

ROMBO



URUGUAY

Montevideo – Marzo 2006

Año 4 No. 4 - Edición Limitada



Club de Amigos de Renault en Uruguay (C.A.R. Uruguay)

“Rombo Uruguay” nº 4

Publicación del “Club de Amigos de Renault en Uruguay” (“C.A.R. Uruguay”).

Secretario de Redacción: Alejandro ABAL OLIU.

Dirección: Cerrito 461, 5to. Piso - Montevideo – Uruguay.

Teléfono: (598-2) 916.06.49.

Email: drabal@adinet.com.uy

Foto de tapa: Alejandro ABAL OLIU y Milagros ABAL SONEIRA en el Prado de Montevideo (aprox. 1994).

Foto de contratapa: Anverso de un impreso del año 1946, seguramente distribuido durante el Salón del Automóvil de Paris, y que quizás sea el primer folleto de propaganda del 4 CV RENAULT (Impreso en Francia e identificado como V.T. 488 - 4610 R).

Un nuevo logro para el 2006

A través de la publicación periódica de nuestra revista, el “C.A.R. Uruguay” se propuso concretar el objetivo de investigar y difundir los fuertes y centenarios vínculos históricos entre Renault y nuestro país. En otras palabras, conocer y hacer conocer todo aquello que guarda relación con la presencia de Renault en el Uruguay. En orden a ello, los tres anteriores números

de esta publicación estuvieron dedicados a la saga en el Uruguay de la “Colorale”, de la “Frégate” y del “Juvaquatre”; saga todavía inconclusa por cuanto a comienzos del siglo XXI muchos de estos vehículos siguen increíblemente rodando en Uruguay.

Llegado el momento de considerar a que iba a estar dedicado este cuarto número de “Rombo Uruguay”, nuestro

Comité de Redacción consideró destinarlo a exponer los orígenes de los vínculos entre la firma y nuestro país (vínculos que se remontan a los primeros años del siglo XX). Sin embargo, la muy fuerte presencia en Uruguay del Renault 4 CV (llamado entre nosotros “Renocito”) - que por otra parte fue el vehículo de la marca más importado hasta la década de 1970, superando inclusive al Juvaquatre - no podía seguir siendo por más tiempo ignorada. De manera que las páginas que siguen van a estar entonces destinadas al 4CV en el Uruguay.

En un orden diferente, este número de la revista recoge nuevamente en sus páginas una colaboración del escritor y periodista, Director del Museo del “Automóvil Club del Uruguay” y socio de nuestra Institución, Álvaro CASAL el que con un estilo que fácilmente llegará a los lectores, nos cuenta sus más lejanos recuerdos del 4CV.

Para finalizar, no podemos cerrar esta editorial sin mencionar tres hechos del 2005 que, aún con muy diferente trascendencia, nos tocan muy de cerca.

Nos referimos en primer lugar a la visita que junto con Gianna CECCHETTO hicieramos en julio al n° 27 de la rue des Abondances (en Boulogne-Billancourt, Paris), donde fuimos recibidos por C. LA MAITRE y J. C. LA MORTE de la “Société d’Histoire du Groupe Renault” y del “C.A.R. Île de France”; excelentes personas que además de compartir un almuerzo, estuvieron durante todo el día guiándonos en la visita a la “Expo Musée Renault” allí instalada.

En segundo lugar debemos mencionar a Marc SLIWOWSKI, un

auténtico fanático del Juvaquatre, quién tuvo la gentileza de colocar en su página Web un artículo, acompañado de la reproducción de varias páginas de la revista, sobre el número 3 de “Rombo Uruguay” dedicado al Juvaquatre (<http://juvaquatre.free.fr/juvauguay.htm>).

Finalmente, es imposible para los amigos de Renault omitir mencionar el triunfo de la marca en Fórmula 1. El doble Campeonato del Mundo obtenido en 2005 en F1 por Fernando ALONSO como piloto y por RENAULT como constructor, derrotando a Ferrari, Mac Laren-Mercedes Benz, Williams-BMW, Bar-Honda, Toyota, etc., marca un nuevo hito en la historia de la firma. Por nuestra parte y en compañía de varios parientes y amigos (incluidos Rodrigo y Marcos ABAL, ambos socios de la Institución), estuvimos presentes en San Pablo, festejando el campeonato mundial de Fdo. ALONSO en su R 25.



