



50 ANNI DI RENAULT 4
DOSSIER STAMPA

4L
50 ANS



Sommario

Renault 4 in poche righe

- Renault 4 festeggia i suoi cinquant'anni
- Carta d'identità di Renault 4
- Cronologia selettiva di Renault 4
- Serie limitate e modelli derivati

Renault 4 nei dettagli

- Capitolo 1: Renault 4, l'automobile *blue jeans*
- Capitolo 2: Renault 4, un destino internazionale
- Capitolo 3: La produzione di Renault 4 nel mondo
- Capitolo 4: Renault 4 presente su tutte le piste
- Capitolo 5: Trent'anni di evoluzione di Renault 4

Allegati:

Allegato 1: Renault 4 e l'arte

- Renault 4: star del cinema e della televisione
- Renault 4: opera d'arte

Allegato 2: Renault 4 nei racconti

Allegato 3: Film e poster pubblicitari

Allegato 4: Renault 4 nella collezione Renault

Allegato 5: Calendario eventi 2011

Renault 4 festeggia i suoi cinquant'anni

Terzo modello¹ più venduto nella storia dell'automobile, e prima auto francese più venduta al mondo, con oltre otto milioni di unità, commercializzata in oltre cento Paesi, Renault 4 è un'icona. Nel 2011, Renault ne festeggerà i 50 anni: un'occasione per Histoire & Collection di partecipare a numerosi eventi di rilievo. Renault sarà iscritta al rally Monte-Carlo Storico, presente al Salone Rétromobile, a febbraio, e alla ribalta in occasione della terza edizione della 4L International che si svolgerà a luglio prossimo nella regione dei Castelli della Loira.

Renault 4 nasce da un concetto: nel 1956, Pierre Dreyfus, presidente della *Régie nationale des Usines Renault*, lancia il progetto "l'automobile *blue jeans*". Alla stregua di un capo di abbigliamento, diventato universale, Dreyfus immagina un'auto versatile, economica, mondiale, adatta all'evoluzione delle società, che si delinea agli albori degli anni '60.

Dopo cinque anni di sviluppo, Renault 4, primo veicolo della marca a trazione anteriore, è svelata alla stampa e poi esposta al Salone dell'Auto di Parigi, nel 1961. Al lancio vengono presentate tre versioni e una furgonetta: R3, che scomparirà dai listini l'anno successivo, R4 e R4L, dove "L" sta per lusso, che diventerà rapidamente l'appellativo di Renault 4 nel cuore dei Francesi.

L'auto seduce immediatamente per il suo abitacolo ineguagliabile, i bassi costi di esercizio e la capacità di adattarsi a qualunque esigenza di utilizzo. Ad appena sei anni dal lancio, Renault 4 supera il traguardo della milionesima unità prodotta. Da allora, continuerà ad inanellare record, fino a toccare una produzione totale di 8.135.424 unità, in trentun anni di carriera.

Renault 4 riscuote successo anche all'estero: è prodotta o assemblata in 27 Paesi (Francia esclusa), compresi i più distanti, come l'Australia, il Sud Africa, il Cile o le Filippine.

Su dieci unità, sei sono vendute oltre i confini francesi.

Durante il suo lungo periodo di commercializzazione, Renault 4 sarà declinata in furgonetta, in versione quattro ruote motrici e in cabriolet. Saranno proposte anche delle varianti (la Rodeo) e numerose serie speciali, tra cui le più celebri, in Francia, saranno la Parisienne (1963), la Safari (1975), la Jogging (1981) e la Sixties (1985).

¹ Dopo Maggiolino Volkswagen e Ford T (modelli non più commercializzati oggi).

Il modello sarà protagonista dell'omonimo campionato, sarà utilizzato dai giovani per scoprire il mondo, parteciperà a prove mitiche, come il rally di Montecarlo o il rally-raid Parigi-Dakar, dove si aggiudicherà il terzo gradino del podio.

Nel 1992, questo incredibile successo è coronato dalla serie speciale numerata Bye-Bye. Renault 4 sarà ancora prodotta in piccole quantità in Slovenia e in Marocco, fino al 1994.

Per festeggiare i suoi cinquant'anni, Renault organizzerà e parteciperà a numerosi grandi eventi, durante tutto il corso del 2011. Di seguito gli appuntamenti principali:

Mostra Modulo 4

Una mostra itinerante accompagnerà diversi raduni automobilistici nel 2011 (Rétromobile, World Séries by Renault, mostra ad Autoworld a Bruxelles, Museo Nazionale dell'Automobile di Mulhouse, ecc.). Ideata da Histoire & Collection, la mostra, articolata intorno a tredici modelli, ripercorrerà la storia ed evidenzierà tutte le qualità di Renault 4.

Tre Renault 4 iscritte al rally Montecarlo Storico 2011

Per ricordare la partecipazione di team ufficiali al volante di Renault 4, alle edizioni 1962 e 1963 del mitico rally di Montecarlo, Renault Histoire & Collection ha preparato tre Renault 4 per il rally di Montecarlo Storico 2011, che si svolgerà dal 27 gennaio al 2 febbraio. Le tre auto sono state integralmente smontate, revisionate e rimontate a regola d'arte. I modelli sono preparati per affrontare i 2.500 km di percorso che attende gli equipaggi, condotti da Jean Ragnotti, "Manu" Guigou e Michel Duvernay.

Renault al Salone Rétromobile

I 50 anni di Renault 4 consentiranno a Renault di essere nuovamente presente al Salone Rétromobile, che si terrà dal 2 al 7 febbraio 2011 a Porte de Versailles, a Parigi. Su uno stand di 700 m², i visitatori potranno scoprire (o riscoprire) una dozzina di esemplari di Renault 4, grazie alla mostra Modulo 4. In questa occasione, sarà esposta una Renault 4 Miss Sixty (*vedi più avanti*).

Il raduno 4L International

Per il terzo anno consecutivo, il meeting 4L International, che riunisce appassionati provenienti da tutta Europa e oltre, si svolgerà in Francia a Thenay (Loir-et-Cher), dal 15 al 17 luglio 2011. Sponsorizzata da Renault Histoire & Collection dalla sua creazione, attraverso la rivista *4L Magazine*, questa edizione riveste una particolare importanza per la ricorrenza del cinquantenario e vedrà la partecipazione di migliaia di persone. Tra le varie attività proposte, una tombola permetterà di vincere la Renault 4 con cui Jean Ragnotti avrà partecipato al rally di Montecarlo Storico 2011.

Renault 4 Miss Sixty

Riferendosi al nome Miss Sixty e ai blue-jeans, cari a Pierre Dreyfus, la Renault 4 Miss Sixty si riallaccia alla serie speciale Twingo Miss Sixty, presentata al Salone dell'Auto di Parigi 2010. La Renault 4 Miss Sixty è un esemplare unico, progettato dalla Direzione del Design Renault, in collaborazione con le équipes di Miss Sixty e realizzato da Renault Histoire & Collection per celebrare i 50 anni del modello.

Basata su una Renault 4L del 1965, si distingue dalla versione originale per la tinta specifica, gli stripping sul cofano motore, sul parafrangente posteriore sinistro e su due ruote, per i gruppi ottici posteriori, ma anche per gli interni completamente rivisitati, con tessuto jeans grigio con impunture e ricami rosa.

Contatto stampa Renault Italia:

Paola REPACI - Product Communication Manager
Tel. 06 4156965; Fax: 06 41566965; Cell. 335 1254592
e-mail: paola.repaci@renault.it
www.media.renault.it

Carta d'identità di Renault 4

Lancio del progetto:

- 1956

Nome del progetto:

- Progetto 112
- In azienda, il progetto sarà soprannominato "350", con riferimento al prezzo annunciato nel capitolato (350.000 franchi francesi).

1^a presentazione:

- Stampa: agosto 1961 in Camargue.
- Grande pubblico: Salone dell'auto di Parigi, ottobre 1961.

Paesi di produzione/assemblaggio:

- 28 Paesi (tra cui la Francia).

Paesi di commercializzazione:

- Oltre 100.

Fine della produzione:

- Il 3 dicembre 1992, Renault annuncia in un comunicato stampa la fine della produzione della Renault 4; solo due siti continueranno a produrla fino al 1994: Marocco e Slovenia.

Numero totale di esemplari prodotti:

- Dato ufficiale: 8.135.424
- Renault 4 è il 3° veicolo più venduto al mondo, dopo Maggiolino Volkswagen e Ford T ²

Nomi e soprannomi di Renault 4:

- In Italia la JP4 è stata commercializzata con il nome di "Frog";
- In Spagna è soprannominata "Cuatro latas" (quattro lattine);
- Nella ex Jugoslavia è chiamata "Kacra" (Caterina);
- In Tunisia è battezzata "R4 Monastir", dal nome della città natale del presidente Bourguiba;
- In Rhodesia del Sud (Zimbabwe) è soprannominata "L'auto di Oui Oui";
- In Argentina ha il nomignolo di "El Correcaminos" (Wile Coyote);
- In Finlandia è stata chiamata "Tiparellu" (gocciolina).

Una competizione dedicata: Coppa di Francia Renault Cross Elf, dal 1974 al 1984.

Principali tipi di motorizzazioni: 603 cm³, 747 cm³, 782 cm³, 845 cm³, 956 cm³ e 1108 cm³.

² modelli non più commercializzati oggi.

Cronologia selettiva di Renault 4

- 1956** Pierre Dreyfus, Presidente della Régie Nationale des Usines Renault, lancia il progetto dell'automobile blue-jeans.
- 1959** I prototipi della futura Renault 4 percorrono le strade del mondo. Dagli USA alla Svezia, passando per la Sardegna e la Guinea, si adattano a condizioni di utilizzo estreme.
- 1961** **6 luglio:** l'ultima 4CV esce dagli stabilimenti di Billancourt. Tutti gli utensili sono stati smontati per far posto alle linee di montaggio destinate ad assemblare la nuova Renault 4.
Agosto: presentazione alla stampa della Renault 4 e della Renault 3 sui sentieri della Camargue.
Ottobre: prima presentazione al pubblico della nuova gamma Renault 4, in occasione del Salone dell'auto al Grand Palais, a Parigi.
- 1965** R4 diventa ufficialmente Renault 4.
- 1966** Lancio dell'equipaggiamento Renault "Les Routes du Monde" che si concluderà nel 1984.
- 1967** Con circa 370.000 unità l'anno, Renault 4 diventa il modello francese più venduto sul territorio nazionale. A settembre, viene aggiunta la grande calandra in alluminio.
- 1974** Settembre: adozione della calandra in plastica.
- 1977** Superata la soglia dei cinque milioni di Renault 4, senza distinzione di versioni e carrozzerie. Renault diventa il primo costruttore automobilistico europeo.
- 1980** A bordo della loro Renault 4, i fratelli Marreau si classificano al 3° posto al Rally Parigi-Dakar.
- 1985** Superata la soglia dei sette milioni di Renault 4 vendute.
- 1988** Renault 4 lascia il mercato tedesco, con la serie limitata "Salù" (500 unità), dopo 27 anni di successi e oltre 900.000 unità importate. La versione furgonetta scompare dal listino francese.
- 1992** Le ultime mille Renault 4 lasciano lo stabilimento di Billancourt. Sono modelli GTL Clan, che si distinguono per una piastrina commemorativa sulla plancia, con l'iscrizione "Bye-bye".
Il 3 dicembre Renault annuncia, con un comunicato stampa, la fine ufficiale della produzione di Renault 4. Solo due siti continueranno a produrla fino al 1994: Marocco e Slovenia.
La produzione di Renault 4 avrà superato 8.130.000 unità.
-

Serie limitate e modelli derivati

- 1963** Versioni 4 ruote motrici Sinpar (fino alla fine della produzione).
 - 1963** Parisienne.
 - 1968** Plein Air.
 - 1970** Rodéo, derivata dalla R4 fabbricata da ACL.
 - 1975** Serie limitata Safari.
 - 1981** JP4, derivata della R4 fabbricata da CAR Système.
Serie limitata Jogging (5.000 unità).
 - 1982** Serie limitata Shopping, prodotta in Belgio in 300 unità.
 - 1985** Serie limitata Sixties (2.200 unità).
 - 1988** Serie limitata Salù, per la fine della commercializzazione in Germania (500 unità).
 - 1991** Serie limitata Carte Jeunes.
 - 1992** Serie limitata Bye-Bye, per la fine della produzione in Francia (1000 unità).
-

Renault 4, l'automobile "blue jeans"

"L'automobile blue jeans", questa nuova filosofia sviluppata dal visionario Pierre Dreyfus, porterà alla nascita di un'icona: Renault 4 che, dopo 50 anni, resta uno dei modelli più prodotti nella storia dell'automobile.

Una gamma di prêt-à-porter

I primi studi per Renault 4 iniziano nel 1949 con il progetto 109, direttamente derivato dalla 4 CV, ma più abitabile e un po' più potente. Il risultato, tuttavia, ha difficoltà ad imporsi. A settembre 1952, gli ingegneri avviano una seconda riflessione sulla sostituzione della 4 CV, basata su due requisiti irrinunciabili: in primo luogo, la necessità di immaginare una quattro posti dalle performance e dai consumi molto simili a quelli della 4 CV. In secondo luogo, un prezzo di vendita fissato a 300.000 franchi francesi. Il servizio indagini di mercato di Renault insiste sulla necessità di proporre il futuro modello in più versioni, in particolare una *"berlina popolare, un modello semi-commerciale ed uno commerciale"*.

Partendo da questa idea, gli ingegneri si rendono conto di quanto l'architettura della 4 CV e, in particolare, il suo motore posteriore, siano incompatibili con la nozione di modello commerciale. Per risolvere la questione delle tre versioni, Fernand Picard s'interessa alla creazione di un telaio, tipo piattaforma, con un'idea ancora embrionale di carrozzerie interscambiabili. Eppure, l'abbandono della struttura monoscocca – un elemento considerato essenziale per l'alleggerimento dell'auto e la riduzione dei costi di fabbricazione – è accompagnato da una rivoluzione in termini di carrozzeria: la possibilità che il cliente "vesta" la sua auto direttamente dal concessionario! Con questa politica del *prêt-à-porter automobilistico*, i rivenditori Renault potrebbero installare, su richiesta dei clienti, gli elementi distintivi della berlina o della versione semi-commerciale e commerciale. Si potrebbe, addirittura, avere in garage una sorta di guardaroba automobilistico e anche - perché no? - creare un sistema di noleggio di carrozzerie o di sostituzione standard, sia per il nuovo che per l'usato! Si studiano tutte queste ipotesi, tanto più che le nuove materie plastiche potrebbero diventare il materiale di riferimento per le carrozzerie *à la carte*. Ultimo elemento ma non per importanza, la scelta dell'*"insieme meccanico"* che, come scrive Picard, *«deve essere smontabile e interscambiabile, il che spinge all'adozione della formula a trazione anteriore»*.

È soltanto nel 1954 che Pierre Lefauchaux fa la sua scelta e decide l'industrializzazione del progetto che, nel 1956, diventerà la Dauphine. È a questo punto che il progetto preliminare del 1952 passa alla fase di studio con il n°112, con la missione di sostituire addirittura la 4 CV!

«Createmi un volume»

La scomparsa improvvisa di Pierre Lefauchaux, l'11 febbraio 1955, e la nomina di Pierre Dreyfus a capo della Régie Renault, il 27 marzo, avranno un forte impatto sul progetto di sostituzione della 4 CV. Alto funzionario presso il ministero francese della Produzione industriale e, in quanto tale, vicepresidente della Régie nazionale dal 1948, Dreyfus conosce tutto di Renault. Il 2 gennaio 1956, Dreyfus fa entrare Yves Georges al Servizio

Studi, per affiancare Picard. Più che al confronto tra un giovane diplomato dell'Ecole Polytechnique e un ingegnere esperto, formato alla scuola des Arts & Métiers, questa nomina corrisponde ad una visione più scientifica degli Studi, *«alla prevalenza del calcolo e della previsione sul pragmatismo e i test»*.

