tutti i vantaggi di una berlina, ma anche quelli di un veicolo commerciale? Progettare un'auto frutto di un *“mix automobilistico”* dove confluiscono tutte le caratteristiche vincenti di modelli diversi tra loro come le Renault 25, 21 Nevada e Trafic. Internamente si parla di una *“terza via”*, senza capire bene dove tutto questo possa portare. Per logica industriale, Renault si orienta verso Trafic, veicolo commerciale moderno (1981) che gli ingegneri cercano di *“berlinizzare”*.

Nello stesso momento e con la massima segretezza, Matra sta riflettendo su un *“furgone alla francese”*. I

casi della vita fanno che Renault e Matra si incontrino nel 1983 e decidano di collaborare, partendo dal progetto Matra già molto avanti a livello di concezione del monovolume. Renault impone a questo punto le sue idee iniziali: il pavimento piatto, l'abitacolo modulabile a 5 o 7 sedili, il grosso motore da 2 l. della 25, uno stile più morbido. Nasce la Renault Espace.

I primi mesi di vendite sono difficili. Ma come potrebbe essere altrimenti per un veicolo che non rientra in nessuna delle categorie esistenti e che viene venduto per più di 100.000 franchi (il prezzo di un'auto di alta gamma)? Ma il successo arriva nel 1985. A decretarlo sono le famiglie. Scelto dai bambini, guidato dalla madre e acquistato dal padre, l'Espace incarna il concetto di "cocooning" nel settore automobilistico che si attesterà con la crisi degli anni 1980. L'Espace si impone su un mercato che resterà a lungo privo di concorrenza.



La sete di scoperta

Il XX secolo è quello dell'apertura e l'automobile è il suo migliore strumento. In America i pionieri sostituiscono in breve tempo i carri con le auto, quelle nuove macchine in grado di spingere un po' più in là le frontiere e di avventurarsi sempre più lontano alla conquista di nuovi territori. In Europa le regioni più isolate si aprono sconvolgendo d'un tratto la loro quotidianità. I viaggiatori di un giorno scoprono posti fino a quel momento poco noti. Gli artigiani e i commercianti trovano nuovi luoghi di scambio in cui un giorno potranno vendere, ma anche acquistare. La strada apre nuovi spazi. Accelera le scoperte, ponendo fine all'isolamento, caratteristica dei mondi antichi, e ridefinendo con il volante in mano geografie che si credevano immutabili. Alla fine della strada, c'è sempre qualcosa da scoprire, indipendentemente dal momento storico.

1924: Renault 6-roues

E se l'automobile fosse lo strumento delle ultime grandi scoperte? L'unico in grado di penetrare nelle zone più remote. Tra l'Algeria e l'Africa Occidentale Francese, nel 1920 il Sahara costituisce una barriera che solo i dromedari mehari riescono a superare molto lentamente. Il treno ci ha già rinunciato e l'aereo ancora tentenna. Mentre Citroën invia i suoi semicingolati nel 1922, l'anno successivo Renault mette a punto il Six-Roues, un potente camion dotato di coppie di ruote con pneumatici a bassa pressione per circolare meglio sulla sabbia e due assi motori posteriori per moltiplicare la capacità di superare gli ostacoli e mantenere la velocità.

A fine dicembre del 1923, Renault inaugura una prima missione per andare da Touggourt a El Oued in soli due giorni! Il successo è tale che consente di preparare altre spedizioni, in particolare per Colomb-Béchar (1924), il lago Ciad e in seguito il Capo di Buona Speranza (1925), in pratica una traversata dell'Africa! Renault apre nuove piste e intravede persino un business originale: creare una società di trasporti, la *Compagnie Générale transsaharienne* (1923), per stabilire una linea di collegamento regolare tra il Nord Africa e il Niger.