EVOcando UN 4CV (Momento de fama)

Álvaro CASAL TATLOCK

Cambiar un auto por una bicicleta hoy podría parecer mal negocio, salvo que el birrodado fuera algo muy excepcional.

Sin embargo, cuando mi padre efectivamente hizo tal cosa, ello no lució como un acto demasiado extravagante.

La Segunda Guerra Mundial estaba en pleno desarrollo y desde 1941 el Gobierno había implantado el racionamiento, tanto de nafta como de neumáticos.

El viejo sedán Jewett que él tenía apenas si se podía mover con los diez litros de combustible que por mes le habían otorgado. Fue entonces cuando realizó aquella permuta y comenzó a pedalear intensamente.

Terminada la guerra, en 1946 se restableció el suministro normal de combustibles, y volvieron a importarse autos al Uruguay.

Fue entonces cuando un día de 1948 llegó a nuestra casa de Bonpland 643 un amigo de mi padre. Hasta ese momento este amigo siempre había venido en su elegante Packard Clipper; pero esta vez detuvo frente a casa un auto azul con tapizado beige, tan extraño como pequeño.

Dijo que iba a vender su Packard porque había llegado la era de los autos “chicos”, y nos ofreció un paseo en el micro-auto que, afirmó, le había costado tres mil novecientos pesos en el comercio de Eugenio Danrée.

Evidentemente quería entusiasmar a mi padre y allí mismo le ofreció que lo manejara.

Mi padre dijo entonces: “Me parece que es demasiado chico. No creo que pueda entrar”, y cuando al acomodarse en el asiento del conductor pegó con su cabeza en el espejo retrovisor, exclamó: “¿Vieron?”.

Sin embargo, luego de haber recorrido varias calles de la zona de Pocitos, él también quedó convencido

de que podía dejar de pedalear, ya que la era de los autos chicos había llegado.

Y a los pocos días ya estaba enfilando por la calle Bonpland hacia el sur, a bordo de otro autito azul oscuro con asientos de tapizado beige (al parecer todos los Renault 4CV de las primeras tandas que llegaron a Uruguay, tenían la misma combinación de colores).

Recuerdo que los vecinos se acercaban a admirar aquella “cosa”, y entretanto yo examiné el vehículo de punta a punta, descubriendo detalles fascinantes, como por ejemplo las tapitas en el piso que permitían que circulara, o no, un aire levemente tibio, que se hacía pasar por “calefacción” el auto.

Como estreno, hicimos un viaje de Montevideo a Punta del Este.

A cierta altura del camino mi padre dijo: “Vamos a ver cuánto da...” Apretó el acelerador, asió el volante con firmeza, el motor emitió un rugido y todos nos sentimos como si estuviéramos a punto de cruzar la barrera del sonido. Mis ojos estaban clavados en el velocímetro que se ubicaba en el centro del tablero y que lentamente iba indicando más y más velocidad. De repente, leí ¡105 kilómetros! Al instante, volamos; no en sentido figurado, sino literal.

¡Volamos! El Renault, como si hubiera cobrado vida propia, saltó, por su propia iniciativa, de la ruta a la banquina. En un abrir y cerrar de ojos resultó que estábamos corriendo por una zanja. Y así hasta que mi padre logró frenar al pequeño bólico desacatado.

Varios automovilistas se detuvieron a ayudarnos a salir de la zanja y el viaje continuó... a un ritmo más pausado.

Debo admitir que nunca más vi que aquel velocímetro en forma de capilla marcara los 105 kilómetros por hora. El Renault había tenido un único momento de gloria en el terreno de la velocidad.

Uno de los problemas que planteaba aquel auto era el desconocimiento que la gente tenía de sus características, especialmente el hecho de que el motor estaba atrás.

Los curiosos se quedaban mirándolo y por ejemplo comentaban: “Mirá, tiene ventilación en la valija”. Luego, si el piloto del auto andaba cerca, lo bombardeaban con preguntas.

El 4 CV también fomentaba la gimnasia: cada vez que llegábamos a una estación de servicio, mi padre saltaba fuera con agilidad extrema, para evitar que el operario pusiera nafta en el

radiador, cuyo tapón asomaba en la parte trasera cual si fuera el de combustible.

Fue entonces que por calles y rutas nació una especie de fraternidad: los pioneros que se atrevieron a comprar uno de aquellos primeros 4CV azules, se saludaban cuando se cruzaban.