Mentre Picard si mette spontaneamente in disparte, Georges e Dreyfus iniziano una feconda collaborazione, mettendo a confronto e sintetizzando le idee, aprioristicamente diverse, di un intellettuale e un ingegnere. Dreyfus considera l'automobile con lo sguardo e lo spirito d'analisi di un sociologo ed afferma di essere stupito del fatto che Renault proponga automobili *«solo per cittadini»*, in altri termini automobili da città, mentre Citroën è specializzata in modelli da campagna. Dreyfus si pone anche interrogativi sul conformismo dell'automobile, al punto da contrastarlo apertamente: *«L'automobile non deve più limitarsi a dei sedili e un baule. Createmi un volume»*, suggerisce a Georges.

Dreyfus vuole un'auto adatta ad una società in piena evoluzione, in Francia, ma anche in quei Paesi che saranno, in futuro, i partner dell'Europa dei "Sei". Ovunque, la popolazione abbandona le campagne, in un ampio movimento in cui la modernità inizia dall'esodo rurale. Questi nuovi cittadini non si insediano nei centri urbani ma si dirigono verso nuovi quartieri che tendono ad estendersi, fino a prolungarsi in periferia. È un nuovo mondo, in cui si addensa una popolazione attiva e si insediano le nuove classi medie. La periferia diventa un nuovo territorio, in parte urbano e in parte rurale, una sorta di città in campagna. La situazione è perfettamente descritta da Dreyfus: è la fine dell'automobile da città, concepita in modo differente da quella per la campagna. Bisogna inventare un'automobile polivalente ma con una polivalenza che non riguarda soltanto il luogo. L'estensione dell'habitat e l'assenza di reti di trasporto pubblico lasciano posto all'automobile che deve essere uno strumento di lavoro dal lunedì al venerdì, per poi diventare, il sabato e la domenica, l'automobile per la famiglia che parte per il fine settimana o, d'estate, per le vacanze. Resta, infine, un'ultima evoluzione, lenta ma fondamentale, che si accentua nel corso degli anni: il posto e il ruolo della donna all'interno della società. Grazie alla piena occupazione, l'arrivo del *secondo salario* rivoluziona le categorie sociali e gli schemi familiari accelerando i consumi, tra cui quello automobilistico. Il prodotto, appunto, è adottato dalle donne: non soltanto il numero di patentati tende finalmente a livellarsi tra i sessi, ma le donne utilizzano l'automobile al punto da svolgere un ruolo decisivo nel processo d'acquisto.

Per Dreyfus, l'auto di domani dovrà essere polivalente, per essere fruibile, al tempo stesso, in città e in campagna, durante la settimana come nei week-end, adatta al lavoro come alle vacanze, sia per l'uomo che per la donna. Ed è qui che il termine di *"auto blue-jeans"* assumerà pienamente il suo significato.

Auto blue-jeans e rivoluzione tecnica

L'"auto blue-jeans" ribalta le convenzioni, alla stregua dell'omonimo capo di abbigliamento, *«che si può indossare in qualunque circostanza, se non si hanno pretese snobistiche o di conformismo sociale – spiega Dreyfus – [un capo] che si rende utile in qualunque circostanza, che ti porti dietro dappertutto, che non costa molto, che si può sostituire senza rimpianti...»*. Pantalone da lavoro prodotto con un'indistruttibile tela denim, il jeans è, di volta in volta, la tuta distribuita agli operai del New Deal negli Stati Uniti, un pantalone popolare e, più tardi, un fenomeno di moda per studenti ed artisti, prima di entrare nel

guardaroba femminile. Più ribelle che rivoluzionario, unisex ed egualitario, è l'abito di James Dean come di Marlon Brando e di coloro che se ne appropriano, personalizzandolo con ricami o zampe d'elefante.

L'automobile avrà il suo jeans e Pierre Dreyfus, riprendendo lo studio 112 nel 1956, inizia fissandone il prezzo: 350.000 franchi francesi, non un soldo di più! Il messaggio è talmente chiaro che i progettisti la soprannomineranno direttamente "la 350". In altri termini, lo studio dell'automobile parte dal suo prezzo: un metodo assolutamente inconsueto a quell'epoca. Da questo vincolo nasce l'idea di conservare il motore 747 cm³ e la trasmissione della Dauphine. L'equipaggiamento interno sarà molto spartano: la 350 sarà economica grazie ad equipaggiamenti essenziali. Per quanto riguarda il design, non sarà al centro delle preoccupazioni e Dreyfus ne fissa lui stesso i limiti: la 350 dovrà essere più accattivante delle concorrenti dirette, ma soprattutto non civettuola come la Dauphine.

Per rendere il modello versatile, la prima idea è il pianale piatto, che agevola le operazioni di carico. Si aggiungono poi, ovviamente, tre elementi: l'assenza di carenatura posteriore, la soglia di carico ribassata al massimo e l'apertura posteriore dell'auto, con quella che viene soprannominata, a quel tempo "*la porta di servizio*", il futuro portellone. Questo inedito schema architettonico rivoluziona la cultura tecnica di Renault (inserendosi subito dopo il veicolo commerciale Estafette, lanciato nel 1959, la Renault 4 è la prima berlina con ruote anteriori motrici di Renault), ma anche quella dell'automobile. La Régie inventa, infatti, una carrozzeria a due volumi, composta da un vano motore, da una parte e da un insieme baule-abitacolo che diventa uno spazio unico: l'abitabilità è addirittura in grado di evolvere in funzione delle esigenze, grazie alla panchetta posteriore ripiegata che trasforma l'auto da veicolo commerciale a versione familiare.

Per quanto riguarda il veicolo, solido e adatto ad ogni fondo stradale, indistruttibile come una tela *denim*, Renault sceglie delle sospensioni indipendenti a barra di torsione che offrono una grande ampiezza di oscillazione, consentendo di avanzare sia sullo sterrato che sulle strade statali. Alla stregua del *jeans*, che non si stira, la 350 non ha più vincoli di manutenzione: basta a punti di lubrificazione e livello dell'acqua da controllare, grazie alla messa a punto di un circuito di raffreddamento sigillato. Grazie al vaso di espansione (innovazione Renault), che recupera l'eccesso di liquido dilatato dalla temperatura, l'impianto di raffreddamento funziona a circuito chiuso, senza perdite né aggiunte. Questa tecnica innovativa consente all'utente di Renault 4 di non occuparsi del livello di liquido e, al contempo, lo libera dalla necessità di aggiungere l'antigelo durante l'inverno. Nessuna preoccupazione neppure in tema di lubrificazione, poiché le articolazioni sono coperte da protezioni a tenuta. In un'epoca in cui molte automobili impongono ancora lunghe operazioni di manutenzione, la nuova Renault annuncia l'era dell'automobile a cuor leggero ...

Marie Chantal vi saluta

Dall'epoca della vertenza con l'Auto Journal e della caccia ai prototipi della DS, i costruttori organizzano le loro prove nel massimo segreto. Le auto vengono inviate quanto più lontano possibile, con mille precauzioni. L'équipe di collaudatori di Louis Buty è incaricata di portare i prototipi della Renault 4 in giro per il mondo, per dimostrarne la solidità e perfezionarne la messa a punto. Per non risvegliare la curiosità, all'interno e all'esterno dello stabilimento, si è deciso di battezzare il modello "Marie Chantal". È così che laconici

telegrammi, del tipo “Marie Chantal e i suoi figli inviano i migliori auguri ai genitori”, arrivano da Paesi lontani, senza alludere ai test né alle peripezie vissute.

E le avventure non sono mancate! La più celebre resta indubbiamente quella in cui Pierre Dreyfus è finito con Renault 4 in fondo ad un precipizio in Sardegna. Questo incidente, che avrebbe potuto rivelarsi drammatico, è stato nascosto a tutto il personale di Renault e ha costretto Louis Buty, lo sfortunato passeggero di Pierre Dreyfus, a inventare una storia rocambolesca di incidente in Italia, per spiegare i numerosi punti di sutura sul viso e la vertebra lussata. Pierre Dreyfus ristabilirà la verità in pubblico, alcuni anni dopo, decorandolo con la medaglia dell’Ordine del Merito francese.

«Prendi il volante!»

Giugno '61: una carovana di camion trasporta dei prototipi della futura Renault 4 in giro per la Francia, per presentare l’ultima nata ai concessionari della Rete Renault. Si organizzano varie riunioni, una per zona commerciale, in un parcheggio noleggiato e sorvegliato, per l’occasione, dalla polizia! I 3500 agenti della marca riceveranno una completa documentazione, con la presentazione esaustiva del modello. Per quanto riguarda il pubblico, è una nuovissima Renault che aspetta i visitatori al Salone dell’Auto che si svolge ancora nella grandiosa cornice del Grand Palais.

Ai margini del Salone, si organizza, nelle strade di Parigi, un’importante operazione promozionale, battezzata “Prendi il volante”, con duecento Renault 4 messe a disposizione degli automobilisti che desiderano provarle. Questo evento si rivelerà un gran successo, con circa 60.000 Parigini che si alterneranno al volante per scoprire quest’auto innovativa per la forma, per le soluzioni tecniche che adotta ma anche, e soprattutto, per il concetto che propone: urbana senza snobismo, furgonetta senza ruvidezza. La nuova Renault 4 – declinata in quattro modelli R3, R4, R4L, R4L Super Confort – è capace di adattarsi a tutti gli ambienti e a tutti gli stili di vita...

Le generazioni 4L

Prodotta dal 1961 al 1992, la Renault 4, conosciuta oggi con la denominazione, diventata generica, di 4L, ha attraversato tre generazioni di clienti, evidentemente diverse e trasversali, alla stregua dei famosi *jeans*, passati da capo d’abbigliamento utile a simbolo della gioventù, prima di diventare pantaloni per tutti. Durante gli anni '60, i proprietari di Renault 4 sono acquirenti conquistati dalla due volumi e dall’ineguagliabile spazio interno. Una scelta audace, grazie alla quale Renault si distacca dal mercato della 4 CV. La marca inaugura un’altra pagina, conservando soltanto l’essenzialità del prodotto: la Renault 4 ispira semplicità, grazie ai suoi equipaggiamenti spartani e ai colori un po’ spenti, tutti elementi che contribuiscono ad ottenere un prezzo di vendita concorrenziale.

Come un *Levis*, la piccola Renault ha dei numeri – R3 o R4 –, un modo di adattarsi meglio agli usi dei suoi clienti e offrire tagli leggermente diversi: la R3 è la sobrietà assoluta, con solo quattro finestrini; la R4 è l’austerità garantita, ma con i terzi finestrini laterali che le attribuiscono lo status – teorico – di limousine! La R4 Super è il lusso secondo Billancourt, con un portellone posteriore che si apre verso il basso, che accoglie un vetro posteriore progettato per essere scorrevole. Un “su misura” nella stessa stoffa.

Renault 4 rivendica la nozione di *automobile-strumento da lavoro*. Bianca o grigia per gli artigiani, blu scuro per la Polizia, celeste per EDF-GDF o giallo acceso per la Posta,

Renault 4 si veste dei colori dei suoi clienti-azienda, senza rinnegare nulla della sua tenuta da lavoro, alla stregua di quei famosi *jeans* che, grazie alla loro solidità, iniziano a sostituire le tute da lavoro e le salopette da cantiere. Tuttavia, nel 1963, Renault lancia una versione "Parisienne", *jeans* neri con tasche a costine, ultima evoluzione di una versatilità in cui la donna ha ormai la propria auto.

La generazione successiva è quella degli anni '70. I giovani accedono progressivamente all'automobile, ragazzi e ragazze, nella logica della moda unisex del momento. Renault 4 si emancipa e, più che mai, rappresenta il modello *blue jeans*. L'intramontabile *jeans* non sta forse uscendo dal blu scuro a vantaggio di tinte sbiadite? L'evoluzione dell'ex tuta da lavoro si accelera: con l'adozione delle zampe di elefante, di ricami "*peace and love*", Renault 4 diventa l'auto icona di una gioventù curiosa ed originale, hippy e spensierata che si ritrova nelle canzoni di Michel Fugain e del suo Big Bazar, sulle note di "*C'est la fête*". Un simbolo che prefigura la "*voiture à vivre*".

Renault 4 degli anni '80 assomiglia al *jeans*, indossato da giovani e meno giovani, uomini e donne, al lavoro e durante il tempo libero, in qualunque stagione e Paese. Alla banalizzazzione del *jeans* o alla sua universalità, corrisponde la democratizzazione di Renault 4 che non è l'auto di nessuno, poiché è di tutti: abolisce le età e le categorie sociali, si adatta a tutte le culture. "World car", ma senza mai pretenderlo, perché il termine non esiste! E come la stoffa *Denim* si declina in multiformi fatture, Renault 4 si declina in diverse versioni: a vantaggio del piacere (Safari), dell'ecologia (GTL), della moda (Jogging, Sixties), dei giovani (Carte Jeunes) o della storia (Bye-Bye)!

Ma la storia non si ferma nel 1992. Dopo circa due decenni, Renault 4 è sempre presente nello scenario automobilistico, perché ciascuno ci trova la funzionalità – o la passione – che desidera: fioriscono attivissimi club nel mondo intero e numerosi esemplari vengono restaurati, modificati, schierati nei raid, tra cui l'insostituibile 4L Trophy o, più semplicemente, utilizzati quotidianamente da generazioni di appassionati.

La 4L è diventata un prodotto cult, intramontabile, il *jeans* dell'automobile!

Renault 4, un destino internazionale

Pierre Dreyfus l'ha ribadito fin dal suo arrivo alla presidenza della Régie Renault, a marzo 1956: l'azienda deve esportare, a lungo termine, il 50% della sua produzione. Per il momento, Renault utilizza l'ultima creazione della marca, Dauphine, come prodotto di conquista dei mercati stranieri: con successo, nonostante una deludente avventura commerciale negli Stati Uniti. Renault 4, su cui l'impronta di Pierre Dreyfus è molto netta, rientra volontariamente in questa logica internazionale, diventando l'arma di conquista di Renault ma ad una condizione: che il suo concetto innovativo piaccia. *«È chiaro che dobbiamo vendere Renault 4 all'estero: è uno degli obiettivi essenziali di questo modello»*, annuncia Pierre Dreyfus, già ad ottobre 1961.

R4 nel Mercato Comune

Pierre Dreyfus ha il senso della storia: europeo convinto, ha studiato in parte fuori dalla Francia e condivide la necessità politica ed economica di un'alleanza europea. La firma del Trattato di Roma, a marzo 1957, è per lui *«un evento essenziale, capace di superare errori passati e di inventare nuove logiche»*, che istituisce, il 1° gennaio 1958, il Mercato Comune. La sua realizzazione sarà progressiva e durerà 10 anni, con una riduzione dei dazi doganali del 10% l'anno nei sei Paesi partner: Francia, Germania, Italia e i tre Paesi del Benelux. Pierre Dreyfus lo afferma in modo inequivocabile: *«Sarà un vanto per la Régie Renault uscire dalle frontiere e svolgere un ruolo trainante nella costruzione del Mercato Comune»*. Ciò non toglie che un cambiamento così profondo dei mercati esige sforzi cospicui ed onerosi, a cominciare da una politica di insediamento commerciale. Le reti distributive non sono omogenee: Renault, per il momento, può contare solo sul Benelux. La marca è presente nei Paesi Bassi e in Belgio dal 1904 e 1908 e ha poi costruito delle filiali di vendita nel 1922 e 1928, con l'Agence Commerciale Belge des Automobiles Renault, che si fa carico anche delle vendite in Lussemburgo, e l'Afdelling Holland all'Aia.

La situazione è meno facile in Germania e in Italia, dove l'indomani della Ricostruzione si è rivelato complesso. La filiale di vendita creata da Renault a Berlino fin dal 1908, Renault Automobil AG, ha dovuto far fronte alla difficoltà della divisione tra Germania occidentale ed orientale: Renault deve riposizionarsi esclusivamente ad Ovest e ricostruire una rete intorno ad una nuova filiale, insediata a Colonia nel 1960, e poi trasferita a Brühl, Renault Automobil AG. La riorganizzazione di Renault avviene, quindi, in ritardo, necessariamente incentrata su Dauphine e, molto rapidamente, su Renault 4, per imporsi su un mercato ampiamente dominato dal Maggiolino. Su questo punto Renault è fiduciosa, perché Renault 4 si distingue talmente dalla Volkswagen da non essere nemmeno in concorrenza con quest'ultima.

