

# 50 anni in "blue j

ECONOMICA, DIVERTENTE, VERSATILE E CON UNA LINEA MODERNA. PROPRIO COME I CALZONI IN TELA IMMANCABILI IN OGNI GUARDAROBA. QUESTE LE DIRETTIVE DI PIERRE DREYFUS, PRESIDENTE DELLA CASA FRANCESE, QUANDO INCARICÒ I PROGETTISTI DI INVENTARE UN MODELLO DESTINATO A SURCLASSARE LA 2CV DELLA CITROËN. OGGI È AL TERZO POSTO TRA LE AUTO FUORI PRODUZIONE PIÙ VENDUTE AL MONDO. E SONO IN TANTI AD AUSPICARE UNA "OPERAZIONE NOSTALGIA" COME È AVVENUTO CON IL NEW BEETLE E LA NUOVA 500



# 1961

# jeans"



Tempo libero o lavoro: l'utilitaria è pronta a tutto, grazie alla sua versatilità e alla robustezza delle sospensioni, ideali nel fuoristrada e capaci di sopportare grandi carichi. Sotto: anno 1966, un milione di auto vendute.



La Renault 4 compie quest'anno 50 anni. E si potrebbe dire: «Allora?». Non si tratta certo di una super car, di una vettura con un blasone esclusivissimo. Tutt'altro, è una semplice utilitaria, popolare per elezione e definizione. Ma a dispetto delle sue umili origini, si è guadagnata un posto importante nella storia dell'auto. Forse perché è stata acquistata da 8.135.424 persone, forse perché venne venduta in 100 Paesi (e costruita in 27 nazioni) o, più semplicemente, perché la vettura francese più venduta è sempre stata simpatica, economica e versatile. Del resto suo padre, Pierre Dreyfus (presidente della Renault nel 1956), quando incaricò i progettisti disse di voler dare ai francesi un'auto "blue jeans" che come i pantaloni potesse essere economica, resistente, versatile e bella. Insomma un'auto per tutti, senza chiedere troppo in cambio. Ma partiamo dall'inizio della storia. Nel 1956



# 2011



Nelle due foto sopra, una delle tante linee di assemblaggio dell'utilitaria. La Renault 4 è stata venduta in oltre 100 Paesi. All'inizio la produzione era solo nazionale, ma poi sono stati aperti impianti locali nelle aree di maggiore richiesta. Oltre allo stabilimento francese, Renault assemblava la R4 in 27 nazioni. Tra cui la Spagna, dove riuscì a impiantare un sito produttivo nonostante la restrittiva legislazione che proibiva l'importazione di macchine straniere. Un successo che ha anticipato il concetto odierno di globalizzazione e di world car. Sotto: i festeggiamenti per i cinque milioni di R4 prodotte.



la Francia si è lasciata la guerra alle spalle molto in fretta, ma sta facendo i conti con la decolonizzazione. Trattati che allentano la morsa sulle maggiori colonie francesi e che portano instabilità economica e politica. Siamo nel periodo della "quarta repubblica", la rete stradale è ancora in fase di sviluppo. Nelle aree rurali si viaggia sullo sterrato tra polvere e ciottoli. Ecco che al presidente della Renault viene un'idea: bisogna dare ai francesi un'auto molto spaziosa, con cinque porte (il portellone per accedere al bagagliaio è irrinunciabile), motori robusti e facili da riparare, e sospensioni che sappiano sopportare la durezza delle strade del Nord ma che riescano an-

che a coccolare i passeggeri. L'idea, in realtà, è perfezionare la 2CV Citroën, che dal '48 continuava a dominare le vendite tra le utilitarie. Nel 1958 viene presentato ai dirigenti della casa automobilistica il primo prototipo della Renault 4, chiamato "350" perché l'obiettivo era mettere in vendita l'auto a soli 350.000 franchi francesi. La "350" però deluse il presidente della Renault, che desiderava un'auto più versatile di quella proposta. E la voleva in fretta, perché in quell'anno la Francia stava entrando nella "quinta repubblica": René Coty, presidente uscente, consegna infatti il Paese a Charles de Gaulle che, per rilanciare l'economia, introduce il nuovo franco. E c'è anche un

altro cavallo da cavalcare velocemente: sta nascendo l'Europa unita. Il 1° gennaio 1958 è ufficiale il mercato unico, con nuove opportunità di libera circolazione delle merci e finanziamenti pubblici per la produzione. Ma il presidente della Renault pensa ancora più in grande: la Renault 4 è perfetta per l'America del Sud. La manovra funziona e l'economia francese prende vigore. Così in Renault accelerano lo sviluppo della R4, che nel 1961 viene presentata ufficialmente al Salone dell'auto di Parigi. Subito dopo è nelle concessionarie: i francesi se ne innamorano istantaneamente. Dopo soli cinque anni la Renault 4 (nel 1965 l'abbreviazione R4 viene abbandonata) sfonda il