Después, poco a poco, fueron arribando más 4CV pero ahora de otros colores y con algún pequeño confort adicional.

El modelo se popularizó. Perdió su singularidad. Nuestro momento de fama había llegado a su fin y en 1951 el Renault fue vendido.

Lo vi alejarse para siempre, ronroneando alegremente mientras que un humillo azul parecía saludarme desde el caño de escape.







EL 4 CV EN URUGUAY

Alejandro ABAL OLIU

1 – EL NACIMIENTO DEL 4 CV RENAULT (1940-1946)

Al referirnos a los orígenes del “Juvaquatre” RENAULT decíamos en un artículo publicado en el anterior número de esta revista, que sobre fines de la década de 1920, y más precisamente en 1929, Louis RENAULT había decidido abandonar la fabricación del pequeño automóvil 6 CV (tipo KJ, nacido en 1922), estableciendo como política de la empresa de allí en más y en relación a los vehículos particulares, el dejar la fabricación de aquellos de muy poca potencia y dedicarse preferentemente a los de mayor potencia, destinados a una clientela de alto y mediano poder adquisitivo que con dejaba a la firma un margen de ganancias muy superior.

Mas a principios y mediados de la década siguiente, la crisis generalizada que se desató en Estados Unidos y en Europa a partir de 1929, aunada localmente en la Francia de 1936 al ascenso al Gobierno del Frente Popular (con la consiguiente nueva legislación que limitó la “semana laboral” de los trabajadores a 40 horas, que estableció el derecho de estos a las vacaciones pagas y que supuso en definitiva un aumento de su poder adquisitivo), llevaron a la consideración de los fabricantes franceses de automóviles - y entre ellos a la marca de Billancourt - la conveniencia de dirigir la producción de vehículos particulares hacia coches más pequeños, y por lo tanto más accesibles a este sector de la población.

El principal obstáculo para lograr dicho objetivo residía, para Louis RENAULT, en la poca o aún quizás nula utilidad que a la empresa deja la comercialización de un vehículo de bajo precio.

En cualquier caso y atendiendo a todo ello, desde 1935 los ingenieros de RENAULT se encontraban abocados a un proyecto de pequeño automóvil (más pequeño y de menor potencia que el mediano “Celtaquatre”, coche que por entonces figuraba al final de la larga lista de modelos ofrecidos por la empresa a su clientela).

Decíamos también entonces que ese proyecto evolucionó durante 1936 para concretarse, a comienzos de 1937, en el prototipo de un nuevo vehículo que adoptaría la denominación de “Juvaquatre”.

En lo esencial el pequeño automóvil era muy tradicional: dos puertas, cuatro plazas, motor delantero de cuatro cilindros y 1.003 cm³, que desarrollaba 23 CV a 3.500 revoluciones y que poseía el antiguo sistema de válvulas laterales, caja de cambios de tres velocidades (segunda y tercera sincronizadas) y marcha atrás, y frenos mecánicos a cable.

Las particularidades principales residían en su pequeña dimensión (comparada a la de los demás vehículos de la gama RENAULT de entonces), en las ruedas delanteras independientes (ya adoptadas por ejemplo en 1931 por PEUGEOT para su “201”), en los faros delanteros integrados a la carrocería, en un cofre de equipajes accesible solamente desde el interior, y en la propia carrocería “autoportante” (sin chasis separado) y toda metálica (no más madera y acero combinados), similar a la de los CITROEN “11”.

Desde 1937 y hasta 1960 - ¡durante 24 años! - con unas cuantas modificaciones y una guerra mundial de por medio, se fabricaron nada menos que 252.624 Juvaquatre Renault. ...

Pero volvamos al 4 CV.

En 1935 Louis RENAULT recluta un modesto ingeniero llamado Fernand PICARD. Este hombre será el padre del 4 CV.

Estamos ahora en 1940 y Francia está ocupada por los alemanes, que han nombrado dos comisarios para controlar a las usinas RENAULT. La mayor parte de sus trabajadores – que un año antes sumaban 35.000 – había sido movilizada para engrosar las filas del ejército, tras la declaración de guerra que Francia lanzó inicialmente contra la Alemania de Hitler.

A consecuencia del arrollador avance alemán y el posterior armisticio con ese país, las administraciones públicas, las comunicaciones y los principales núcleos de producción industrial cayeron bajo el control alemán, en convivencia con el gobierno francés establecido ahora en Vichy – un gobierno provisional formado tras la derrota – que habría de colaborar con las fuerzas ocupantes.