1996: Renault Scénic

La Renault Scénic introduce una piccola rivoluzione: si tratta della prima monovolume progettata per il segmento delle auto medie. Forte dell'esperienza dell'Espace, Renault si pone domande sulle esigenze dei suoi clienti, non quelli più agiati, ma quelli più numerosi. Quali sono gli elementi costitutivi di una familiare alla fine del XX secolo? Di che auto hanno bisogno le giovani famiglie con figli piccoli o adolescenti, le coppie in cui la donna guida tutti i giorni e per cui l'acquisto di un veicolo di alta gamma non è all'ordine del giorno? Cosa sognano? Fare piccoli tragitti quotidiani oppure partire alla scoperta di luoghi sconosciuti? Per rispondere a tutte queste domande, Renault inventa Scénic, la prima monovolume compatta. Creata pensando al nucleo familiare, alla vita a bordo, la Renault Scénic sfrutta intelligentemente tutto lo spazio disponibile offerto dalla grande abitabilità e da una modularità degna di un "auto da vivere". Sedile posteriore centrale scorrevole che può fungere da tavolino, sedili posteriori laterali ribaltabili, tavolini per i passeggeri, diversi vani sotto i sedili e nel pavimento, porta bottiglia: c'è tutto quello che ci vuole per semplificare la vita a bordo. La Renault Scénic è un invito a viaggiare, è l'auto indispensabile per i weekend in famiglia, ma anche per i lunghi spostamenti dove tutti gli occupanti possono proseguire le proprie attività. È così che la Scénic diventa l'Espace dei ceti medi, la monovolume delle famiglie. Con il suo aspetto visionario si guadagna il titolo di "Auto dell'Anno" nel 1997, degna erede delle madri e delle nonne Clio e Renault 16.



Dare una mano ai professionisti

L'auto come strumento di lavoro oppure oggetto per il tempo libero? Fin dall'inizio dell'avventura, i costruttori modificano le loro auto per renderle adatte agli usi professionali. L'auto trasporta, consegna, commercia. Ben presto Renault capisce la necessità di adattare i suoi veicoli agli usi professionali, di creare modelli che siano

strettamente connessi a determinati lavori. Si afferma così il veicolo commerciale che si allontana progressivamente dall'auto di serie per avvicinarsi sempre più alle varie specificità professionali. Eppure la forza di Renault starà nella sua capacità di unire nei suoi veicoli concetti apparentemente contraddittori come quelli di lavoro, tempo libero e famiglia. L'arte dell'auto da vivere.

1952: Renault Colorale

Nel 1946, Renault avvia lo studio di una "station-wagon per le campagne e le colonie", da cui la denominazione commerciale Colorale, risultato della fusione tra coloniale e rurale. La gamma Colorale si compone di diversi modelli commerciali e familiari derivati che escono tra il 1950 e il 1951 con i nomi di Prairie e Savane, Pick-up, Taxi, Furgoncini centinati e telonati ... questi modelli sono concepiti per i lavori rurali. Tecnicamente sono molto rustici con il telaio simile a quello del camion Renault e il motore preso dal trattore agricolo della marca. L'aspetto dei Colorale è molto particolare: 1,82 metri di altezza, 1.640 kg di peso a secco (quasi l'equivalente di tre 4CV). I Colorale sono gli antenati dei SUV del XXI secolo con i loro 7 posti su sedili e strapontini, in versione 4X4 e pick-up, modello che a quei tempi non aveva concorrenza sul mercato francese.



1959: Renault Estafette

I veicoli commerciali si sono a lungo distinti tra furgoncini e camion a seconda dei volumi da trasportare. Ora, nel primo trentennio del dopoguerra, il mondo degli artigiani e dei commercianti avverte il bisogno di qualcosa di diverso, a metà strada tra il furgoncino, che si riempie in men che non si dica, e il camion, difficile da usare tutti i giorni. Tra questi due estremi Renault inventa nel 1959 l'Estafette, un veicolo commerciale concepito in funzione del suo utilizzo. La parte posteriore risulta libera da qualsiasi organo meccanico per offrire una superficie di carico bassa e piatta con un volume massimo sfruttabile. Secondo questa logica Renault opta per la trazione anteriore, una prima assoluta che prepara il terreno anche per la Renault 4 che arriverà nel 1961.

L'Estafette si adatta a tutte le professioni. Tre porte sul retro per caricare meglio, una porta scorrevole (sul lato marciapiede) per effettuare consegne rapide ai negozi. Infine, la grande novità: una porta scorrevole per il conducente il cui lavoro sarà d'ora in poi quello di autista e preposto alle consegne. L'Estafette è disponibile in cinque versioni: area blu (per parcheggiare in città), furgone da 600 kg, furgone con tetto rialzato, pick-up telonato e minibus a 9 posti. Ben presto arriveranno anche gli adattamenti per trasformare l'Estafette in negozio, officina, ambulanza, camper, ecc.