Per quanto riguarda l'Italia, Renault è scarsamente presente a causa del dominio di Fiat. La Régie firma, nel 1958, un accordo di collaborazione con il grande concorrente di Torino, Alfa Romeo, Costruttore che condivide con Renault lo status di Società pubblica. L'accordo è particolarmente ambizioso, poiché i rivenditori Alfa Romeo venderanno in Italia le Renault, mentre la rete Renault distribuirà, a sua volta, le Alfa Romeo in Francia. La voglia di battersi contro Fiat spinge Alfa Romeo a proporre i suoi stabilimenti per

assemblare le Dauphine, aspettando con impazienza le Renault 4, svelate ad Alfa Romeo ancor prima del lancio!

Renault 4 arriva ad ottobre 1961, nel momento in cui Renault ha appena strutturato tutte le sue posizioni commerciali nei Paesi del Mercato Comune. Il risultato è immediato e, nel 1962, Renault ha un portafoglio di 7.500 ordini per la Renault 4 in Francia e circa 5.000 in Europa: 1.400 unità in Germania, dove si registrano 65 ordini in media al giorno; 2.280 unità in attesa di consegna in Italia, con 80 ordini quotidiani; il Benelux non è da meno, con 90 ordini al giorno per i tre Paesi. Il ritmo di produzione sull'isola Seguin, fissato a quell'epoca a 400 unità al giorno, a causa dell'utensileria non ancora completa, dovrà passare il prima possibile a 500, per soddisfare questa Europa che, incontestabilmente, diventa il grande mercato di Renault 4.

Il mercato si amplierà con la democratizzazione dell'automobile e lo sviluppo della clientela, elemento strutturante degli anni 1960 e 1970. Questo mercato beneficia della piena occupazione e degli aumenti salariali ma anche dell'emergere delle classi medie e dell'arrivo, ovunque in Europa, di una gioventù che adotta l'evasione ed i viaggi come stile di vita. I mercati di Renault 4 sono premiati, più tardi, dall'allargamento della CEE alla Danimarca, all'Irlanda e alla Gran Bretagna e, successivamente, alla Grecia, al Portogallo e alla Spagna. Renault riesce addirittura ad entrare in un'Europa dell'Est rigidamente chiusa, grazie alla benevolenza delle autorità jugoslave che importeranno Renault 4 per produrla più tardi e addirittura venderne alcune unità nei Paesi limitrofi.

Dall'esportazione al montaggio locale

Renault 4 seduce i clienti dei Paesi mediterranei, tra cui il mercato leader dell'Italia. Lo sviluppo di Renault è stupefacente, poiché la marca registra, alla fine del 1962, una penetrazione del 3,8% del mercato, in altri termini una quota equivalente a quella di Alfa Romeo e Lancia. Tuttavia Alfa Romeo rifiuta di aumentare il ritmo produttivo di Renault 4 e decide di creare una seconda rete distributiva, separando la sua clientela da coloro che acquistano Renault 4. Renault deve formare, in tutta fretta, piccole officine intimidite da un sistema di vendita e post-vendita moderno. Inoltre, nel 1963, la legislazione fa crollare le vendite che passano da 100 a 40 al giorno: infatti, il Parlamento introduce una nuova imposta, calcolata in funzione della lunghezza e della superficie al suolo delle automobili! Da un giorno all'altro, la tassa su Renault 4 passa da 30.000 lire – inizialmente identica a quella di Fiat 500 e 600 - a 62.000 lire! Renault tenta di convincere il Governo Italiano, ma senza successo, che una 4L costruita da Alfa Romeo – e quindi, in stabilimenti della holding industriale dello Stato – è un'auto italiana e che questa legislazione penalizza l'economia nazionale. Il divorzio è inevitabile. L'Europa mostra le sue asperità, evidenziando la complessità dell'Unione in situazioni di concorrenza ma anche la difficoltà del montaggio all'estero. Eppure, è proprio questa la soluzione industriale che Renault dovrà prevedere per il futuro, perché molti Paesi limitano le importazioni, per costringere i costruttori ad assemblare le automobili sul posto.

È così in Spagna, dove le importazioni automobilistiche sono espressamente vietate. Renault, tuttavia, ha la fortuna di essersi impegnata, fin dal 1953, nella costruzione di uno stabilimento a Valladolid, la FASA. Renault 4 diventa l'auto che darà il via all'internazionalizzazione di Renault.

Renault 4 inizia ad essere assemblata negli impianti industriali utilizzati, in Spagna, per il montaggio delle Dauphine. Il successo è talmente importante che Renault deve rapidamente adottare nuove soluzioni, sia in materia di lamiere che di motori. Viene lanciato un piano di sviluppo, con la creazione di una Società di meccanica, la FACSA, e di una Società di carrozzeria, la FAMESA. I vincoli finanziari costringono Renault a chiedere il supporto del Banco Iberico e a conferire, tramite la sua filiale finanziaria svizzera Renault Holding, 200 milioni di pesetas tra il 1964 e il 1965. Questo provvedimento consente a Renault di acquisire il controllo finanziario della FASA ma la spinge, soprattutto, a dotarsi di impianti industriali in linea con quelli messi a punto in Francia: la FASA diventa, così, una delle componenti del sistema produttivo, alla stregua dello stabilimento belga di Haren che, a sua volta, si lancia nella produzione di Renault 4. Il successo della 4L ridefinisce le frontiere di Renault, anticipando i confini dell'Europa del prossimo futuro.

Pioniere della mondializzazione

Contrariamente alle previsioni legate al progetto 112, Renault 4 si rivela un successo ben oltre le frontiere europee. È vero che i prototipi erano stati provati sulle piste africane della Guinea e sulle strade gelate del Minnesota ma l'obiettivo era trovare condizioni estreme di utilizzo, più che preparare Renault 4 a tali specifiche condizioni di funzionamento. Fin dal 1961, Pierre Dreyfus interroga la Direzione Commerciale riguardo alla vendita di Renault 4 negli Stati Uniti: la perplessità è tale che la decisione è rinviata al 1962, anno in cui si arriva quasi alla decisione di vendere Renault 4 in Canada, sapendo perfettamente che un lancio in Canada conduce, necessariamente, agli Stati Uniti! Tuttavia, in mancanza di una valida Rete di assistenza, la decisione viene posticipata ancora una volta.

È in America latina che Renault 4 ottiene un autentico successo: dal 1950 al 1967, Renault si insedia in modo molto strutturato su un continente destinato, a suo avviso, a diventare, a lungo termine, un mercato unico, in particolare nel momento in cui molti Paesi sono impegnati a negoziare il *Patto Andino*, la cui conclusione porterà, trent'anni dopo, alla creazione del *Mercosur*. Argentina, Cile, Brasile, Colombia, Messico, Perù, Uruguay e Venezuela: Renault ha ben otto stabilimenti, poi sette, perché la Régie deve lasciare il Brasile, nel 1968. Il sistema industriale di Renault copre tutto un continente la cui clientela è molto vicina alla cultura europea, soprattutto ispanica, e preferisce comprare francese piuttosto che americano, magari soltanto per dimostrare la propria ostilità all'imperialismo *Yankee*. Un vero istinto politico, tanto più che Renault ha annunciato, nel 1960, di voler costruire uno stabilimento a Cuba per Renault 4. In definitiva, il progetto sarà rapidamente abbandonato, per timore di rappresaglie, nel momento in cui la Régie invia 500 Dauphine al giorno negli Stati Uniti!

Grazie a tutti i suoi impianti, Renault 4 è al centro di un'organizzazione industriale molto innovativa perché complementare: il Cile fornisce le trasmissioni alla Colombia e all'Argentina; quest'ultima paga il Cile con un equivalente in parti di carrozzeria, mentre la Colombia si occupa dei cardani di tutti i modelli e fabbrica motori, li invia al Cile e all'Argentina e riceve, in cambio, trasmissioni ed elementi di carrozzeria. Renault sceglie una politica di sviluppo condiviso: sviluppo delle vendite ma anche sviluppo dei Paesi in cui l'azienda si insedia, perché la logica di Renault è proprio quella di affidare a stabilimenti stranieri la produzione di "*parti ed elementi nobili*", quali i motori e le trasmissioni. È proprio questa logica che rifiutano gli Americani, per conservare il controllo

della loro produzione e la supremazia su stabilimenti ed economie lontane. Renault 4 diventerà un modello centrale dello scenario automobilistico sudamericano, con una proporzione che sfiora il 25% della produzione totale del modello!

L'internazionalizzazione di Renault 4 mostra anche un'altra faccia della storia della Marca e del prodotto. Renault 4 partecipa allo sviluppo di Paesi giovani, dei Paesi del *Terzo Mondo*, delle Nazioni nate dalla decolonizzazione. Renault partecipa all'industrializzazione del Nord Africa e dell'Africa nera, offrendo il suo supporto per la costruzione di stabilimenti automobilistici, punto di partenza per una più ampia politica di industrializzazione, chiave di volta di un'autentica indipendenza. Acciaierie, industrie meccaniche, chimiche o tessili: tutti questi rami di attività possono svilupparsi, cominciando con il diventare fornitori o sub-fornitori dell'industria automobilistica. Grazie a questo modello, Renault è presente in Algeria, Costa d'Avorio, Madagascar, Marocco, Tunisia e Zaire.

Questo impegno politico non può relegare in secondo piano altri aspetti, nettamente più economici e finanziari. Per ragioni fiscali, ed in particolare per limitare i dazi d'importazione, che diventavano sempre più onerosi negli anni 1960-70, Renault 4 è assemblata o fabbricata, secondo i casi – in altri termini, con una quantità più o meno elevata di componenti locali – da industriali sotto contratto. Così, in numerosi Paesi, la 4L è prodotta in impianti produttivi indipendenti, a volte accanto a veicoli di marche concorrenti; è quel che accade soprattutto nelle ex-colonie britanniche, in Sud Africa, Australia o Nuova Zelanda.

Di tali esempi, tanto diversi tra loro, resta l'essenziale: prima ancora che esistesse il termine *mondializzazione*, Renault 4 risponde ad aspirazioni comuni di mobilità, ad esigenze pratiche e semplici di trasporto o a nozioni essenziali di strumento di lavoro. Renault 4 si rivela una *world car*, presente su tutti i continenti, con un'unica eccezione: la scarsa presenza in Asia, dovuta ad una fortissima concorrenza locale ma, probabilmente, anche ad una minore rispondenza ai mercati specifici, in cui dominano le due o tre ruote, e ad un'assenza strutturale di Renault, in questa parte del mondo, fino alla fine degli anni '80. Dal 1961 al 1992, Renault 4 ha mostrato una visione globale dell'automobile, facendo conoscere questo modello nel mondo intero e rendendolo addirittura l'emblema di un know-how e di uno stile di vita.

La produzione di Renault 4 nel mondo

Ovunque a suo agio

Nuova punta di diamante della strategia mondiale di Renault, Renault 4 può pretendere di essere la “*world car*” che sognano tutti i costruttori?

La risposta non può essere che positiva, vista la versatilità insita nel suo DNA. Inoltre, il prezzo moderato le consente di adattarsi a tutti i clienti, mentre la carrozzeria smontabile e la robusta piattaforma ne facilitano il trasporto e gli allestimenti. Ecco perché Renault 4 sarà la più prodotta tra tutte le auto francesi (oltre otto milioni di unità) e, soprattutto, la più diffusa all'estero.

Costruita e venduta nei cinque continenti

Questa diffusione ha assunto forme diverse, in funzione dei Paesi. In Europa, Renault 4 viene spedita finita dal sito di produzione. Per le destinazioni lontane, le auto sono inviate come kit C.K.D. (*completely knocked down*, in parti separate) per essere assemblate localmente, a volte in piccolissimi stabilimenti. Talvolta, invece, si concede una licenza di fabbricazione alla Società produttrice, distinta da Renault. Spesso, le autorità fissano un “tasso d'integrazione”, in altri termini una quota di componenti che deve essere prodotta sul posto. Si inviano, in tal caso, dei kit incompleti, detti “piccole collezioni”, che consentono di dare lavoro all'industria locale.

Renault 4 è stata assemblata in 27 Paesi diversi, un autentico record: sono rari i mercati da cui è stata assente. Su dieci unità, sei sono vendute fuori dalla Francia e cinque sono nate all'estero. Nel corso della sua produzione, Renault 4 ha fatto di tutto: taxi in Colombia o nel Madagascar, auto per la polizia in Jugoslavia, shopping a Buenos-Aires, ambulanza in Messico, consegna della posta in Danimarca o assistenza stradale in Spagna.

Renault 4 ha consolidato la vocazione esportatrice dell'azienda, incessantemente propugnata da Pierre Dreyfus.

La produzione di Renault 4 all'estero

Europa

Belgio

Presente dal 1922, Renault costruisce ad Haren, nei pressi di Bruxelles, un capannone di stoccaggio che diventerà, dal 1926, il primo stabilimento di montaggio dell'azienda fuori dalle frontiere francesi. Limitato nel dopoguerra, l'assemblaggio si organizzerà in locali regolarmente ingranditi. Dal 1958, il sito trova la sua vocazione: rifornire il Benelux e gli altri Paesi europei, e addirittura il mercato americano, a quell'epoca in forte sviluppo. Lo stabilimento, diventato Renault Industrie Belgique nel 1971, fabbricherà oltre un decimo della produzione totale della Régie negli anni 1970.

Renault 4 arriva nel 1961 sulle catene di montaggio belghe, dove resterà fino al 1980. La reputazione della manodopera locale è ottima, e sono le Renault 4 di “qualità belga” ad avere il privilegio di servire clienti esigenti come la Germania. Per oltre quindici anni,

Renault 4, compresa la versione furgonetta, sarà il modello più fabbricato ad Haren (la Renault 5 la sostituirà nel 1978) ed un “best seller” in Belgio, e farà parte dello scenario automobilistico nazionale: le Renault 4 saranno consegnate all’organizzazione di assistenza stradale Touring Secours, alla Polizia, ai servizi postali, alla Compagnie du Télégraphe et du Téléphone, etc.

Specificità delle versioni belghe:

Destinate a rifornire i Paesi C.E.E., le Renault 4 “made in Belgium”, non si distinguono assolutamente da quelle che escono dalle catene dell’isola Seguin, ad eccezione del motore. Tuttavia, negli anni ’70, mentre la versione “4 finestrini” di Renault 4 era stata da tempo abbandonata nella maggior parte dei mercati, una versione Renault 4 “B” (berlina) restava nel programma di produzione di Haren, accanto alla 4L a 6 finestrini; destinata alle amministrazioni e alle flotte, veniva distribuita in Francia in pochi esemplari con il nome di “Renault 4 Commerciale Grande Société”. In Belgio, la “B” resterà in listino come autovettura, accanto alla 4 TL, fino alla fine degli anni ’80. D’altra parte, come altri Paesi, il Belgio produrrà le sue specifiche serie limitate, come la “Shopping”, fabbricata in 350 unità nella primavera 1982.

Italia

Renault firma, ad ottobre 1958, un accordo con Alfa Romeo, grazie al quale il costruttore milanese che, come la Régie Renault, è un’azienda pubblica, potrà assemblare delle Dauphine con licenza nel suo stabilimento di Portello e commercializzarle attraverso la propria Rete. Per Renault, è l’unico modo per entrare nel mercato più protetto della giovane Comunità Europea. A marzo 1962 viene creata la S.A.M. (Sviluppo Automobilistico Meridionale); questa struttura franco-italiana è destinata alla distribuzione della gamma Renault nella penisola, ma anche al supporto industriale nel Mezzogiorno. Renault 4, infatti, sarà assemblata a Pomigliano d’Arco, nei pressi di Napoli, in uno stabilimento d’anteguerra parzialmente modernizzato. La produzione di Renault 4 – venduta con il motore 845 cm³ in versione “4” con 4 finestrini e “4L” con 6 finestrini – inizia a dicembre 1962; la versione italiana si riconosce per i gruppi ottici posteriori dell’Alfa Giulietta e i piccoli ripetitori degli indicatori laterali sui parafranghi anteriori.

