



01 de junio de 2023



HISTORIA DEL RENAULT 4 EN ARGENTINA

En 1955, Pierre Dreyfus, director general de la Régie Nationale des Usines Renault, propuso en la junta directiva la creación de un automóvil utilitario polivalente. Este nuevo vehículo debía contar con una carrocería elevada de cuatro puertas, más un portón trasero que permitiera acceder fácilmente al compartimiento de carga y un piso libre de obstáculos. También, debía tener una cómoda suspensión, sin resignar un buen agarre.

Los primeros diseños, que poco tenían que ver con el modelo definitivo, llegaron para 1957 y, meses después, tras intensos estudios preliminares, se tomó la decisión de fabricar el nuevo auto que, hasta ese momento, estaba identificado como número de desarrollo 350; posteriormente se convertiría en el Proyecto 112.

En 1959 Robert Barthaud terminó de ajustar el aspecto definitivo del auto y, así, comenzaron todo tipo de pruebas. El nuevo Renault recorrió cerca de tres millones de kilómetros alrededor del mundo, enfrentando las más variadas situaciones: el frío extremo de Suecia, las carreteras bacheadas de Cerdeña, los desiertos africanos y las grandes llanuras norteamericanas. Los conductores apodaron al auto "Marie-Chantal" y, con ese nombre, se refirieron a él en los telegramas enviados a la casa matriz de la firma para mantener todo en completo secreto.

El R4 se presentó el 21 de septiembre de 1961 en el Salón Internacional del Automóvil de Frankfurt, causando una muy grata impresión entre el público. Poco tiempo después, el 6 de octubre, tuvo su debut oficial en el Salón de París, en donde ya disponía de cuatro versiones: R4 (sin tercer vidrio lateral), R4 L, R4 L Super Comfort y R3, una versión muy básica del R4, pero con motor más chico y paragolpes tubulares.

El R4 era un automóvil que llegaba para cambiar el paradigma mecánico que hasta ese momento venía implementando la casa del rombo, conocido como el "Todo atrás" (motor, caja de cambios y tracción de ubicación posterior).

Su concepto era muy similar a otros modelos de la época, aunque era notoriamente más moderno y ágil. Sus líneas exteriores eran más armónicas y acordes a los tiempos que corrían, además, contaba con mayor espacio interior y cierta modularidad, otorgada por la posibilidad de retirar fácilmente los asientos para disfrutar de un pic-nic en medio del campo.

En el apartado mecánico, el R4 se nutría de un motor más potente que el de su competidor directo. Utilizaba el conocido y rendidor impulsor "Billancourt", un motor cuatro cilindros en línea con block de hierro, camisas húmedas, tres apoyos para el cigüeñal, árbol de levas lateral controlado por cascada de piñones accionados por cadena, y tapa de cilindros de aluminio con ocho válvulas. Diseñado por el Ingeniero Fernand Picard en 1947, se habían utilizado en los 4CV y en los Dauphine/Gordini y derivados, con resultados óptimos. El R4 disponía de dos opciones de motorización: 603 cm³ con 17 caballos y 747 cm³ con 24 caballos; ambos estaban acoplados a una caja de cambios de tres relaciones con comando al tablero, tal como el 2CV.

Inmediatamente después de su presentación, Renault lanzó la versión de trabajo, denominada R4 Fourgonette, que podía transportar hasta 300 kilogramos en su caja de carga cerrada con puerta trasera de apertura lateral.

En 1962 el R4 comenzó a venderse en Alemania, mientras que en septiembre de ese mismo año cesó la producción del R3.

El éxito del modelo hizo que, para diciembre de 1963, Renault presentara la primera edición especial del modelo, el "Parisienne", lanzado en colaboración con la famosa revista de moda "Elle" sobre la base del R4L. Se destacaba por utilizar colores oscuros en la carrocería, sobre los que se aplicaba unos patrones de tartán o de esterilla en las puertas, guardabarros traseros y portón. Ese mismo año se dio inicio a la fabricación del modelo en Argentina (Córdoba) y en España (Valladolid) casi simultáneamente, mientras que unos meses después se lo comenzó a producir en

Portugal.

El 3 de marzo de 1964, el R4 500.000 salía de la línea de producción, a la vez que se lo seguía mejorando en todo aspecto. También se lanzó un R4 con tracción en las cuatro ruedas, desarrollado por la firma “Sinpar”, especializada en vehículos 4x4.