La Renault 4 è stata anche declinata in versione Van, proponendosi come un furgoncino ideale per le consegne in città (qui sotto, una piccola flotta pronta a "invadere" Parigi). In basso: una Renault 4 impegnata in un raid attraverso il Cile.



tetto di un milione di vetture vendute, e il suo successo non accenna a scemare. Perché la francesina ha dalla sua tante doti. I progettisti hanno infatti preso il meglio della rivale Citroën (la meccanica robusta, le sospensioni con ampia escursione e il cambio alla console), ma ne hanno anche eliminato i difetti. Prima di tutto c'è un taglio differente del padiglione e della coda: più verticale per aumentare lo spazio e dare alla Renault 4 la capacità di carico di un vero furgoncino. Abbattendo il divano (dalle versioni lanciate nel 1969), nell'abitacolo ci entra proprio di tutto: la larghezza interna era a misura delle balle di paglia, tanto per citare uno degli utilizzi più "agricoli" della R4. Ma non è solo la flessibilità dell'abitacolo a decretare il successo. Perché la Renault 4 riassume un modo di vivere l'auto che nel corso degli anni darà vita a nuovi segmenti commerciali. È una vettura "globale", capace di adattarsi ai vari mercati mondiali. Ha i primi tratti genetici delle Suv, con le sospensioni morbide e rialzate. Insomma, fa tenden-



Tra le varie versioni della Renault 4, le più amate sono state la TL, con o senza tetto apribile (a sinistra e a destra in questa foto) e la Safari (al centro). Sotto, una gara su sterrato con le auto impegnate a "sportellarsi". A fianco: in alto, la R4 in variante furgoncino al servizio delle poste francesi e alle prese con operazioni di carico e scarico; al centro, tutta la versatilità e l'accessibilità del modello cinque porte con doppio tetto apribile; in basso, la R4 durante un fuoristrada.



za e diventa un fenomeno sociale e di moda. Nel 1963 la rivista femminile *Elle* collabora con la Renault per la realizzazione della Parisienne, la variante dedicata alle donne. Nel 1968 parte la produzione della "Plein Air", una torpeda senza porte. Le iniziative si susseguono negli anni. Diventa l'auto che accompagna gli esploratori nei viaggi avventurosi. Ci sono poi le varianti "corsaiole". La gara più divertente e curiosa è la Coppa Cross, dove le Renault 4 ingaggiano battaglia su piste sterrate, dando sfogo alla voglia di divertirsi dei piloti. Quando debuttò, la Renault 4 era offerta in tre versioni: la R3 (la più economica) equipaggia-

ta con un motore 603 cc da soli 25 CV, la R4 con motore 747 cc e la R4L, la più lussuosa, con sei finestrini laterali. Le prestazioni non erano un obiettivo primario del progetto, che puntava più all'economia. La versione base, ad esempio, con il motore dalla cilindrata ridotta, rientrava nella categoria dei 3 cavalli fiscali francesi, con vantaggi nei costi d'esercizio. L'economia si percepiva anche all'interno, che aveva un abitacolo spazioso ma essenziale. Nel corso degli anni la Renault 4, pur essendosi "imborghesita" con versioni più curate, è sempre rimasta una vettura spartana. E spartano fa anche rima con affidabile: un'al-

tra delle doti di questa macchina a cui i clienti chiedevano di viaggiare senza doversi troppo curare della manutenzione. Il motore nel corso degli anni viene più volte sostituito, alla ricerca di una maggiore potenza. La diffusione delle autostrade impone velocità di crociera più elevate rispetto a quelle possibili con i piccoli propulsori degli anni '60. Così l'unità da 747 cc viene prima portata a 32 cavalli, e poi rimpiazzata da un 845 cc dalla coppia motrice più favorevole. Sino poi a spingersi oltre il litro di cilindrata, con il quattro cilindri 1.108 che rimarrà sotto il cofano della Renault 4 sino al pensionamento. Tra le tante curiosità le-



gate a questa vettura, va segnalato che già nel 1970 aveva le cinture di sicurezza anteriori. Due anni dopo arrivano anche gli attacchi nella scocca per quelle posteriori. In questo ha precorso i tempi e i codici della strada europei. La Renault 4 è uscita di scena nel 1992, dopo 31 anni di presenza sul mercato senza evidenti restyling, rimpiazzata dalla Twingo. Ora è diventata un pezzo di storia, al pari della Volkswagen Maggiolino e della Ford T, le uniche due vetture che la precedono nelle classifiche mondiali di auto più vendute (per modelli fuori produzione). E visto tanto successo, è normale chiedersi se presto vedremo una riedizione in chiave moderna. Ma per il momento i vertici della Renault non sembrano interessati a un'operazione nostalgia. Peccato, perché la Renault 4 ha lasciato un ricordo bellissimo in tutto il mondo. È una di quelle auto che hanno tanta fama da essere conosciute anche più del marchio. Per molti infatti la R4 è la Renault.