Un pizzico anticonformista, l'Estafette osa sfoggiare una linea un po' panciuta. E per distinguersi dal grigiore delle carrozzerie dei veicoli commerciali si veste di colori vivaci: arancione, giallo e blu.



Largo al tempo libero

Fondamentale innovazione sociale dell'Europa occidentale, le *vacanze pagate* (come venivano chiamate negli anni 1930) sono in grado di cambiare l'economia democratizzando il tempo libero. Se le leggi sociali del 1936 introducono in Francia e Belgio le prime *ferie*, bisognerà aspettare il dopoguerra in Italia e anche un po' di più in Germania.

Ma in Francia, caso più unico che raro, sarà su iniziativa di un'azienda in particolare che le ferie si consolideranno. Ancor prima che la legge lo renda obbligatorio, Renault offre infatti al suo personale una terza settimana di ferie (1955) e poi persino una quarta (1962). Renault fa da apripista e delinea i contorni di una società del tempo libero che verrà progressivamente adottata da tutta l'Europa occidentale. Perché stupirsi allora se questo costruttore è all'avanguardia di un'offerta dove l'automobile è versatile, concepita per il lavoro, ma anche per il tempo libero, per la settimana lavorativa, ma anche per il weekend?

1961: Renault 4

Giunta l'ora di sostituire la 4CV (l'auto popolare che ha motorizzato i francesi), Renault decide dare un'occhiata ai profondi cambiamenti della società francese ed europea. Ovunque la popolazione abbandona le campagne e si assiste a un ampio movimento di esodo rurale. Ma i nuovi cittadini non vanno in centro città, si stabiliscono piuttosto nei nuovi quartieri urbani che tendono a svilupparsi ampliando le periferie. È un nuovo mondo dove si concentra la popolazione attiva, dove si succedono i nuovi ceti medi. La periferia diventa un nuovo luogo, a metà strada tra urbano e rurale, una specie di città in campagna.

Sotto la guida di Pierre Dreyfus, un Presidente molto aperto e con idee innovative, Renault decide di inventare l'automobile versatile, ma la sua versatilità non dipende solo dal luogo. Dovrà essere uno strumento di lavoro dal lunedì al venerdì, per poi diventare il sabato e la domenica l'auto della famiglia che parte per il weekend o in vacanza. La prossima Renault giocherà quindi sul concetto di versatilità: sarà l'auto di città e di campagna, della settimana e del weekend, del lavoro e delle vacanze, dell'uomo e della donna. Insomma nel 1961 la Renault 4 diventa l'"*auto blue jeans*".

Sarà dotata di pianale piatto e una quinta porta posteriore per permettere di caricare senza difficoltà. Nasce così la due volumi, che offre un'abitabilità in grado di cambiare a seconda delle esigenze: basta ribaltare i sedili posteriori per trasformarla da familiare a veicolo commerciale o piccola auto pronta a partire per le vacanze. Insomma, un'"*auto da vivere*".



1999: Avantime

Come indica il nome stesso, l'Avantime è in anticipo sui suoi tempi, a immagine e somiglianza delle ultime Renault che hanno fatto la storia, che si tratti di Espace, Scénic o Twingo.

Renault osa e intraprende la strada dell'anticonformismo. Nel periodo in cui erano in voga i coupé bassi, Renault propone un modello altissimo. Niente linee morbide, ma una scultura barocca. Niente finestrini affusolati, ma grandi vetrate e una copertura tutta trasparente per dare a questo salotto su ruote la luce di un loft. Inutile cercare di trovare un cruscotto con innumerevoli contatori e quadranti, qui la plancia è essenziale, quasi minimalista.

Prima dell'avvento dei SUV, l'Avantime è il risultato di un audace mix di coupé e monovolume. Incarna l'auto del tempo libero del 2000.



Incarnare la libertà

L'automobile incarna la libertà e l'emancipazione. La libertà di muoversi, ma anche e soprattutto di andare dove si vuole e quando si vuole. Una cosa scontata nei paesi occidentali, ma ancora qualcosa per cui battersi in tanti posti in cui i trasporti sono tenuti sotto controllo, se non addirittura sotto sorveglianza. E se l'automobile fosse un modo per aumentare la libertà? Questo sogno esiste dappertutto, più o meno evidente, soprattutto per i giovani e per le donne che aspirano alla parità sociale. Renault si interessa da tanto tempo alla clientela femminile.