Questa strategia si rivela inizialmente vincente: grazie al montaggio, le vendite di Renault 4 raddoppiano tra il 1962 e il 1963. Purtroppo, sarà soltanto un fuoco di paglia: il Governo Italiano introduce una tassa calcolata sui cavalli fiscali, ma anche ... sulla lunghezza delle automobili, penalizzando, evidentemente, Renault 4 rispetto alle piccole italiane concorrenti. La collaborazione con Alfa Romeo diventa meno proficua e la produzione cessa all’inizio del 1965. La distribuzione comune è solo virtuale e Renault Italia dovrà pazientemente ricostruire una Rete propria. Fortunatamente, le vendite ripartiranno rapidamente: alla fine degli anni ’70, mentre segna il passo in alcuni Paesi, la diffusione di Renault 4 continua ad aumentare in Italia, dove raggiungerà il suo apice nel 1980, con 40.238 unità vendute! Un episodio conferma questo successo: nella primavera 1985, Renault Italia ordina a Car Système Style, di Redon, 600 “JP4” – un originale veicolo per il tempo libero, costruito sulla piattaforma accorciata di Renault 4. I modelli saranno commercializzati dalla Filiale Italiana con il nome di “Frog” e uno di essi sarà addirittura utilizzato da Ilona Staller, la famosa “Cicciolina”, durante la sua campagna per l’elezione alla Camera dei Deputati, nel 1987.

Spagna

Nel dopoguerra, l'industria automobilistica spagnola rinasce dalle proprie ceneri. Per favorire gli insediamenti sul territorio nazionale, il Governo Spagnolo ha instaurato dei dazi doganali proibitivi costringendo gli assemblatori a rispettare un livello di integrazione sempre più elevato. Renault si lancia nell'avventura subito dopo S.E.A.T. A dicembre 1951 viene fondata la F.A.S.A. (Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima), azienda privata, detenuta dalla Régie soltanto per il 15%, che crea a Valladolid, a nord-ovest di Madrid, un piccolo stabilimento moderno e vi lancia la produzione della 4 CV, ad ottobre 1953. Dopo la licenza di Dauphine, viene concessa alla F.A.S.A. anche quella di Renault 4: i primi esemplari usciranno da Valladolid alla fine del 1963. Soprannominata "Cuatro latas" (quattro lattine), Renault 4 rappresenta già un terzo della produzione, nel 1964. Il tasso di motorizzazione ridotto del Paese (1 automobile per 48 abitanti) offre interessanti prospettive commerciali. Renault conquisterà addirittura il 25% del mercato, nel 1970.

La F.A.S.A. e la Filiale della Régie Renault España S.A. (R.E.S.A.) realizzano una fusione all'inizio del 1965 e la partecipazione di Renault nel capitale continuerà a crescere regolarmente, ben oltre il 50%. Ben presto, gli impianti vengono fortemente ampliati ed il 1° luglio 1965, F.A.S.A. diventa Filiale della Régie e adotta il nome di FASA-Renault. La Renault 4 spagnola, che rappresenta, alla fine degli anni '60, circa il 50% della produzione di Valladolid, è equipaggiata con la motorizzazione 845 cm³ di Dauphine, già fabbricata sul posto. Stesso successo per la versione commerciale, lanciata nel 1964: la Filiale ne costruirà, a partire dal 1970, una versione rialzata, che sarà integrata nella gamma francese, senza modifiche (con specifici paraurti, cerchi e motore!), dal 1973 al 1975. La F.A.S.A., infatti, sta diventando, come Haren, un sito di produzione decentrato, dopo un cambiamento legislativo intervenuto nel 1972: gli industriali possono raggiungere al massimo un'integrazione del 50%, a condizione di esportare i due terzi della loro produzione. È così che la Renault 4 spagnola sarà inviata in Portogallo, Colombia, Venezuela e Messico ... e resterà praticamente fino alla fine della sua carriera sulle catene di Valladolid, con volumi che non hanno bisogno di commenti: 403.213 berline dal 1963 al 1989 e 396.704 furgonette fino ad agosto 1991.

Specificità delle versioni spagnole:

R4:

- 1964: introduzione del modello 4L; circuito elettrico 12 volt; paraurti sagomati muniti di rostri cromati. La 4L spagnola conserverà, fino al 1975, un portatarga posteriore decorativo simile a quello dei primi modelli francesi.
 - Modelli 1965: nuova versione 4L Super, con sedili separati e rivestimenti più curati.
 - Modelli 1967: paraurti e indicatori di direzione laterali simili a quelli di Renault 8.
 - A partire dal modello 1968, Renault 4 Super monta il propulsore "Sierra" da 852 cm³ a cinque supporti di banco, derivato da quello di Renault 8, ed una trasmissione a 4 rapporti. Sedili anteriori tipo Renault 8. Nuovo cruscotto e nuova calandra (come in Francia), ma presenza di "corna" sul paraurti e di braccioli sulle porte. Il modello 4L conserva, per ancora un anno, la motorizzazione 845 cm³. Le 4 "basic" saranno equipaggiate, fino al 1977, con il vecchio cofano con la piccola "bocca" che le fa assomigliare ai primissimi modelli.
 - Modello 1974: presenza di cerchi forati.
 - Modello 1975: calandra in tinta nero opaco in plastica (come in Francia).
 - Modello 1976: il modello Super adotta la denominazione di "TL".
-

- Modello 1978: volante della R5 TL. Paraurti simili a quelli del modello francese.
- Modello 1980: la TL resta l'unica disponibile.
- Modello 1981: montaggio del motore 1.108 cm³ da 38 cv, lanciato in Francia nel 1978 sulle GTL; freni anteriori a dischi.
- Modello 1982: nuovo cruscotto.
- Gli ultimi modelli si riconoscono dalle loro modanature laterali in gomma e, dopo il 1987, dai cerchi tipo R5 GTL, montati anche sulla furgonetta.

Furgonetta:

- Motorizzazioni e dettagli costruttivi simili a quelli delle auto di segmento superiore, adottati, talvolta, in ritardo (motore 852 cm³ nel 1969, calandra a "bocca" piccola, fino al modello 1976 incluso).
- Esistono in tre versioni: "F" (lamierata), "FS" (rialzata), a partire dal 1970, e "FSA" (rialzata e vetrata, con copriruote) a partire dal 1972. Da notare che la furgonetta allungata F6 è stata costruita in Spagna dal 1981, nelle due versioni lamierata e vetrata, che hanno portato alla scomparsa delle F4 rialzate.

Portogallo

Dalla fine del 1963, Renault ha messo in servizio anche uno stabilimento di montaggio in Portogallo, chiamato "Industrias Lusitánias Renault" (I.L.R.), ubicato a Guarda, a 250 chilometri a nord-est di Lisbona. Anche se, dal 1° gennaio 1964, i pubblici poteri vietano l'importazione di automobili complete, gli elementi CKD circolano liberamente per favorire la manodopera locale. Lo stabilimento I.L.R., che triplicherà la sua superficie in un decennio, è stato finanziato al 75% dalla F.A.S.A. La R4 e la furgonetta inaugurano gli impianti e rappresenteranno, fino al 1973, una buona metà della produzione che si attesta, a quell'epoca, a 6.000 veicoli l'anno. La "Catrella" lascerà poi il primo posto a Renault 5 ma resterà sulle linee di montaggio fino alla fine degli anni '80. Nel frattempo, Renault Portuguesa S.A. (la struttura che sostituisce I.L.R. nel 1980) diventa un'azienda di spicco che contribuisce alla creazione di un solido "polo iberico". Altri stabilimenti completeranno quello di Guarda e una parte della produzione sarà reimportata in Francia (modelli "Lusifrance").

Specificità delle versioni portoghesi:

Inizialmente, le Renault 4 fabbricate da I.L.R. sono abbastanza simili ai modelli francesi, nonostante i numerosi componenti forniti dalle aziende locali. Dal 1971, e fino al 1976, le R4 portoghesi si allineano ai modelli spagnoli, con cui condividono il propulsore tipo "C", da 852 cm³. Nel 1973 adottano la denominazione di "Renault 4 LC". Nel 1976 appare una nuova versione R1123, conforme al tipo francese delle Renault 4 5 CV, con il motore "B" (Billancourt) da 845 cm³.

Irlanda

Negli anni '60, vendere automobili in Irlanda è quasi una sfida: il mercato è dominato al 60% dai Britannici e pesanti tasse sbarrano le frontiere agli altri costruttori. La maggior parte dei modelli venduti sono, quindi, assemblati sul posto. Dal 1958, le Renault sono montate a Naas, nei pressi di Dublino, dalla Società Motors Manufacturers and Distributors Ltd che si fa carico anche della loro distribuzione. Nel 1963, l'importazione viene affidata al gruppo Smiths che, due anni dopo, procederà anche al montaggio, in un piccolo stabilimento situato a Wexford. Partita da un livello minimo, Renault riesce a

conquistare il 9,5% del mercato, nel 1977. Renault 4 (autovettura e furgonetta) è diventata, dal 1962, la chiave di volta di tale successo e rappresenta da metà a due terzi delle Renault costruite in Irlanda. Dal 1966 al 1980, ne saranno montate da 2.000 a 5.000 unità ogni anno. L'assemblaggio locale comincia a declinare quando l'Irlanda entra, nel 1973, nel Mercato Comune: il regime preferenziale concesso ai kit C.K.D. si trova ad essere condannato, a medio termine. Renault riduce il suo piano prodotto e, dal 1977, fa assemblare soltanto Renault 4 a Wexford fino a che, divenuta poco redditizia, tale produzione sarà interrotta nel 1984.

Jugoslavia

Grazie allo snellimento della normativa, nel 1964, l'importatore Renault in Jugoslavia riesce a vendere dalle 2.000 alle 5.000 unità l'anno a clienti che dispongono di valuta straniera. A fronte di tale successo, la Régie decide di montare Renault 4 e 16 TS nello stabilimento Ikarus che produce autocarri a Lubiana, capitale della Slovenia, dove sarà assemblata la gamma da novembre 1969, nel sito "Titovi Javodi Litostroj". A settembre 1972, Renault firma un nuovo accordo con I.M.V. (Industrija Motornih Vozil) che dispone, a Novo Mesto, di un moderno stabilimento di montaggio, dove si fabbricano anche le roulotte Adria esportate in Europa. La produzione, ormai limitata alle Renault 4 e 12, aumenta rapidamente: Renault diventa, così, il secondo costruttore jugoslavo, dopo Zastava che assembla da tempo modelli Fiat. Tra il 1973 e il 1992, il sito produce 575.960 Renault 4 e si dedicherà soltanto a questo modello a partire dal 1976. Dopo la chiusura di Billancourt, nel 1987, I.M.V. fornirà ogni anno dalle 9.000 alle 20.000 unità al mercato europeo. Venduto al Gruppo Renault nel 1988, lo stabilimento ha preso il nome di "Revoz d.d.". Molto popolare nella ex Jugoslavia, Renault 4 è affettuosamente soprannominata "Katrca" (Caterina).

Grecia

La particolare situazione del regime dei Colonnelli impedisce che Renault 4 sia montata in Grecia, come previsto dal progetto nel 1971. Per bypassare un regime fiscale restrittivo, che tendeva ad evitare la fuga delle divise, la società MAVA, importatore Renault, monterà, tra il 1980 e il 1985, circa 3.500 unità reinterprestando il modello di successo della Rodéo, Farma, veicolo multi-purpose in poliestere commercializzato in versione telata e furgonetta. Autorizzato dall'ufficio studi Renault, il veicolo sarà distribuito e riparato dalla Rete.

Africa

Marocco

All'inizio degli anni '60, Renault è leader in Marocco: ad agosto 1966, SOMAR (SOciété Marocaine des Automobiles Renault) ottiene l'autorizzazione per far assemblare, insieme ad altre Marche, le Renault e Saviem dalla Société Marocaine de Constructions Automobiles (SO.MA.C.A.), azienda con capitali pubblici e privati fondata nel 1959 da Simca e Fiat, che gestisce uno stabilimento ubicato ad Aïn Sebaa, nella periferia di Casablanca. Nel 1971, Renault installerà la sua linea di assemblaggio nel cuore del sito: la produzione di questo stabilimento Renault Marocco raggiunge la massima produttività nel 1975, con 13.000 unità; a quell'epoca, sono già state montate in Marocco circa 33.000 berline Renault 4 e 11.000 furgonette. La star della fine degli anni '70 sarà Renault 12 ma la vecchia regina farà resistenza e resterà presente sulle linee di produzione fino al 1994,

alcuni mesi dopo il suo abbandono da parte dell'altro Paese in cui era ancora prodotta, la Slovenia!

Algeria

Negli anni '50, Renault possiede il 30% del mercato algerino e, a giugno 1959, decide di montare auto localmente. C.A.R.A.L. (Construction des Automobiles Renault en Algérie) nasce con questo obiettivo e, a novembre, Pierre Dreyfus posa la prima pietra dello stabilimento a "Maison Carrée", nel comune di Harrach, nei pressi di Algeri. La produzione di Dauphine inizia a gennaio 1961 e, dopo l'indipendenza, l'importazione di vetture complete è contingentata: bisogna ricorrere all'assemblaggio sia di Renault 4 che di Renault 8 in parti uguali, Renault 4 furgonetta e altri veicoli commerciali. Nel 1969/1970, lo stabilimento beneficia di un'importante estensione. Renault copre, a quell'epoca, l'80% del mercato di autovetture nel Paese. Nel 1969, su 11.290 modelli prodotti, 4.230 sono Renault 4 e 2.435 Renault 4 furgonetta, ma i rapporti sono tesi e le autorità reclamano gli arretrati dei dazi doganali, nonostante ne fosse stata prevista fin dall'inizio l'esenzione per lo stabilimento. Renault sospende le importazioni di componenti nella primavera 1971 e la produzione cessa bruscamente.

Tunisia

Dal 1961, un piccolo stabilimento monta camion Renault a Sousse; le quote della Società che lo gestisce, S.T.I.A. (Société Tunisienne d'Industrie Automobile), appartengono per il 60% allo Stato tunisino e per il 40% a Renault. A gennaio 1964 inizia il montaggio di autoveicoli sul sito: è la Renault 4, autovettura e furgonetta, che viene scelta per l'operazione. Il primo esemplare esce dalle linee di produzione il 28 luglio 1965: prima autovettura costruita in Tunisia, Renault 4 è battezzata dal presidente Habib Bourguiba "R 4 Monastir", dal nome della città natale del capo dello Stato. Secondo gli anni e le quote concesse, la produzione varia da 150 a 800 unità, sempre con un'ampia maggioranza di furgonette (fino ai 9/10). Nel 1980, si raggiungono le 1.625 unità; tuttavia, un anno dopo, il Governo decide di porre fine al monopolio di S.T.I.A. ed avvia una consultazione presso numerose Società. È così che nascerà, nel 1983, il complesso Renault di Mateur. Renault 4 non vi sarà più prodotta ma avrà ampiamente contribuito a diffondere l'automobile in Tunisia.

Costa d'Avorio

La Direzione Regionale Renault-Africa crea, nel 1962, una Filiale dedicata al montaggio, la Société Africaine de Fabrication des Automobiles Renault (S.A.F.A.R.). Lo stabilimento, situato presso il porto di Abidjan, monta camion leggeri e poi, dalla fine dell'anno, Renault 4. La produzione quadruplicherà in otto anni, per raggiungere le 4.000 unità, camion compresi, nel 1970. Il grosso della produzione (50%) sarà costituito da Renault 4, ma le facilitazioni doganali ancora consentite ai prodotti francesi scompariranno a partire dal 1972. Renault porrà fine al montaggio ad Abidjan verso la metà degli anni '80.