En este panorama la empresa RENAULT pasó a ser controladas por el delegado alemán príncipe VON URACH, un aristócrata teutón con experiencia en la empresa DAIMLER-BENZ de Stuttgart, que trajo consigo a la fábrica un equipo de militares alemanes especialistas en carros de combate. Francia no tiene el derecho de fabricar automóviles nuevos, y RENAULT deberá dedicarse a fabricar unos pocos Juvaquatre con los restos de piezas que existen en las fábricas, y a la construcción y reparación de tanques y camiones para el ejército alemán.

Los automóviles particulares quedan excluidos, y una severas órdenes prohibirán inclusive trabajar en proyectos de cualquier modelo nuevo de vehículo de esa naturaleza.

Como narra el español Emilio POLO en su libro “Renault 4/4”, este fue el panorama que encontró Louis RENAULT al regresar a Paris desde Estados Unidos el 22 de junio de 1940. Hombre de carácter seco y autoritario, había ido construyendo día a día, durante cuatro décadas, un emporio automovilístico que gobernaba como un auténtico “Patrón Absoluto”. En ese entendido resulta fácil comprender el trauma que experimentó al verlo bajo las órdenes de aquellos intrusos. Y añade POLO que *“Desde entonces comenzó a vagar por los despachos y talleres, sumido en una apatía siniestra que ya no le abandonaría jamás”*.

¿Cómo surgió en estas circunstancias el proyecto que en definitiva se concretaría en el 4 CV?

En el duro invierno que comenzó a fines de 1940, una llama de rebeldía prendió en dos hombres del Departamento de Diseño de la RENAULT. Fernand PICARD y Edmond SERRE (éste último era el Jefe del Departamento, hombre de absoluta confianza de Louis RENAULT, y fue en definitiva el impulsor de la idea del motor trasero, tomada del KDF de Volkswagen que viera en el Salón de Berlín de 1939, cuando lo visitó en compañía del Patrón), conversando sobre el porvenir de Francia y de la fábrica luego del fin de la guerra, ya piensan en proyectar un pequeño vehículo que se adapte a lo que imaginan que será una Francia poblada por personas con recursos muy limitados y con una industria que contará con muy poca materia prima. Sueñan así con un pequeño vehículo simple y económico.



Fernand Picard fut l'ingénieur qui, avec Edmond Serre et ses collaborateurs, réussira à concevoir — sans moyen — une voiture populaire, dont il sera vendu plus d'un million d'exemplaires.

Fernand PICARD

Y a fines de 1940 y rodeados de un estricto secreto comienzan los estudios clandestinos de PICARD y SERRE, a quienes ahora se unirán Jean Auguste RIOLFO (Director de Ensayos) Robert WITTEMBERGER (de la Oficina Técnica), Maurice AMISE (especialista en motores), Henri GUETTIER (práctico en cajas de cambios), Robert BARTHAND y Emile TORDET (del Departamento de Carrocerías), y Pierre PAYEN y Charles BAILLAGEAU (especialista en sistemas eléctricos). Todos estos hombre trabajarán por separado para llevar adelante el proyecto común, aunque formalmente tienen encomendadas otras tareas, como adaptar motorizaciones por gazógenos o transformar vehículos industriales.

Pese al secreto, se cuenta que el 20 de mayo de 1941 Louis RENAULT sorprendió a los conspiradores, apareciendo inopinadamente en una de sus reuniones en las que se encontraban analizando una maqueta del motor realizada en madera. Pero el Patrón no montó en cólera como era de temer, sino que se hizo informar acerca del extraño motor y luego reaccionó positivamente, animándoles incluso a concretar algunos ejemplares para probarlos.

Un año después, en febrero de 1942, el primer motor entra en un banco de pruebas. Las pruebas, dirigidas por Jean Auguste RIOLFO, dan resultados alentadores, sobretodo teniendo en cuenta la mala calidad del combustible empleado,

Pero poco más tarde, a comienzos de mes de marzo, todo el proyecto sufre un contratiempo cuando los ingleses bombardean las fábricas RENAULT de Billancourt.

Los planos y proyectos quedan destruidos, ... pero el motor queda milagrosamente intacto.