La marca è riuscita nel primo trentennio del dopoguerra a inventarsi un'auto unica, pratica ed elegante per meglio rispondere alle esigenze di una donna segnata dal *doppio lavoro*, professione e famiglia. Per quanto riguarda i giovani, a cui finalmente si propongono veicoli economici, possono così inserirsi nel mondo che poi contribuiranno a modellare. È da tanto tempo che Renault ha colto il valore dell'automobile come nuovo

strumento di emancipazione della società.

1969: Renault 12

Si potrebbe riassumere il capitolato della Renault 12 in tre parole: semplice, non cara e indistruttibile. Il Presidente di Renault ha una sola idea in testa: esportare per consolidare la crescita di Renault. Ma non solo, l'auto è in grado di aiutare alcuni paesi a emanciparsi, ad andare verso una maggiore libertà! Pierre Dreyfus ritiene che la Spagna, alcuni paesi dell'Europa dell'est e del Sudamerica potrebbero liberarsi dai loro rispettivi regimi grazie a uno sviluppo economico solido in cui l'industria automobilistica avrebbe un ruolo non indifferente da svolgere.

Resta il fatto che la Renault 12 è veramente concepita in una prospettiva internazionale, con l'assemblaggio effettuato fuori dal territorio francese. La maggior parte dei collaudi per la messa a punto del modello si svolge in Brasile, dove Renault è intenzionata a produrla, nello stabilimento di San Paolo che monta le Dauphine. Una squadra di ingegneri viene inviata sul posto nel 1967 per accelerarne la messa a punto. Ma ancor prima di essere venduta in Brasile, ecco che la Renault 12 si invita in Romania! Pierre Dreyfus, che sogna di conquistare il mercato dell'URSS, è attirato dalla Cecoslovacchia e dalla Romania. La Renault 12 sarà così costruita a Pitesti sotto la marca Dacia, affermandosi peraltro nel 1969 come l'auto nazionale. Due anni dopo Renault firma un contratto di assemblaggio in Turchia. La Renault 12 diventa un veicolo mondiale.



1972: Renault 5

Sempre attenta ai cambiamenti della società, Renault si misura nel pieno degli anni 1960 con l'importanza dei movimenti contestatari e femministi. Il maggio 1968 non sarà una sorpresa per Renault. Il costruttore aveva già colto l'evoluzione del ruolo delle donne nella società. Sono loro che hanno incentivato i movimenti di esodo rurale e che ora accelerano lo sviluppo dei ceti medi. Grazie alla piena occupazione, l'arrivo del "secondo stipendio" cambia le categorie sociali e gli schemi familiari; accelera i consumi, tra cui quelli delle auto, tanto più che ora le donne hanno – finalmente – accesso alla patente.

Senza contare sul fatto che lo sviluppo delle periferie, luogo di vita dei ceti medi, consente la crescita del mercato della seconda auto, mercato di cui per l'appunto beneficiano le donne.

In questa logica Renault immagina un'auto per le donne. Sarà la Renault 5 (1972), piccolo veicolo dalle forme arrotondate, molto trendy per l'epoca. Questo modello avrà solo due porte per accompagnare i figli a scuola seduti di dietro in assoluta sicurezza, un portellone facile da sollevare con un bagagliaio pratico per il supermercato nonché paraurti di materiale sintetico che rispettano le forme dell'auto evitando nel contempo le conseguenze dei piccoli urti. La numero 5 di Renault diventa la nuova collezione dell'auto da vivere.



Ed è già domani

Naturalmente l'avvento del XXI secolo stravolge ulteriormente le cose. Normative ecologiche, difficoltà di circolazione, nuove forme di consumo e condivisione dell'automobile, il mondo cambia. In questa logica Renault fa nuove riflessioni e trova già soluzioni in grado di rispondere alle aspettative di un mondo globalizzato, ma comunque variegato: veicoli elettrici, connessi, autonomi e persino il primo veicolo robot. **Renault rivela le sue nuove interpretazioni dei rapporti sempre stretti tra uomo e auto per facilitare la vita dei suoi clienti.**