Ghana

Dal 1966, nello stabilimento C.F.A.O. di Accra esiste un'attività intermittente di montaggio di piccoli autobus Saviem. Dal 1969, lo stabilimento produce anche Renault 4 e furgonette. A quell'epoca, Renault, Peugeot e B.L.M.C. ricevono l'autorizzazione di costruire uno stabilimento comune. Il progetto non sarà mai realizzato ma la produzione di Renault 4 continuerà fino al 1978, con un centinaio di unità l'anno.

Zaire (oggi Repubblica democratica del Congo)

Renault conclude, nel 1969, un accordo di assemblaggio con General Motors che monterà, per un periodo, Renault 4 nel suo stabilimento di Kinshasa.

Angola

Nel 1970, i rappresentanti in Angola di Chrysler Francia, Citroën, Renault e Ford UK creano congiuntamente S.A.C.M.A. (Sociedade Angolana de Construcoes e Montagem de Automoveis), per assemblare veicoli commerciali a Luanda. La ripartizione per marchio non è nota ma sembra che il montaggio fosse effettuato ad ondate, in funzione degli ordini. Circa 450 Renault 4 furgonetta sono prodotte dal 1971 al 1975 e quasi altrettante dal 1977 al 1980, con l'aggiunta di alcune berline. Nel 1981, la produzione è trasferita in impianti più moderni (stabilimenti FAGOL).

Madagascar

Nel 1960, diventato indipendente, il Madagascar tenta di dotarsi di un'industria automobilistica. Due catene di montaggio sono create nel 1962. Il piccolo stabilimento di Tananarive, che assembla Renault, SOMACOA (Société Malgache de CONstruction Automobile), di cui Renault detiene una quota minoritaria, inizia la produzione di Renault 4 il 5 settembre 1962 (la furgonetta arriverà cinque anni dopo): si aggiungeranno camion e altri modelli della gamma autovetture, tra cui veicoli Peugeot. Ogni anno, sono assemblate in Madagascar tra 500 e 1.000 Renault (pari ad un terzo delle immatricolazioni dell'isola, a metà degli anni '60), per la maggior parte Renault 4 (da 310 a 530 berline e da 50 a 150 furgonette, secondo gli anni). Tuttavia, nel 1981, la situazione economica spinge il governo a sospendere tutte le licenze d'importazione e Renault è costretta a chiudere lo stabilimento, di comune accordo con il suo partner.

Sud Africa

È ad ottobre 1958 che viene creata a Johannesburg la filiale "Renault Africa Property Limited" ma il montaggio di Renault con licenza è iniziato due anni prima a East London, in cooperazione con la società britannica C.D.A. (Cars Distributors and Assemblers). C.D.A. produce anche veicoli di altre marche ma, nel 1964, su 9.366 unità assemblate, 3.069 sono Renault. La produzione di Renault 4, berlina e furgonetta, è iniziata un anno prima. Durante il 1967, la produzione è trasferita a Rosslyn, nei pressi di Pretoria, nel Transvaal, in uno stabilimento appartenente alla Rosslyn Motor Assemblies, Società di recente creazione, controllata da Nissan. I ritardi di fabbricazione si accumulano; Renault si associa con Peugeot per formare la National Assembly Ltd ed inizia il montaggio a luglio 1970 a Natalspruit, nei pressi di Johannesburg. Due anni dopo, per problemi di spazio, la produzione Renault, aumentata in proporzioni importanti, deve essere di nuovo trasferita alla Rosslyn. In considerazione di tutte queste difficoltà, e delle nuove norme più restrittive, Renault cede la sua attività al gruppo Lawson, per mantenere una presenza a costi più accettabili. A quell'epoca, la fabbricazione di Renault 4, berlina e furgonetta, rappresenta soltanto 1% di un volume già modesto (2.589 unità nel 1972) ma, negli anni migliori, circa una Renault "sud-africana" su 10 era una Renault 4: la produzione, tra il 1963 e il 1972, è valutata a circa 3.900 unità.

Rodesia del Sud (attuale Zimbabwe)

Negli anni '70, Renault tenta un montaggio nei locali della Willowvale Motor Industry a Salisbury. Questo ex stabilimento Ford, che assembla anche Alfa Romeo, consentirà di completare la produzione sud-africana in un momento in cui diventa meno redditizia ed eventualmente, di sostituirla a lungo termine: vi si assemblano 2.973 Renault nel 1974 (di cui 1.412 Renault 4), contro 230 in Sud Africa. Su tale mercato, Renault 4 – soprannominata “l'auto di Oui-Oui” – è stata adottata dalle Guardie Nazionali che pattugliano nelle riserve. Tuttavia, dal 1975, la guerra civile si intensifica e, ad agosto 1978, le Nazioni Unite denunciano, in un rapporto, le 593 Società che infrangono le regole di boicottaggio sancite dal Consiglio di Sicurezza. Renault cessa la propria attività nel 1979. Qualche tempo dopo l'indipendenza del Paese, che prende il nome di Zimbabwe, Renault 5 riapparirà sulle linee di produzione, ma non Renault 4, la cui produzione locale, in versione autovettura, è stimata a circa 6.200 unità.

Sud America e America centrale

Argentina

Nove mesi dopo essersi insediata in Brasile (dove Renault 4 non sarà prodotta) e aver ceduto la licenza di Dauphine a Willys Overland do Brasil (W.O.B.), Renault ripete l'operazione in Argentina, sottoscrivendo, il 27 novembre 1959, un secondo contratto con Willys, associata, questa volta, alla sua filiale Industrias Kaiser Argentina, alias I.K.A. Questa Società, con capitale pubblico e privato, produce, dal 1955, circa 20.000 Jeep e Kaiser nel suo stabilimento di Santa Isabel, situato a 800 km a nord-ovest di Buenos-Aires, nella provincia di Cordoba; Renault le concede la licenza di Dauphine. Battezzata dallo stabilimento “EA” (Económico Argentino), Renault 4 sbarca sulle catene di produzione in versione autovettura (dicembre 1963) e poi “Furgón” (febbraio 1964) e comprende molti elementi di Dauphine, tra cui la trasmissione e il motore “Ventoux”, fabbricati sul posto. Il lancio è spettacolare come i primi test drive realizzati in Camargue, due anni prima: le auto si lanciano in un rodeo, accompagnate da cavalli “criollas”, guidate da “gaucho”, e i giornalisti le recuperano su un terreno inzuppato di pioggia, per dimostrarne l'adeguamento alle condizioni locali. Una personalità dà credito all'operazione con la sua presenza: Juan Manuel Fangio, il famoso corridore automobilistico, che diventerà, a sua volta, anche un importante concessionario Renault a Buenos-Aires. Queste qualità di Renault 4 le varranno, nel 1974, il nomignolo di “El Correcaminos” (Wile Coyote) e la sua produzione supererà rapidamente quella di Dauphine.

Nel 1967, Renault, che non dispone dei fondi necessari, deve ritirarsi davanti a Ford, quando il gruppo Kaiser mette in vendita Willys Overland do Brasil. La Régie profitta dell'occasione per consolidare la sua posizione in Argentina ed acquistare da Kaiser-Frazer la maggioranza delle azioni IKA. Con un finanziamento ragionevole, Renault controlla il 55% di un'azienda di dimensioni invidiabili: 10.000 dipendenti, un fatturato di 200 milioni di dollari, una produzione di 50.000 unità, di cui 17.000 Renault (e, sul totale, 11.000 R4), che rappresentano il 15% delle vendite nel Paese. Nel 1975, Renault rileva la totalità delle azioni che appartengono ancora a IKA. La nuova entità, “Renault Argentina S.A.” (R.A.S.A.), occuperà a lungo un invidiabile secondo posto sul mercato, investendo regolarmente nella modernizzazione degli impianti. Come altrove, Renault 4 cederà il suo ruolo di modello di conquista a Renault 12, lanciata ad aprile 1971, che sarà per tre anni al primo posto del mercato e di cui saranno vendute circa 450.000 unità. Renault 4 non è certo da meno, con le 157.315 unità prodotte (148.170 berline e 9.145 veicoli commerciali,

di cui 173 pick-up) e una lunga carriera che finirà soltanto ad agosto 1986, per le berline, e a dicembre 1987 per le furgonette. Il totale non comprende, tuttavia, i kit CKD che IKA fornisce dal 1972 al Cile e all'Uruguay che rappresentano, secondo gli anni, da 2.500 a 4.000 unità.

Specificità delle versioni argentine:

- Modello di base: Le versioni 4 L / Renault 4 L (sett.1963 / aprile) conservano la piccola calandra dei primi modelli francesi (1962-1967) fino all'anno 1969 compreso. Motore Ventoux 845 cm³, 33,5 cv SAE. Paraurti con barre di rinforzo anteriori e posteriori (anche sulle furgonette). Trasmissione a 4 rapporti dall'anno 1965. Freno a mano al pianale che comanda le ruote posteriori.
- Versione migliorata: Renault 4 G (dicembre 1967/aprile 1970), con ottica dei fari ingrandita e nuovo cruscotto. Serie di 100 Renault 4 "Parisiene" da maggio a ottobre 1968, con motivi e tinte della carrozzeria specifici.
- Lancio, ad aprile 1970, di una versione "4S" con propulsore 1.020 cm³, con cinque supporti di banco, di una potenza di 40 cv SAE (e in seguito 48 cv), nuova trasmissione a 4 rapporti, tutti sincronizzati. Sospensioni e freni rinforzati. La 4L monta la motorizzazione 1.020 cm³ alla stessa epoca. La sua carriera continua fino a gennaio 1972. Dopo tale data, resta disponibile soltanto la 4S. Dal 1979, i paraurti sono di forma piatta e verniciati in grigio, con rostri orizzontali, abbinati alla nuova calandra in plastica grigio opaco.
- A settembre 1984, la 4S è sostituita dalla 4 GTL, con propulsore 1.108 cm³, come la GTL francese, ma con una potenza di 41 cv.
- 4 furgonetta: versione "Furgón" (1963-1970), caratteristiche della 4L, gruppi ottici posteriori della berlina montati su piastra. Versione 4F (1970-1985) con propulsore 1.020 cm³. Versioni "4F4" e "Pickup" (1985-1987) con propulsore 1.108 cm³.

Colombia

Renault 4 arriva nel 1965, per iniziativa dell'importatore "Auto Andes" che acquista le auto fabbricate dalla F.A.S.A. spagnola ma anche telai non equipaggiati su cui saranno costruite eleganti station-wagon a tre porte.

La Régie risponde, a novembre 1967, ad una gara governativa ed ottiene il contratto per installare a Envigado, nella periferia sud di Medellin, uno stabilimento di assemblaggio di una capacità annuale di 15.000 unità. La Società pubblico-privata così formata, la S.O.F.A.S.A. (Sociedad de Fabricación de Automotores S.A.) crea anche una rete distributiva: è così che Renault 4 diventa, il 15 luglio 1970, la prima autovettura montata in Colombia. Nel corso degli anni sarà raggiunta da altri modelli ma è da questo "Amigo fiel" (amico fedele), secondo una campagna del 1975, che sarà assicurato il successo.

In un primo momento, la clientela è reticente di fronte a questa piccola auto ma la SOFASA convince gli scettici organizzando, nel 1970/1971, il "Rally Colombia", durante il quale le carovane di Renault 4 percorrono senza problemi i sentieri più difficili. La produzione raggiungerà un livello record di 29.007 unità nel 1979, pari al 70% del mercato tutte marche! Nel 1992, poiché Renault – per ovvie ragioni – non invia più componenti di Renault 4, la SOFASA deve porre termine, dopo 97.050 unità, alla produzione di quella che i Colombiani consideravano la loro auto nazionale. Gli impianti colombiani svolgono ancora oggi un ruolo importante per Renault in Sud America.

Specificità delle versioni colombiane:

- La prima Renault 4 fabbricata è stata soprannominata “Azul Pastrana”, a causa della sua tinta e in onore del nuovo presidente Misael Pastrana che istituirà un sistema di credito flessibile, per facilitare l’acquisto di Renault 4.
- Nel 1975 viene presentata Renault 4 "Plus 25", così battezzata perché il motore, da 1.022 cm³ (una cilindrata sconosciuta in Europa), è del 25% più potente del precedente 845 cm³; diventerà la “4 GTL”, con lo stesso motore, a settembre 1982. Una versione “GTL Master”, meglio equipaggiata, è lanciata nel 1985. Stesso aspetto esterno delle 4 argentine.
- 1989: serie speciale “Jogging” dal look sportivo, accessori di color rosso.
- Il *non plus ultra* è il modello “Lider”, prodotto da giugno 1990 e dotato del 1.289 cm³ (tipo Renault 12), montato anche sulla Renault 6 locale.
- Una versione della “Plein-Air” francese (interrotta nel 1970) è presente in piccole quantità tra il 1989 e il 1991: si tratta della 4 “Brisa”, dal nome evocativo.

Messico

Dopo la guerra, il governo messicano inizia a costituire un’industria nazionale: nasce così, nel 1951, la Compagnie d’État Diesel Nacional, detta DINA, che costruisce materiale rotabile, camion e autobus. Il 15 gennaio 1960, mentre il governo vieta qualunque importazione di veicoli completi, Renault, dopo difficili negoziati, stipula un contratto di licenza con DINA. La linea di montaggio si trova a 100 km da Mexico City, a Ciudad Sahagun, sugli altopiani del nord-est (2.450 m). La città è stata creata da zero, per industrializzare con enormi spese una regione svantaggiata. Da giugno 1962, a Dauphine si aggiunge Renault 4, autovettura e furgonetta, in versione 845 cm³, e poi Renault 8 e addirittura le berline Alpine. Tutti questi modelli sono considerati “statali” dal governo messicano! Lo stabilimento si occupa anche della pubblicità e della distribuzione. Vantaggio di questo mercato captive, all’inizio del 1965, 300 Renault 4 vengono acquistate dal Distretto Federale e suddivise tra i 30 Stati, per garantirvi l’assistenza sanitaria e sociale, e altre 100 dalla compagnia telefonica di Mexico City. Alla fine del 1966, la filiale “Renault Mexicana” riprende il testimone per stimolare le vendite che toccheranno il 9% del mercato. Secondo gli anni, le Renault rappresenteranno da un quarto ad un decimo della produzione. Si può calcolare che, tra il 1962 ed il 1977, siano state prodotte circa 20.000 berline e 7.500 furgonette Renault.

Specificità delle versioni messicane:

Cerchi “étoile” dei primi modelli francesi, fino agli anni ’70; versione “Plein-Air” battezzata “4 Costero”; ultimi modelli con paraurti anteriore munito di paracolpi e di rostri spostati.

Perù

A gennaio 1966, Renault fonda, in parti eguali con American Motors, la Società I.A.P.S.A. (Industria Automotriz Peruana S.A.), allo scopo di assemblare, nella periferia di Lima, modelli Renault, Rambler e anche Peugeot, sulla base di un contratto siglato con l’importatore comune ai due marchi. Le spedizioni destinate al montaggio locale sono esenti da dazi doganali e numerosi costruttori intendono suddividersi questo piccolo mercato in un prossimo futuro. Lo stabilimento I.A.P.S.A. ha una capacità annuale di 3.700 unità; tuttavia, tra il 1966 e il 1970 ne usciranno soltanto 750 Rambler, 700 Renault (Renault 4 e 10, in parti praticamente uguali) e 500 Peugeot. L’avventura si concluderà ad ottobre 1970.

Cile

Renault monta, a partire dal 1964, Renault 4 e Rambler Classic 6 ad Arica, nello stabilimento Indauto, di cui divide la proprietà, in parti uguali, con American Motors. Dopo un'interruzione nel 1966 e 1967, la fabbricazione di Renault 4 riprende a Los Andes, al nord di Santiago, in seno alla Società A.F.C. (Automotores Franco Chilena), condivisa, questa volta, con Peugeot. La produzione si limita a 400 Renault 4 nel 1968 e 1.200 nel 1969. Nel 1975, lo Stato autorizza alcuni costruttori a svilupparsi ma Renault esita a reinvestire denaro in un Paese in cui regna ancora la dittatura. Ci si limiterà a montare Renault 4 a cadenze ridotte (circa un migliaio l'anno), nella versione argentina "4S", a partire da elementi CKD provenienti da Cordoba. Modernizzato, lo stabilimento di Los Andes (Cormecanica) produce, oggi, trasmissioni per il Gruppo Renault.