En septiembre de 1965, el modelo pasó a llamarse Renault 4 en lugar de R4, y las dos versiones disponibles eran el Renault 4 Luxe y el Renault 4 Export.

Para 1966, con la llegada de un nuevo sistema de refrigeración para el motor y un nuevo tablero, el Renault 4 alcanzó el primer millón de unidades comercializadas. Al año siguiente se adoptó la caja de cambios de cuatro relaciones.

En 1968 la antigua parrilla de elementos verticales apodada “Boca de ballena” dejó su lugar a una apaisada que unía ambos faros principales. La firma “Sinpar” volvió a lucirse con una versión especial del modelo, llamada “Plein Air” (“Al aire libre”), que era un Renault 4 convertible y sin puertas. Sólo se fabricó por tres años.

En el Salón del Automóvil de París de 1969, el ingeniero e inventor francés Jean Bertin presentó un R4 de dos puertas. Se trataba de un modelo convencional que contaba con un entre ejes 74 cm. más corto, perdiendo también las puertas y los asientos traseros. Este Mini R4 fue ideado como solución de movilidad para las estrechas calles parisinas, pero el elevado costo y la disponibilidad de sólo dos plazas hicieron fracasar el proyecto en el que, hasta la misma Renault, había demostrado interés.

En 1971 el motor pasó a cubicar 782 cm³ en lugar de 747, mientras que para el Renault 4 F4 también estaba disponible el de 845 cm³, que le permitía incrementar la capacidad de carga a 400 kilogramos.

En 1975 llegó un cambio importante en lo estético. La nueva parrilla plástica rectangular era lo más destacado, pero no lo único; los nuevos faros de posición y giro pasaron a ser del mismo formato y apaisados, y se sumaron unos protectores metálicos en las esquinas de los paragolpes. La versión furgón pasó a denominarse 4F6 y dispuso de una plataforma 80 mm. más larga que le permitía incrementar su capacidad de carga de 350 a 400 kilos, y de 400 a 440, según la opción de motor.

En 1978 se lanzó una versión pick-up sobre la base del 4F6, que se fabricaba en la planta de Auvergne.

Yugoslavia fue otro de los mercados en los que el R4 supo destacarse, incluso, una vez que la producción cesó en Francia, los R4 yugoslavos comenzaron a importarse en kits CKD (Completely Knock Down) para ser ensamblados en Colombia. En Chile también se ensambló con el mismo sistema, pero con piezas provenientes de Argentina y Francia.

La producción de este noble producto se detuvo definitivamente en Eslovenia (ex Yugoslavia) el 3 de diciembre de 1992, momento en el que se había fabricado un total de 8.135.424 en 29 países.

En Argentina

El Renault 4 llegó a nuestro mercado de la mano de Industrias Kaiser Argentina S.A., merced al acuerdo que había firmado con la Régie. El 26 de septiembre de 1963, el Renault 4 se convertía en el segundo producto de la marca del rombo en ser fabricado en la planta cordobesa Santa Isabel. A diferencia del europeo, el modelo nacional equipaba el motor Ventoux (versión deportiva del Billancourt) de 845 cm³ que montaban los Dauphine nacionales, asociado a una caja de cambios de tres relaciones.

Su presentación a la prensa especializada se llevó a cabo el 7 de noviembre de ese mismo año en el predio “El Mangrullo”, en la localidad de Ezeiza, Provincia de Buenos Aires, en un circuito que proponía asfalto, tierra y barro.

Este simpático modelo estableció nuevos parámetros en el mercado automotor nacional, al ser el primer auto en incorporar el portón trasero con apertura integral, dando origen al primer hatchback de cinco puertas del mercado. Sin embargo, por sus cualidades de espacialidad interior y sus características ligadas con la versatilidad, pronto fue considerado un pequeño auto familiar.

En 1964 se sumó la versión denominada Furgoneta, que estaba disponible como furgón de carga, sin vidrios laterales en la caja o como break, con asientos traseros, butacas delanteras reclinables para permitir el acceso, y ventanillas en los laterales de la caja.

En 1965 toda la gama incorporó la caja de cambios manual de cuatro velocidades y un sistema eléctrico de 12 Volts.