Para prevenir un nuevo ataque y un posible desastre consiguiente, a lo que se aunaba la seguridad de poder trabajar con mayor libertad, se decidió trasladar el Departamento de Estudios a una vivienda particular de la Avenida Foch, justo frente al domicilio de Louis RENAULT.

Finalmente, el 23 de diciembre de 1942 el primer prototipo del futuro 4 CV (el prototipo 106-E1) verá la luz del día, y con su color verde claro y sus 457 kgs. de peso (frente a los por ejemplo 760 kgs. del Juvaquatre de la preguerra), saldrá a comienzos de enero de 1943 realizar sus primeros ensayos sin que los guardias alemanes lo adviertan, recorriendo la ruta de Versailles rumbo al bosque de Meudon. En el parabrisas tiene uno de los salvoconductos ("ausweiss) otorgados por los alemanes para los coches de la fábrica, y sobre los parachoques tiene las matrículas de un Juva de Billancourt.



1942: el primer prototipo del futuro 4 CV (106-E1)

Según se cuenta, los resultados de estas pruebas iniciales son alentadores: el auto remonta bien los repechos y en terreno llano llega a 80 kms. Por hora, aunque también muestra una precaria estabilidad y el agua hierve en el radiador. La cuarta velocidad prevista originalmente está visto que es superflua ...

Se repiten luego las pruebas, hasta que el auto termina llamando la atención de los alemanes, lo que determina que el príncipe VON URACH termine enviando una misiva a PICARD donde dice: *"Señor Picard, debe usted saber que el tratado del armisticio prohíbe el estudio de nuevos vehículos. Me han dicho que un prototipo de pequeño coche, pintado de verde, sale de un tiempo a esta parte por el puente de Sèvres hacia el campo ¿Es esto cierto?"*.

PICARD lo niega y VON URAHC le responderá: *"Tomo nota de su respuesta. La comunicaré a la GBK. Pero a partir de este día le hago responsable de respetar la prohibición"*.

No obstante, el prototipo es repintado de negro y aunque sus pruebas se vuelven más prudentes y más espaciadas, ellas continúan en los siguientes meses.

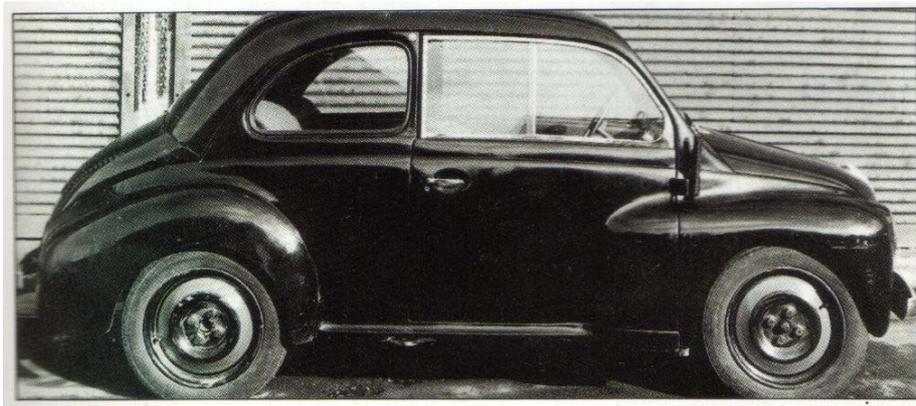
Mientras tanto la guerra evoluciona en forma desfavorable para los ocupantes germanos, pero ello no sólo no favorece el proyecto del futuro 4 CV, sino que en cierta forma lo entorpece, puesto que un sector mayoritario del personal directivo de RENAULT, comenzando por el propio Louis RENAULT, también a espaldas de los germanos, propicia el proyecto de un nuevo vehículo de potencia y cualidades similares al “Primaquatre”,

Pese a ello, en setiembre de 1943 Louis RENAULT hizo llegar el prototipo del 4 CV a su propiedad de Herqueville, donde entre otros lo condujo inclusive Madame RENAULT.

Ya en marzo de 1944 se termina el segundo prototipo del 4 CV (106-E2). Este vehículo que también es de dos puertas y está pintado de color rojo Burdeos, con carrocería de acero muy fino en lugar de la de aluminio del 106-R1 y caja de 3 cambios en lugar de 4. Según se advierte, este automóvil resulta ser exteriormente mucho más parecido que el primero a la versión definitiva del 4 CV.