Venezuela

A fronte di una politica di regolare riduzione del contingente di importazione da parte del Governo Venezuelano, la filiale "Automovil de Francia" decide di costruire uno stabilimento di montaggio a Mariara, a 100 chilometri da Caracas, ancora una volta in associazione con American Motors. La fabbricazione di Renault 8 e Rambler inizia a maggio 1963 ma bisognerà aspettare il 1972 perché Renault 4 arrivi sulle linee di produzione, dove sarà, per tre anni, il modello star. Nel frattempo, il Programma automobilistico del Gruppo Andino, comunità economica cui appartiene il Venezuela, impone ai Paesi membri di produrre soltanto modelli da 1.5 e 2 litri. Inoltre, il Governo procede al bloccaggio dei prezzi di alcuni modelli di gamma "bassa". I margini si riducono a vista d'occhio e Renault 4 viene eliminata dal programma di produzione 1976, dopo la produzione di circa 6.500 unità.

Uruguay

È nel 1962/1963 che Renault invia nel Paese i suoi primi kit CKD, corrispondenti a furgonette Renault 4, di cui 20 unità sono montate quell'anno a Montevideo, presso Automotores Punta del Este. Saranno seguite da altre 250 ma, il 16 giugno 1966, il Paese, a corto di fondi, sospende le importazioni. Il montaggio riprenderà in modo regolare soltanto nel 1970. Nel 1971 la produzione è trasferita alla Santa Rosa Automotores che assemblava, fino ad allora, delle Simca. I pick-up Renault 4, inviati in kit CKD dallo stabilimento argentino, si aggiungono alla produzione nel 1972, preceduti da alcune autovetture Renault 4, tra cui una curiosa versione "fastback", ribattezzata "Renault 4 Mini". Si valuta che siano state prodotte 4.500 piccole furgonette in vent'anni.

Costa Rica

Alcune Renault 4 sono montate in Costa Rica dalla Società Auto Ensembladora S.A., installata a San José, accanto a Renault 8 e 10. Senza distinzione di modelli, la produzione non supererà una cinquantina di unità l'anno, tra il 1965 e la fine degli anni '60.

Oceano Indiano e Asia**Ceylon (attuale Sri Lanka)**

Nonostante gli incentivi governativi, Renault preferirà continuare a fornire auto complete, in funzione delle opportunità (ad esempio, nel 1969, una flotta di 44 Renault 4 destinata alle compagnie di taxi). Tuttavia, a partire da novembre 1973, Renault invia a numerose aziende nazionalizzate (ad esempio, lo stabilimento Marajah Organization Ltd), dei kit

CKD di R4 Torpédo, indubbiamente delle scocche di Renault 4 Plein Air rimaste in stock. Questi modelli saranno assemblati fino al 1978/1979 in piccole serie (un centinaio l'anno). Le statistiche citano anche 94 furgonette nel 1974 e 1975, a meno che non si tratti di un'estrapolazione locale, sulla base delle famose "torpedo" ...

Filippine

Agli albori degli anni '60, nell'arcipelago delle Filippine sono operativi una quindicina di stabilimenti di montaggio. Dal 1958, il sito Liberty Motors assembla Renault a Manila, tra cui Renault 4 dal 1963. Nel 1968, Renault Philippines Inc. costruisce la propria unità a Manille-Makati. Renault 4 vi sarà assemblata fino al 1970 per le berline e al 1974 per le furgonette (produzione approssimativa: 150 berline e 650 furgonette).

Oceania

Australia

Un montaggio in kit C.K.D., senza integrazione locale, inizia dal 1949 a Belmore, nella periferia di Sydney, negli stabilimenti Ira L. & A. C. Berck Pty Ltd. Dieci anni dopo viene fondata la filiale Renault Australia. In seguito, una parte della produzione si sposta a West Heidelberg, una periferia di Melbourne, nello Stato di Victoria. Renault 4 è lanciata sul mercato a luglio 1962 e sarà assemblata localmente con il contagocce fino al 1966 (anche la furgonetta farà parte del programma). La produzione globale resta limitata (circa 1.500 unità l'anno) ma, nel 1966, Renault Australia rileva lo stabilimento di West Heidelberg. Questo investimento consente di adeguarsi ad una normativa che esigeva un tasso di integrazione del 45%. Le cadenze triplicheranno rapidamente ma la fabbricazione si concentrerà su Renault 10.

Renault 4 presente su tutte le piste

Dal terribile East African Safari, dove termina 5^a della categoria, nel 1962, affidata a Bernard Consten e Claude Le Guézec, al rally di Montecarlo o, ancora, alle piste sudamericane, Renault 4 ha permesso a diverse generazioni di lanciarsi nella sfida degli sport automobilistici o di scoprire il mondo, grazie alla sua robustezza e alle sue qualità stradali.

La coppa di Francia Renault Cross Elf: la scuola dello sterrato

Già precursore con la Coppa Gordini, Renault rafforza le Formule Promozionali lanciando, dal 1974, la Coppa di Francia Renault Cross Elf. In partnership con la rivista specializzata "Champion", Renault permetterà agli apprendisti piloti di divertirsi nelle corse su sterrato. Per limitare al massimo i costi, questa competizione si disputava esclusivamente su Renault 4. La preparazione era ridotta al minimo, con un propulsore che doveva rimanere rigorosamente l'originale, eccetto il montaggio di uno scarico Devil. Il grosso del lavoro veniva effettuato sulla scocca ed il telaio: la carrozzeria doveva restare conforme all'originale e potevano essere rimossi soltanto i finestrini laterali, i gruppi ottici e le modanature. Il parabrezza, se conservato, doveva essere un Triplex. La coppa di Francia Renault Cross ha ottenuto un grande successo presso i piloti, grazie alla ridotta tassa d'iscrizione (solo 200 franchi), ai 10.000 franchi in palio per corsa ed alla Renault 5 Coupé promessa al vincitore della stagione. In media, la competizione coinvolgeva una sessantina di piloti che si battevano, talvolta, davanti ad oltre 5.000 spettatori disposti lungo i circuiti delle 12 manche di cui si componeva ogni stagione.

Il richiamo delle piste: alla scoperta del mondo

Alla fine degli anni '60, la gioventù appassionata di libertà intraprende numerosi viaggi-avventura che saranno, più tardi, battezzati "raid". Partono al volante della loro auto di tutti i giorni – spesso una Renault 4 – per affrontare le strade del mondo. L'Asia, destinazione molto alla moda a quel tempo, attira gran parte di questi "avventurieri". Meno numerosi sono coloro che fanno rotta verso il sud, con destinazione l'Africa subsahariana. Il Sahara, con migliaia di chilometri di spazio e di sabbia, costituisce per molti una barriera invalicabile. È proprio qui che i fratelli Marreau hanno scelto di venire a soddisfare la loro sete di avventure. Con l'obiettivo dichiarato di stabilire un record tra Città del Capo e Algeri (record stabilito l'anno successivo con Renault 12 Gordini), intraprendono, nel 1969, un viaggio di ricognizione a bordo di Renault 4.

Parigi-Dakar: Davide contro Golia

Otto anni dopo, è di nuovo con Renault 4 che i due fratelli si ritrovano alla partenza di un inedito rally, una corsa di migliaia di chilometri, con partenza da Parigi e arrivo a Dakar. Realizzano una splendida performance piazzandosi al 5° posto nella classifica generale e al 2° della categoria auto, dietro una robusta Range Rover V8, due volte più potente della loro 4L. Nell'edizione del 1980, i fratelli Marreau sulla loro Renault 4, equipaggiata con un motore Renault 5 Alpine, si imporranno sul terzo gradino del podio, distaccati di appena 1h10 dai vincitori. La Parigi-Dakar sarebbe diventata leggendaria, i fratelli Marreau degli eroi e Renault 4 il simbolo di un rally in cui i dilettanti potevano ancora battere gli equipaggi ufficiali.

40.000 km in Renault 4!

Nel 1965, Michèle Ray, Eliane Lucotte, Betty Gérard e Martine Libersart partono all'assalto di un continente: 40.000 km tra Ushuaia, nella Terra del Fuoco, e Anchorage, in Alaska, pari alla traversata di tutto il continente americano. Per quattro mesi e mezzo, i due equipaggi affronteranno regioni difficili e contrastate come le Ande, la foresta amazzonica o ancora il deserto salato dell'Utah, prima di raggiungere i pendii ghiacciati delle Montagne Rocciose, dimostrando, senza ombra di dubbio, la robustezza e l'agilità di Renault 4.

Dotazione Strade del Mondo

Nel 1966 Renault lancia la "Dotation des routes du monde", in collaborazione con la Società degli esploratori e viaggiatori francesi. Tale operazione consisteva nell'organizzare delle spedizioni tematiche al volante di Renault 4, per alcuni equipaggi, da sei a otto, di giovani da 18 a 25 anni. I candidati dovevano sottoporre ad una giuria un progetto di viaggio a tema, per qualunque destinazione nel mondo. Ogni anno, venivano depositati dai 150 ai 200 progetti; Renault prestava le auto per una durata compresa tra un mese e un anno o anche più ed offriva, inoltre, un corso di meccanica, di cinema o di fotografia. L'operazione durerà fino al 1984.

4L Trophy

Fenomeno poco usuale, la gioventù dell'inizio del XXI secolo rende, a sua volta, Renault 4 icona di libertà. La 4L Trophy non è certo estranea a tale entusiasmo. Organizzata dal 1998, questa prova raggruppa 1.200 equipaggi di studenti in una prova di navigazione di 6.000 km, da Parigi fino al sud del Marocco. Migliaia di chilometri percorsi da automobili, di cui la maggior parte ha già molti anni e migliaia di chilometri alle spalle. Le capacità di Renault 4 colpiscono ancora una volta: giramondo, l'auto non si scoraggia né su sabbia né su sassi, affidabile, non si è mai realmente in panne con Renault 4 e gli apprendisti del raid, costituiti dagli equipaggi del Trophy, riescono a cavarsela con i mezzi a loro disposizione e a raggiungere ogni sera il bivacco.

Trent'anni di evoluzione di Renault 4

1961 il 3 agosto, la prima Renault 4 esce dalle linee di montaggio dello stabilimento dell'isola Seguin. Il 4 ottobre, in occasione dell'ultimo Salone dell'Auto al Grand Palais, viene presentata la Renault 4 declinata, a quell'epoca, in tre versioni:

- La R3 (tipo R 1121), versione spoglia, equipaggiata con un 603 cm³ (tipo 690), che eroga 22.5 cv SAE e consente di beneficiare di una fiscalità da 3 cv. Esternamente, la R3 si riconosce per i paraurti tubolari verniciati, l'assenza di copricerchi e i quattro finestrini laterali. Nell'abitacolo, regna l'essenziale, con un'unica aletta parasole sul posto del conducente che dispone di un sottile volante a tre razze.
- La R4 (tipo R 1120) riprende la presentazione della R3, in particolare con il terzo finestrino laterale occultato da una lamiera, ma è motorizzata con il 747 cm³ (tipo 680).
- Al di sopra dei modelli economici, la gamma svela una R4L, i cui sei finestrini laterali consentono di rivendicare la denominazione di "limousine". La R4L è motorizzata anche con il 747 cm³.

La prima versione furgonetta di Renault 4 è presentata subito dopo il Salone dell'Auto del 1961. Classificata come tipo R 2102, questa versione offre un carico utile di 300 kg e riceve le stesse finiture delle R3 e R4, eccetto i pneumatici più larghi (145x330). R4 furgonetta è proposta, in opzione, con uno sportello, chiamato "Giraffone", posto sopra la porta posteriore.

Novembre 1961, il bocchettone del serbatoio del carburante è rimontato sul parafrangente posteriore destro. L'insieme della gamma utilizza una trasmissione a 3 rapporti.

1962 A marzo viene lanciato il modello R4 Super (tipo R 1122), classificato come "super confort" nei documenti commerciali del momento, che conserva il 747 cm³ ma aumenta la potenza a 32 cv SAE. Questa nuova versione riprende la scocca a 6 finestrini della R4L ma innova con il nuovo portellone posteriore ribaltabile verso il basso e provvisto di vetro scorrevole. Questa versione beneficia di paraurti a doppio tubo cromato.

A settembre viene interrotta la versione R3. La Super è ormai equipaggiata con un 845 cm³ (tipo 800-02) che porta la fiscalità a 5 CV e le vale il nuovo tipo R 1124 nella nomenclatura Renault. La R4L abbandona i paraurti tubolari a vantaggio di quelli a lamina cromata.

SINPAR (Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne), specialista di veicoli da cantiere, subfornitore da lunga data di Renault, utilizza Renault 4 per farne un "fuoristrada" a quattro ruote motrici.

1963 A settembre il portellone posteriore beneficia di un compasso articolato che consente di mantenere la porta aperta e sostituisce il vecchio “tutore”, utilizzato per mantenere aperto il portellone. Altra innovazione, la gamma eredita una trasmissione integralmente sincronizzata. La furgonetta si attrezza, a sua volta, con un paraurti anteriore a lamina verniciato, mentre la parte posteriore resta tubolare.

R4 Super scompare dal listino a vantaggio della R4L Super (tipo R 1123).

La “Parisienne” è lanciata a dicembre. Questa elegante versione di R4L nasce da un’operazione conclusa in collaborazione con la rivista ELLE. Riconoscibile dalla sua decorazione laterale – tipo “sedia impagliata” – e dagli interni specifici, uscirà in due versioni, una con decorazione tipo sedia impagliata e l’altra con un motivo tipo tessuto dei kilt scozzesi.

1964 A febbraio è lanciata la nuova furgonetta vetrata che propone un carico utile di 300 kg.

A settembre R4L Super scompare a vantaggio della nuova versione Export, equipaggiata con motore 4 cv da 747 cm³ (tipo R1120), o 5 cv (tipo R 1123).

La produzione globale supera 500.000 unità.

1965 A partire da settembre, la denominazione R4 cede il posto a Renault 4. Tutti i modelli, infatti, abbandonano l’abbreviazione “R” a vantaggio del nome della marca per esteso. La R4 diventa Renault 4 Luxe e la R4L Renault 4 Export. Dagli stabilimenti Renault escono altre 260.000 unità.

1966 Il 1° febbraio 1966 sull’isola Seguin si supera la soglia del milione di Renault 4 prodotte! Il modello è commercializzato in 4 versioni: Luxe, Export, Parisienne e Furgonetta.

A marzo, le furgonette beneficiano di un aumento del carico utile che passa a 350 kg; il tipo R 2105 sostituisce il tipo R 2102 e la gamma dei veicoli commerciali si arricchisce di un nuovo modello 5 CV, il tipo R 2106.

A settembre, Renault Luxe diventa Renault 4 ed eredita, in linea con il resto della gamma, una nuova plancia e un nuovo volante. Le versioni Export e Parisienne beneficiano di nuovi sedili con impunture longitudinali e nuovi rivestimenti delle porte.

1967 Renault 4 beneficia di un rapporto in più, grazie ad una trasmissione a 4 rapporti.

A settembre il frontale di Renault 4 cambia : la piccola griglia della calandra lascia il posto ad una calandra più larga che integra i proiettori. La losanga risulta spostata verso destra e il paraurti cambia forma ancora una volta.

1968 La Parisienne fa il suo addio e arriva sul mercato la Plein Air (tipo R 1123) – versione cabriolet di Renault 4. Fabbricata da Sinpar, “Plein Air”, torpedo sprovvista di porte e finestrini laterali, ideale per andare in spiaggia, è dedicata al tempo libero.

Le furgonette beneficiano degli stessi miglioramenti estetici delle berline.