En el mes de julio de 1966 llegaría el anuncio al público de la producción de la unidad 100.000 de la marca Renault y que justamente le tocó a un Renault 4L, algo que marcó un hito para la planta de Santa Isabel en la provincia de Córdoba.

Para responder rápidamente a las emergencias en el pesado tránsito de las grandes ciudades, IKA lanzó la Ambulancia Renault 4F. Contaba con un solo asiento delantero, un transportín para dos ocupantes se alojaba detrás de éste, mientras que una camilla de 1,80 metro de longitud estaba afirmada en el sector derecho del vehículo. Venía equipada con la baliza sobre el techo y sus tres ventanillas de caja tenían vidrios traslúcidos.

En 1968 se fabricaron cien unidades de la versión Parisienne. Estaba disponible sólo en dos colores de carrocería (Verde Champs y Bordó) y el patrón utilizado fue únicamente el esterillado.

La llegada del Renault 6 en 1969, con la misma arquitectura, pero más moderno aún, le quitó algo de mercado y, por esa razón, al año entrante, la firma optó por modernizarlo levemente. El nuevo Renault 4 se destacaba por su nueva parrilla apaisada que unía ambos faros principales y lucía el nuevo logo de la marca, diseñado por Víctor Vasarely. Mecánicamente se lo dotó de un nuevo motor Cléon-Fonte de un litro de cilindrada con cinco apoyos para el cigüeñal y la caja pasó a tener la primera marcha sincronizada. La oferta contemplaba tres modelos: 4L, que era el modelo base y estaba desprovisto de elementos decorativos, el 4S, modelo de lujo que tenía tazas de rueda metálicas, defensas en los paragolpes y molduras

laterales, y el 4F, anteriormente denominado Furgoneta.

Para finales de 1970, y sobre la base del 4S, la marca lanzó una edición especial denominada “El Correcaminos”, que se destacaba por sus faros auxiliares circulares delante de la parrilla, franjas decorativas laterales y llantas sin tazas. Se fabricó hasta 1974. En 1971 se discontinuó el Renault 4L.

En 1975 el Renault 4S prescindió de las molduras laterales y las tazas, en función de contar con un precio más atractivo.

A fines de 1978 la marca decidió modernizar el diseño del Renault 4S, dotándolo de una nueva parrilla, confeccionada en plástico de color gris opaco, a tono con las gruesas molduras laterales y con la pintura de ambos paragolpes. Asimismo, se estrenaron nuevos faros de posición y giro delanteros con formato rectangular, junto a un espejo exterior de color negro sobre el lado del conductor. En el habitáculo se destacaban los nuevos tapizados, cinturones de seguridad y gavetas internas para el almacenamiento de objetos.

En 1981 se agregaron unas defensas metálicas laterales que se integraban al paragolpes delantero y que servían para proteger ambas esquinas en caso de golpes a baja velocidad.

Para finales de 1984, el Renault 4 recibiría sus últimas actualizaciones. Los nuevos modelos, denominados 4 GTL y 4-F4, montaron el motor de 1.118 cm³ y 51 caballos, junto con un nuevo sistema de enfriamiento con radiador de flujo horizontal, vaso recuperador y electroventilador, nuevo alternador de 38 A con regulador electrónico, y nuevo filtro de aire tipo seco. El espejo retrovisor externo pasó a ser de nuevo diseño y en material plástico, mientras que en el interior adoptó nueva tapicería y nueva plancha de abordó, con un tablero de instrumentos de diseño similar al del Renault 5. El 4F-F4 sumó una tapa sobre la puerta trasera a la que se denominaba “girafón”, que le permitía transportar elementos largos sobresaliendo de la caja con la puerta cerrada. Estas mejoras no hicieron más que actualizar un modelo que ya transitaba el ocaso de su vida comercial, a pesar de que por aquel entonces disponía de un público fiel, que priorizaba su faceta de vehículo práctico, confiable y espacioso, a un precio accesible.

En 1985 se agregó una nueva versión de trabajo, la pick-up, que llegaba importada desde Uruguay bajo el régimen CKD y era ensamblada localmente en las instalaciones de la firma Vefra (Vehículos Especiales de Fabricación Renault Argentina).