1969 A partire da settembre il blocchetto d'avviamento è spostato a destra del volante e il disegno della griglia del cambio è inciso sul pomello della leva che cambia forma. I fari sono anabbaglianti e la panchetta posteriore di Renault 4 berlina diventa ripiegabile.

1970 A partire da aprile, tutti i modelli Renault 4 sono equipaggiati con cinture di sicurezza sui posti anteriori. L'impianto elettrico passa da 6 a 12 volt.

La versione Plein-Air scompare dal listino.

1971 Arriva Rodéo. Renault fornisce agli Ateliers de Construction du Libradois (ACL) gli organi meccanici della 4L per motorizzare una scocca di plastica elaborata e costruita dagli stabilimenti Teilhol.

Da settembre, la cilindrata dei motori passa da 747 a 782 cm³. Di conseguenza, i tipi evolvono: R 1120 diventa R 1126 per le berline e R 2105 diventa R 2109 per le furgonette.

Renault lancia la nuova furgonetta, equipaggiata con un 845 cm³ (tipo 2108), con un tetto in plastica rialzato e un carico utile di 400 kg.

Con oltre 3.500.000 unità, senza distinzione di versioni, Renault 4 resta il modello maggiormente prodotto da Renault.

1972 I punti di ancoraggio delle cinture di sicurezza appaiono sui posti posteriori di Renault 4 berlina.

Lo stile del monogramma è rivisitato dal pittore Victor Vasarely e dal figlio Yvaral.

1973 Tranne la furgonetta 400 kg, la gamma è equipaggiata con la trasmissione di Renault 6. Da settembre, per rispondere alle nuove esigenze normative, Renault 4 è alimentata da un propulsore meno inquinante che guadagna 3 cv ed eroga 27 cv DIN. Conferma del successo della furgonetta, con oltre 100.000 modelli prodotti.

1974 A partire da settembre, la griglia della calandra evolve verso un modello in plastica nera, dotato di una losanga nel centro. La trasmissione di Renault 6 è montata ormai su tutta la gamma Renault 4.

1975 Da giugno, la furgonetta è allungata di 8 cm e il suo carico utile passa da 350 a 400 kg o da 400 a 440 kg, secondo le versioni: furgonetta lunga (tipo R 2370) o break lungo (tipo R 2430).

A settembre l'antica dinamo viene sostituita con un moderno alternatore che comporta la comparsa di un voltmetro sul cruscotto.

1976 Svelata al Salone dell'Auto del 1975, la Safari è proposta con una presentazione esterna ed un equipaggiamento interno specifico, destinato ai giovani.

A luglio sono introdotti nuovi indicatori di direzione di forma rettangolare, sulla parte anteriore.

1977 Tra le novità: un nuovo blocco contagiri, con tachimetro rivisitato e il volante di Renault 5. La frenata guadagna un doppio circuito, con indicatore della perdita di pressione sul cruscotto. Da luglio non si dirà più 4L ma Renault 4.

1978 Da gennaio nuova Renault 4 GTL dispone del 1108 cm³, già visto su Renault 8 che sviluppa, in questo caso, 34 cv DIN. Oltre l'incremento della cilindrata, l'albero motore poggia su 5 supporti di banco (contro 3 sugli altri motori della gamma), a vantaggio della longevità meccanica. Nonostante la modifica del modo di calcolo dei cavalli fiscali e l'aumento della cilindrata, nuova Renault 4 GTL resta una 4 CV. Le performance aumentano, mentre i consumi si riducono, in media, di un litro. Esternamente, la calandra e i paraurti sono uniformemente grigi, con due rinforzi di protezione all'estremità del paraurti anteriore.

I finestrini posteriori delle furgonette sono scorrevoli e non più fissi.

A luglio viene lanciato il Pick-up. Elaborata sulla base di una furgonetta F6, questa versione commerciale è realizzata nella regione francese dell'Auvergne, nelle officine della ditta Teilhol.

Renault 4 Safari e il break vetrato allungato sono ritirati dai listini.

1979 Da luglio – anno 80 – montaggio di serie di pneumatici senza camera d'aria "tubeless" (ad eccezione delle furgonette F4).

Renault 4 eredita le ruote di Renault 5 di base, mentre Renault 4 GTL recupera quelle di Renault 5 TS.

1980 Nuova disposizione degli interruttori sulla plancia di Renault 4. Parallelamente, Renault 4 perde i paraurti cromati, a vantaggio di componenti verniciate e la versione TL recupera ruote traforate con fissaggio a vista, al posto della versione con dischi pieni.

1981 A maggio Renault scopre "il miglior modo di avanzare". Era questo lo slogan pubblicitario di nuova Renault 4 Jogging, serie limitata a 5.000 unità. L'allestimento è decisamente giovane, con colori vivaci ; il modello dispone anche di un tetto apribile integrale in tela.

1982 Da luglio il cruscotto di Renault 5 è esteso alla gamma Renault 4. Nello stesso tempo, i veicoli commerciali F4 possono essere modificati per funzionare con GPL. Il propulsore 782 cm³ cede il posto al 845 cm³ che eroga la stessa potenza del 1.108 cm³ (pari a 34 cv DIN) ma a 5.000 g/min.

- 1983** Su tutta la gamma, l'introduzione di freni a disco anteriori e dell'insieme staffa/disco – completato da una nuova pompa freni – rende la frenata più efficace. Un parabrezza laminato sostituisce il precedente, in vetro temprato.
- 1985** Ex-fan dei Sixties ... Renault 4 gioca i tempi supplementari e la versione Sixties, limitata a 2.200 unità, anima le vendite. Elaborata sulla base del modello GTL, questa versione, proposta in blu, giallo o rosso, è riconoscibile per i due tetti apribili in vetro a controllo termico e gli elementi esterni in nero opaco. A luglio, la versione furgonetta F6 è eliminata.
- 1986** Lanciate a maggio, le Clan e Savane saranno le ultime due evoluzioni di Renault 4. Segno dei tempi, le auto con la losanga sono battezzate con un nome e non più semplicemente con una serie alfanumerica. Così, Renault 4 TL diventa "TL Savane" e la GTL eredita il nome di "Clan". TL e F4 utilizzano il motore a cinque cuscinetti da 956 cm³, che sviluppa, a sua volta, 34 cv DIN. I due modelli sono facilmente identificabili per i nomi "Savane" o "Clan" apposti sulle porte anteriori e sul portellone posteriore. Savane utilizza le stesse ruote di Renault 5 GTL, mentre Clan eredita i bei cerchi bicolore "Style", già introdotti su Renault 12 e Renault 16.
- La produzione delle furgonette Break F4 cessa a giugno.
- 1989** Clan e Savane adottano un retrovisore esterno destro e due fendinebbia posteriori.
- 1991** Nuova serie limitata, su base TL Savane: "Carte jeune", lanciata a luglio. Difficile sbagliarsi sul target! Proposta in quattro tinte, "pompelmo", "bianco ghiaccio", "rosso vivo" o "sequoia", con interni specifici, l'auto è decorata da una linea di scocca impreziosita da un doppio bordino, associato al logo "carte jeune".
- 1992** L'inasprimento delle norme antinquinamento suonerà il requiem per Renault 4. Entra in produzione un'ultima serie speciale di mille esemplari, basata sul modello Clan: la Bye-Bye. Ultima versione di Renault 4, ogni modello uscirà dallo stabilimento esibendo, sul cruscotto, una piastrina numerata da 1000 a 1.
-

ALLEGATI

Renault 4 : star del cinema e della televisione

Renault 4, automobile di tutti i giorni da 50 anni, diventata mito automobilistico, ha avuto l'occasione di apparire sugli schermi cinematografici e in numerosi telefilm. Di seguito un elenco non esaustivo:

Al cinema

All'inseguimento della pietra verde

- Film americano del 1984
- Genere: avventura
- Diretto da Robert Zemeckis
- Con Michael Douglas e Kathleen Turner
- Titolo originale: Romancing the Stone



Cinque matti al supermercato

- Film francese del 1973
- Genere: comico
- Diretto da Claude Zidi
- Con Les Charlots e Michel Galabru
- Titolo originale: Le grand bazar



Les Gaous

- Film francese del 2004
- Genere: comico
- Diretto da Igor SK
- Con Richard Bohringer



Les bronzés font du ski

- Film francese del 1979
- Genere: comico
- Diretto da Patrice Le conte
- Con Michel Blanc e Christian Clavier



I visitatori

- Film francese del 1993
- Genere: comico
- Diretto da Jean-Marie Poiré
- Con Jean Reno e Christian Clavier
- Titolo originale: Les visiteurs



Mariages !

- Film francese del 2003
- Genere: comico
- Diretto da Valérie Guignabodet
- Con Jean Dujardin e Mathilde Seigner.



Per il piacere

- Film franco-belga del 2004
- Genere: comico
- Diretto da Dominique Deruddere
- Con Samuel Le Bihan e François Berléan
- Titolo originale: Pour le plaisir



Trafic

- Film franco-olandese del 1971
- Genere: commedia
- Diretto da Jacques Tati
- Con Jacques Tati e Maria Kimberly



Omicidio in paradiso

- Film francese del 2001
- Genere: comico
- Diretto da Jean Becker
- Con Jacques Villeret e Josiane Balasko
- Titolo originale: Un crime au paradis



Anno bisestile

- Film americano del 2010
- Genere: commedia
- Diretto da Anand Tucker
- Con Amy Adams e Matthew Goode
- Titolo originale: Leap Year



Rien à déclarer

- Film francese del 2011 (febbraio)
- Genere: comico
- Diretto da Dany Boon
- Con Benoit Poelvoorde e Dany Boon.
- Nota: la star di questo film è una Renault 4



In televisione

Les saintes chéries

- Serie televisiva francese in 39 episodi, del 1965
- Creata da Nicole de Buron
- Con Micheline Presle e Daniel Gélin



Les chevaliers du ciel

- Serie televisiva francese in 39 episodi, del 1967
- Creata da Jean-Michel Charlier
- Con Jacques Santi e Christian Marin



Une vie française

- Telefilm francese del 2010
- Creato da Jean-pierre Sinapi
- Con Jacques Gamblin, Mathilda May
- Nota: Renault 4 messa a disposizione da Histoire & Collection



Renault 4, opera d'arte

Arman (1928 – 2005)

Pittore, scultore e artista plastico francese, celebre per le sue "accumulazioni".

Per alcune sue opere utilizzerà parti di automobili e, in particolare, della Renault 4, come in: Accumulation Renault n°101, 1967 (utilizzo di fiancate di R4).



Jean-Pierre Raynaud (1939)

Artista plastico francese.

Utilizzerà Renault 4 come base per la mostra delle sue opere "Rouge Vert Jaune Bleu" al Musée des Arts décoratifs di Parigi, nel 1972.



Raymond Savignac (1907 – 2002)

Celebre cartellonista francese.

In occasione del lancio di Renault 4, nel 1961, realizzerà numerosi cartelloni pubblicitari, tra cui un poster R4 stile *naïf* nel 1963, o ancora l'illustrazione del Giraffone, nel 1961.



Wolinski (1934)

Disegnatore francese.

Illustra Renault 4 GTL in un fumetto umoristico "Accroche-toi, Papa !", che presenta i vantaggi dell'auto.



Le mini 4L

In occasione dei 50 anni della Renault 4, Renault Histoire & Collection ha fatto realizzare 10 mini 4L da un giovane artista francese, Christophe Goujon.

Modelli in fibra di vetro (106 x 47 x 44 cm).



Renault 4 nei racconti

Guide de la Renault 4 (Guida della Renault4)- 2011

- Autore: Philippe Berthonnet
- Editore: E.T.A.I
- Contenuto: rassegna degli aspetti tecnici, meccanici ed evoluzioni nelle diverse generazioni.

L'aventure du Dakar (titolo provvisorio) (l'avventura del Dakar) - 2011

- Autori: Claude e Bernard Marreau
- Editore: E.T.A.I
- Contenuto: racconto della partecipazione dei fratelli Marreau al Parigi-Dakar con Renault 4.

Generations 4L (Generazioni 4L) - 2010

- Autori: Philippe Berthonnet e Bernard Canonne
- Editore: E.T.A.I
- Contenuto: Renault 4 vista attraverso ritratti di proprietari, anonimi o celebri.

Renault 4 : une losange à toute épreuve (una losanga a prova di bomba) - 2010

- Autore: Thibaut Amant
- Editore: E.T.A.I
- Contenuto: presentazione di Renault 4, attraverso fotografie dei dettagli dell'auto.

Vierkant Renault 4 - 2004

- Autore: Tony Vos
- Editore: Aprilis
- Contenuto: fotografie e storia del modello in lingua Olandese

Album Renault 4 - 1995

- Autore: Robert Séjourné
- Editore: E.P.A
- Contenuto: foto e racconti, dalla nascita nel 1961, alla parte sportiva, passando per le linee di produzione, l'evoluzione dei modelli, la pubblicità e le spedizioni.

La Renault 4 de mon père (la R4 di mio padre) - 1995

- Autori: Marie-Claire Lauvray e Dominique Pascal
- Editore: E.T.A.I
- Contenuto: foto e racconti dal 1960 al 1992, la fine di una storia, con la Bye-bye, passando dalla produzione, la pubblicità e lo sport.

Cavale en 4L (Evasione in 4L) - 1973

- Autore: Pierre-Alain THIL
- Editore: Publipôle (esaurito)
- Contenuto: foto e racconti di un raid, Pau-Djakarta-Pau in Renault 4 1966.

Allegato 3

Film e cartelloni pubblicitari su Renault 4

La mediateca della Direzione della Comunicazione Francia e Renault Histoire & Collection dispongono di una ricca banca dati di film e poster pubblicitari ed internazionali. Una parte di tali documenti è disponibile presso la mediateca Renault, un'altra presso il fondo eventi Renault. *(Per maggiori informazioni: luc.byleveld@renault.com)*

Film francesi:

1960:

- Spot - Allez-y, vous êtes en R4 (Avanti, siete in R4)
- Spot - Donnez le ton, en avance avec son temps en R4 (In anticipo sul suo tempo in R4)
- Spot - Mystère (Mistero)
 - Referenza Mediateca: 1960-018 - Publicités Renault 4

1961:

- Spot – Breve presentazione interno/esterno della Renault 4 (Bianco e Nero)
- Spot - Moteur ...! (Ciac!) (NB: video, tipo riprese di un film di cui la Renault 4 è la star)
- Spot - Plein Air
- Spot - Focus 4L
 - Referenza Mediateca: 1961-002 - Publicités Renault 4 1961 – 2ème partie

1973:

- Spot - Renault 4 va partout (R4 va ovunque) (colonna sonora di Michel Fugain)
 - Referenza Mediateca : 1960-018 - Publicités Renault 4 1960

1978:

- Spot - Existe dans 103 pays (Esiste in 103 Paesi) (girato in Lapponia)
 - Referenza Mediateca: 1978-022 - Renault 4 en Laponie Spot Publicitaire

1983:

- Spot - Le tour du monde en Renault 4 (Il giro del mondo in Renault 4)
 - Referenza Mediateca: On réclame la Pub

Varie:

- Spot - Renault 4 (NB: anni '60, famiglia che scopre l'auto su un cartellone pubblicitario)
 - Referenza Mediateca: Publicités Renault 1954 -1966

Filmati spagnoli e argentini:

Anni 60/70:

- Spot - Ydilio en Renault 4 (due Renault 4 innamorate, film tipo maggiolino)
 - Spot - Renault 4 es un producto IKA Renault (Renault 4 accompagnata da un complesso musicale)
 - Spot - El travieso Renault 4L (storia d'amore tra una ragazza e una Renault 4)
 - Referenza Mediateca: 1970 - 016 - Publicités Renault 4

 - Spot - La Pandilla del Renault 4L (seguito del filmato "Renault 4 es un producto IKA Renault")
-

- Referenza Mediateca: Publicités Renault 4 1960 e 1970

1980:

- Spot - Pubblicità Renault 4 Western
- Spot - Renault 4 in Bella es su mecanica (filmato che si svolge in un'arena)
 - Referenza mediateca: 1980-032 - Publicités Renault 4

Anni '80 (su Renault furgonetta):

- Spot - Un trio cargado de Ventajas (NB: episodio con il pianista)
- Spot - Un trio cargado de Ventajas (NB: episodio con lo scultore)
- Spot - Un trio cargado de Ventajas (NB: episodio con il sommozzatore)
- Spot - Un trio cargado de Ventajas (NB: filmato con il coyote/Bipbip)
- Spot - F6 Cargadas de Ventajas
 - Referenza mediateca: 1980 - 032 - Publicités Renault 4 - Spagna

Filmati tedeschi:

Anni '60/70:

- Spot – Breve pubblicità (tipo foto ambientata, filmato in bianco e nero)
 - Referenza mediateca : 1970 - 016 - Publicités Renault 4

Filmati italiani:

Anni '60/70:

- Spot - Pubblicità (famiglia felice in Renault 4 ad un picnic, filmato in bianco e nero)
- Spot - Pubblicità (cinque Renault 4 di colori diversi che evolvono su strada)
 - Referenza mediateca: 1970 - 016 - Publicités Renault 4

Filmati africani:

Anni '60/70:

- Spot – Un'auto per la città, un'auto per la savana
 - Spot - Take a Letter (filmato in inglese, ambientato nella vita di tutti i giorni)
 - Referenza mediateca: 1970 - 016 - Publicités Renault 4
-

Renault 4 presenti nella collezione Renault

Renault Histoire & Collection dispone di un eccezionale patrimonio di modelli d'epoca Renault. Su richiesta sono disponibili ventisei Renault 4.