Para mediados de 1987, Renault decidió discontinuar la gama Renault 4, por lo que, tras haber fabricado 157.315 unidades entre todas sus versiones, durante 25 años ininterrumpidos en la línea de producción, la última unidad salió de Santa Isabel el 29 de diciembre de 1987.

FICHA TÉCNICA

MOTOR Ventoux 801-02

Cuatro cilindros en línea, árbol de levas lateral, válvulas a la cabeza. Refrigeración por agua. Alimentación por carburador Solex Autostarter 28 IBT.

Cilindrada: 845 cm³

Diámetro y carrera: 58 x 80 mm

Relación de compresión: 8 a 1

Potencia: 33 HP a 4.200 rpm

Transmisión: Caja de tres marchas (2ª y 3ª sincronizadas) hacia adelante más reversa o de cuatro marchas (2ª, 3ª y 4ª sincronizadas) hacia adelante más reversa.

MOTOR Cléon-Fonte M-1000

Cuatro cilindros en línea, árbol de levas lateral, válvulas a la cabeza. Refrigeración por agua. Alimentación por carburador Weber 28 ICP.

Cilindrada: 1.020 cm³

Diámetro y carrera: 65 x 77 mm

Relación de compresión: 7,8 a 1

Potencia: 48 HP a 5.200 rpm

Transmisión: Caja de cuatro marchas sincronizadas hacia adelante más reversa.

MOTOR Cléon-Fonte M-1100

Cuatro cilindros en línea, árbol de levas lateral, válvulas a la cabeza. Refrigeración por agua. Alimentación por carburador Weber 30 ICF.

Cilindrada: 1.118 cm³

Diámetro y carrera: 68 x 77 mm

Relación de compresión: 9 a 1

Potencia: 51 HP a 4.500 rpm

Transmisión: Caja de cuatro marchas sincronizadas hacia adelante más reversa.

SUSPENSIÓN

Delantera: Independiente, tipo trapecio articulado, con barras de torsión longitudinales, amortiguadores telescópicos y barra estabilizadora.

Trasera: Independiente, con brazos longitudinales, barras de torsión transversales y amortiguadores telescópicos.

FRENOS

Hidráulicos. A tambores en las cuatro ruedas

NEUMÁTICOS

Medidas: 145 x 330 con cámara

CARROCERÍA

Construcción: lámina (chapa) de acero prensada.

Número de puertas sedán / furgón: cinco / dos

Número de plazas sedán / furgón: cuatro / dos

Peso sedán / furgón: 638 kg / 619 kg

DIMENSIONES (SEDÁN)

Largo: 3.788 mm

Entre ejes: Izq. 2.395 mm - Der. 2.443 mm

Ancho: 1.485 mm

Alto: 1.532 mm

DIMENSIONES (FURGÓN)

Largo: 3.788 mm
Entre ejes: Izq. 2.395 mm - Der. 2.443 mm
Ancho: 1.500 mm
Alto: 1.662 mm

LEER MÁS

PARA MÁS INFORMACIÓN

<https://prensa.renault.com.ar/>

Contacto: prensa.argentina@renault.com



ACERCA DE RENAULT

Renault, marca histórica de la movilidad y pionera de los vehículos eléctricos en Europa, siempre ha desarrollado vehículos innovadores. Con el plan estratégico "Renaulution", Renault se ha embarcado en una transformación ambiciosa, generadora de valor y hacia una gama más competitiva, equilibrada y electrificada. Su ambición es encarnar la modernidad y la innovación en tecnología, energía y servicios de movilidad en la industria del automóvil y más allá.

ACERCA DE RENAULT ARGENTINA

Renault en Argentina está presente desde 1959 cuando se asoció con IKA (Industrias Kaiser Argentina) que había construido, 4 años antes, su fábrica de automotores en Córdoba. Desde ese momento a la actualidad, Fábrica Santa Isabel lleva fabricados más de 3.200.000 vehículos de 34 modelos diferentes, muchos de los cuales pasaron a ser verdaderos íconos de la industria automotriz. En Renault afrontan permanentemente nuevos retos y desafíos, no solo en el ámbito económico, sino también en lo social y ambiental. En este sentido, uno de sus principales objetivos es asegurar el compromiso con la movilidad sostenible y convertir a la organización en uno de los actores principales e innovadores del progreso social.