Renault 3 - 1961

È al Salone di Parigi, ad ottobre 1961, che si svela, sullo stand Renault, l'incontestabile grande novità: Renault 4, accompagnata da un modello più spartano, Renault 3. L'obiettivo è proporre una versione da 3 cavalli fiscali, ancora meno costosa.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 603 cm³, 20 cv a 4.700 g/min

Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia

Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Unità prodotte: 2.526, tra il 1961 e il 1962

Renault 4 East African Safari - 1962

Per assicurare la propria promozione, Renault 4 si lancia, ad aprile 1962, sulle piste africane, in occasione della decima edizione dell'East African Safari. Si classificherà al 5° posto nella sua categoria, con l'equipaggio Bernard Consten e Claude Le Guézec, dimostrando in tal modo la robustezza di Renault 4.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 747 cm³

Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia

Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Renault 4 Super rally Montecarlo, edizione 1963

Renault 4 Super si distingue per la scelta di tinte e in comfort interno, con veri sedili, rispetto alla panchetta di Renault 4 di base. Eredita, inoltre, un portellone ribaltabile e un motore più potente che la porterà ad essere scelta per partecipare al Rally di Montecarlo 1962 e 1963.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 845 cm³

Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia

Freni: a tamburo sulle 4 ruote.

È la replica della Renault 4 Super, schierata in partenza nel 1963, con equipaggio Manzon/Melot.

Renault 4 "Elle" - 1965

Michèle Ray, Eliane Lucotte, Betty Gérard e Martine Libersart, quattro giovani donne partono all'assalto dei 40.000 km che separano Ushuaia, in Terra del Fuoco, da Anchorage, in Alaska.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 747 cm³

Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia

Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Esemplare utilizzato dall'equipaggio Libersat-Gérard durante il giro del mondo. Nelle condizioni originarie.

Progetto 118 - 1965

Nel 1965 Renault lancia il progetto di una berlina lussuosa, su base Renault 4. In parallelo rispetto all'Ufficio Stile della Régie, il tema viene anche proposto al carrozziere italiano Ghia che realizzerà un progetto di veicolo spartano, dal carattere commerciale nettamente marcato, battezzato progetto 118. In definitiva, è il progetto delle équipes di Renault più distante da Renault 4 che verrà realizzato nel 1968, con il nome di Renault 6.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 747 cm³
Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia
Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Renault 4 "Faune du Soleil de Minuit" - 1966

Nel 1966, la Direzione delle Relazioni Esterne di Renault lancia, in associazione con la Società degli esploratori e viaggiatori francesi, la "Dotation des routes du monde" (dotazione delle strade del mondo), operazione che prevedeva l'organizzazione di spedizioni tematiche per 6 - 8 equipaggi di giovani, di età compresa tra 18 e 25 anni, al volante di Renault 4. I candidati dovevano presentare ad una giuria un progetto di viaggio tematico, per qualunque destinazione nel mondo. L'operazione durerà fino al 1984.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 747 cm³
Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia
Freni: a tamburo sulle 4 ruote
Esemplare utilizzato per una spedizione verso i Paesi nordici, con il nome di "Faune du soleil de Minuit" (Fauna del sole di mezzanotte).

Renault 4 Parisienne - 1967

Nel 1963 Renault lancia, in collaborazione con la rivista *Elle*, un'operazione intitolata "Elle prend le volant" (Lei al volante). Le conducenti hanno 48 ore per testare il comportamento dell'auto ed apprezzarne le qualità. Per l'occasione, Renault 4 si è "vestita" in sartoria, con livrea "tipo sedia impagliata" o "tessuto scozzese". Questa versione adotterà il nome di "Parisienne" e sarà commercializzata fino al 1968.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 747 cm³
Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia
Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Renault 4 Export - 1968

1968 : Renault 4 si veste di nuovo. Nuovi sedili più morbidi, nuova calandra, nuovi paraurti e, per essere ancora più gradevole da guidare, nuova trasmissione a 4 rapporti, tutti sincronizzati.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 747 cm³
Trasmissione: manuale a 4 rapporti + retromarcia
Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Renault 4 Plein Air - 1969

La Plein air è una torpedo scoperta, realizzata da Sinpar, ben nota per i suoi allestimenti con ruote motrici. La parte anteriore è conservata, circondata dal parabrezza, che è stato adattato per montare l'aggancio della capote, le fiancate, le portiere ed il tetto sono eliminati. Il portellone posteriore è tagliato in due e viene mantenuta solo la parte inferiore. Ciò che resta della carrozzeria laterale è stato rinforzato ma, per il resto, l'auto di serie resta praticamente invariata. Auto per il tempo libero, destinata alle spiagge più che alla strada, Renault 4 Plein air sarà commercializzata a maggio 1968 e prodotta in poche unità fino ad aprile 1970.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 845 cm³

Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia

Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Renault 4 F4 "Renault Service" - 1970

Trent'anni dopo le prime auto per l'assistenza tecnica, dipinte di rosso, i veicoli color arancio di Renault service si sono imposti nello scenario stradale e sono diventati sinonimo di prossimità del servizio.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 747 cm³

Trasmissione: manuale a 4 rapporti + retromarcia

Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Renault 4 rally Paris-Dakar 1980

I fratelli Claude e Bernard Marreau partecipano alla seconda edizione della Parigi-Dakar al volante di una Renault 4 4x4, allestita da Sinpar. Questo modello è dotato, inoltre, di un propulsore e di sospensioni Renault 5 Alpine. L'equipaggio sarà 3° nella classifica generale.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 1397 cm³, 93 cv DIN a 6.400 g/min

Trasmissione: a 4 rapporti + retromarcia

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

Veicolo messo a disposizione dai fratelli Marreau per i 50 anni della 4L.

Renault 4 Cross – campionato 1981

Già precursore con la Coppa Gordini e le Formule Renault, Renault rinforza le formule promozionali lanciando, nel 1974, la Coppa di Francia Renault Cross Elf, in partnership con la rivista specializzata "Champion". Per limitare al massimo i costi, questa disciplina si correva esclusivamente su Renault 4, il cui motore doveva essere rigorosamente quello d'origine, eccetto il montaggio di uno scarico Devil. Renault 4 Cross ha ottenuto un gran successo tra i piloti, grazie a spese di iscrizione ridotte (appena 200 franchi), un premio per la corsa di oltre 10.000 franchi e Renault 5 Coupé attribuita al vincitore della stagione.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 845 cm³

Trasmissione: manuale a 4 rapporti + retromarcia

Freni: a tamburo sulle 4 ruote

Replica della Renault 4 Cross di Michel Duvernay, vincitore dell'edizione 1981, realizzata da Histoire & Collection per i 50 anni della 4L.

Renault 4 "seventies" - 1984

La decorazione "seventies" di questo esemplare unico illustra, al tempo stesso, gli anni "flower power" e gli anni "pub".

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 1108 cm³, 34 cv

Trasmissione: manuale a 3 rapporti + retromarcia

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

Modello decorato in collaborazione con Publicis, su base R4 GTL, per le esigenze di una mostra.

Modello in perfette condizioni di presentazione e funzionamento.

Renault 4 F6 - 1984

Giugno 1975, presentazione e commercializzazione della "Furgonetta lunga" che completa la gamma già esistente. Per un decennio, il volume e il carico maggiorato le assicureranno una bella carriera.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 1108 cm³

Trasmissione: a 4 rapporti + retromarcia

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

Renault 4 Clan - 1985

L'inizio del 1985 segna una svolta nella fabbricazione di Renault 4. L'isola Seguin diventa sito pilota e Renault 4 cede il posto all'Express.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 1108 cm³

Trasmissione: a 4 rapporti + retromarcia

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

Una delle ultime Renault 4 di Billancourt, in eccezionali condizioni di conservazione.

Renault 4 GTL Sixties - 1985

Lanciata in tre colori (rosso, giallo o blu), la serie limitata "Sixties" vuole essere un sentito omaggio agli anni '60. Si distingue per la presenza di due tetti apribili in vetro e di sellerie in tessuto in tre tinte, associate a skai nero.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 1108 cm³, 34 cv.

Trasmissione: manuale a 4 rapporti + retromarcia

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

Renault 4 Furgonetta Darty (1986) / Renault 4 Furgonetta La Poste (1988)

Lanciata ad ottobre 1961, la furgonetta ha molte carte vincenti: capacità di carico di 300 kg, volume di circa 2 m³, barre di torsione rinforzate per le sospensioni posteriori, porta posteriore – battente e vetrata – che si apre da destra a sinistra, per facilitare l'accesso al piano di carico dal lato del marciapiede. Tuttavia, l'originalità del veicolo consiste nel pannello bombato sollevabile e amovibile che si prolunga sul tetto, grazie al quale si

possono inserire nella furgonetta oggetti ingombranti in altezza. Questa apertura sul padiglione, esclusiva Renault, è nota con il nome di "giraffone".

Scheda tecnica:

Motore: Renault 4 cilindri – 1.108 cm³

Trasmissione: a 4 rapporti in avanti + retromarcia

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

Renault 4 Savane - 1991

Nel 1986, la gamma Renault 4 è ribattezzata: i modelli TL diventano "Savane" e quelli GTL si chiameranno ormai "Clan". Queste denominazioni resteranno in vigore fino alla fine della produzione di Renault 4.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 956 cm³

Trasmissione: a 4 rapporti + retromarcia

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

Renault 4 Clan "Bye-Bye" - 1992

Nel 1992, Renault 4 saluta il suo pubblico con un'ultima serie limitata, la "Bye-Bye", su base versione Clan della gamma. Ogni modello uscirà dallo stabilimento con una piastrina, apposta sul cruscotto, numerata da 1000 a 1.

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 1108 cm³

Trasmissione: a 4 rapporti + retromarcia AR

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

N°0001 della serie limitata "Bye-bye", in perfetto stato.

Renault 4 "Gendarmerie" - 1992

Renault 4 è stata utilizzata da numerose amministrazioni, come dimostrato dalla "4L della gendarmeria".

Scheda tecnica:

Motore: 4 cilindri in linea, 1108 cm³

Trasmissione: a 4 rapporti + retromarcia

Freni: dischi sulle ruote anteriori, tamburi sulle posteriori

Ultimo modello fabbricato per la Gendarmeria, è stato offerto a questo Corpo d'Armata che, dopo circa 20 anni, lo ha messo a disposizione di Renault per i 50 anni della 4L.

Renault 4 Miss Sixty - 2011

Riferendosi al nome Miss Sixty e ai blue-jeans, cari a Pierre Dreyfus, la Renault 4 Miss Sixty è un'allusione alla serie speciale Twingo Miss Sixty, presentata al Salone dell'Auto di Parigi 2010. Renault 4 Miss Sixty è un esemplare unico, progettato dalla Direzione del Design di Renault in collaborazione con le équipes di Miss Sixty e realizzato da Renault Histoire & Collection per celebrare i 50 anni del modello. Su base Renault 4L del 1965, si distingue dalla versione originaria per la tinta specifica, gli stripping sul cofano, sul parafrangente posteriore sinistro e su due ruote, per la presentazione dei gruppi ottici posteriori e ancora per gli interni, completamente rivisitati con un tessuto jeans grigio, con impunture e ricami rosa.

Renault 4 Montecarlo Storico 2011 (3 esemplari)

Ricordando la partecipazione di equipaggi ufficiali, al volante di Renault 4, alle edizioni 1962 e 1963 del mitico rally di Montecarlo, Renault Histoire & Collection ha preparato tre Renault 4 per il rally Montecarlo Storico 2011, che si svolgerà dal 27 gennaio al 2 febbraio. Questi tre esemplari sono stati completamente smontati, prima di essere revisionati e rimontati. I modelli sono pronti per affrontare i 2.500 chilometri di strada che attendono i tre equipaggi diretti da Jean Ragnotti, “Manu” Guigou e Michel Duvernay.

Renault 4 double-face 2011

Per illustrare la natura polivalente di Renault 4 e la molteplicità degli automobilisti che ha saputo conquistare, Histoire & Collection ha realizzato un modello unico, destinato ad essere al centro della mostra itinerante realizzata intorno ai 50 anni di Renault 4. La parte posteriore dell’auto presenta tutte le caratteristiche di una raffinata “Parisienne”, commercializzata negli anni ’60 ed essenzialmente destinata ad una clientela urbana e femminile; viceversa, la parte anteriore esibisce grandi fiori e una sigla “Peace and love”, che evoca gli anni ’70 ed una gioventù che si emancipa.

Calendario eventi 2011

27 gennaio - 2 febbraio	Partecipazione della Renault 4 al rally Montecarlo Storico
2 - 6 febbraio	Mostra Renault 4 al Salone Rétromobile
16 - 26 febbraio	Raid 4L Trophy
3 - 13 marzo	Presenza Renault 4 al Salone di Ginevra
9 - 24 aprile	Mostra Renault 4 al museo Autoworld (con il club 4L belga)
12 - 23 aprile	Presenza Renault 4 al Salone di Amsterdam (da confermare)
16 e 17 aprile	Presenza Renault 4 alle World Series by Renault Motorland Aragona (Spagna)
29 aprile	Presenza Renault 4 all' assemblea generale degli azionisti di Renault
30 aprile e 1° maggio	Presenza Renault 4 alle World Series by Renault Spa (Belgio)
11 - 22 maggio	Presenza Renault 4 al Festival di Cannes
28 e 29 maggio	Mostra di Renault 4 furgonetta alla Locomotion en Fête
18 e 19 giugno	Presenza Renault 4 alle World Series by Renault Nurburgring (Germania)
Da giugno	Esposizione di una Renault 4 nel Padiglione dell'Isola Seguin
25 giugno	Esposizione Renault 4 al Losange Passion International meeting
1° - 3 luglio	Presenza Renault 4 al Festival of Speed a Goodwood (da confermare)
2 e 3 luglio	Presenza Renault 4 alle World Series by Renault Hungaroring (Ungheria)
15 - 17 luglio	Raduno 4L International a Thenay (Francia)
17 e 18 settembre	Mostra Renault 4 allo stabilimento Renault di Flins
17 e 18 settembre	Presenza Renault 4 alle World Series by Renault Paul Ricard HTTT
8 e 9 ottobre	Presenza Renault 4 alle World Series by Renault Catalunya
8 - 16 ottobre	Presenza Renault 4 al Salone di Lione
19 e 20 novembre	Presenza Renault 4 al Salone Rétromobile
novembre	Presenza di Renault 4 al Salone di Tolosa
novembre	Presenza di Renault 4 al Salone Epoqu'auto
novembre – dicembre	Mostra Renault 4 al Musée National de l'Automobile a Mulhouse