En los meses que preceden a la liberación las salidas de estos dos vehículos se tornan más difíciles y peligrosas. Los bombardeos son frecuentes, la desorganización de la fábrica aumenta día a día. Por fin, las usinas son liberadas el 20 de agosto de 1944.

Para entonces el primer prototipo lleva recorridos 21.250 kms., en tanto el segundo ha podido recorrer tan sólo 1.230 kms.



1943: El segundo prototipo del futuro 4 CV (106-E2)

Cuando Paris es liberado, la continuación de los ensayos puede por fin realizarse plena luz del día.

Como es sabido, liberado Paris de los ocupantes alemanes por la acción de las fuerzas aliadas, el nuevo gobierno presidido por el Gral. Charles DE GAULLE interroga primero y luego dispone inmediatamente la prisión de Louis RENAULT (el mismo Louis RENAULT que al fin de la Primera Guerra Mundial, la “Gran Guerra”, había sido honrado como “héroe nacional”), bajo la acusación de haber colaborado con los alemanes (“comercio con el enemigo”).

En la misma línea de acción, el 22 de setiembre de 1944 el Consejo de Ministros dispone la requisición de las “Usinas RENAULT” y algunos días más tarde, el 4 de octubre, se designa para dirigir las a un ingeniero que es excombatiente de la Resistencia contra los alemanes y se llama Pierre LAFAUCHEUX.

Y el proceso culmina cuando el 16 de enero de 1945 una orden gubernamental dispone la nacionalización definitiva de la “Société Anonyme des Usines Renault”, sin derecho a indemnización para los herederos de Louis RENAULT, que como dijimos había sido recluido en la prisión de Fresnes el 23 de setiembre de 1944 y que había fallecido poco después, el 24 de octubre del mismo año, en la clínica de Saint-Jean.

Por esta época el sector automotriz francés es reorganizado siguiendo los lineamientos del denominado “Plan Pons”, cuya estrategia dirigista prevé una distribución planificada del mercado entre las diversas empresas del ramo ya existentes, incluyendo a la recién nacionalizada fábrica de vehículos automotores RENAULT que, según parece y conjuntamente con BERLIET, debería en más dedicarse exclusivamente a la producción de camiones y de vehículos industriales (reservándose las empresas PEUGEOT, CITROEN y PANHARD para la fabricación de vehículos particulares).

En ese marco y por decisión final de LAFAUCHEUX, se resuelve que la RENAULT dedicará todas sus energías a la producción de camiones, tractores, pero ... también de un nuevo y revolucionario vehículo popular destinado a una gran masa de posibles adquirentes de un país empobrecido por el terrible conflicto y que recién comenzaba su reconstrucción. Ese vehículo es nuestro “4 CV” RENAULT.

Pero no todo fue tan fácil.

Primero hubo que construir un tercer prototipo (este tendrá ya cuatro puertas) que se denominara 106-E3 y que se termina a mediados de noviembre de 1945. Y paralelamente convencer a PONS que el 4 CV iba a ser el coche óptimo para la gran masa social en la precaria economía de la posguerra; lo que finalmente se logra (*“siempre que se logren producir 170.000 unidades en un plazo de cinco años”*).

Empero, en tanto se concreta el nuevo proyecto, se resuelve continuar con la producción del Juvaquatre, producción que ante la necesidad de divisas que tiene Francia se destinará principalmente a la exportación.

De esta forma ya a fines de 1945 salen de la fábrica las primeras “furgonetas 300 kgs.” (del tipo AHG 2) y los primeros 5 automóviles Juvaquatre de la posguerra (todos ellos carrozados como “berlina” del tipo BFK 2).

Y muy poco después, en enero de 1946, se retoma la producción en gran serie del Juvaquatre, aunque con sólo dos clases de carrocería (la “berlina” tipo BFK 4, que ahora se caracteriza por tener acceso al baúl de equipajes desde el exterior, y la “furgoneta 300 kgs.” tipo AHG 2); siendo de todas formas de destacar que los primeros vehículos Juvaquatre fabricados en este año 1946 son en realidad 13 “coupés”, para cuya producción se utilizaron saldos de piezas que restaban en la fábrica desde antes de la guerra.

2 – LA FABRICACION EN SERIE DEL 4 CV (1947-1961)

En este marco en el que la producción industrial de automóviles de RENAULT se centra exclusivamente en el viejo Juvaquatre de la preguerra (del que se fabrican en este año 1946 un total de 8.491 unidades más algunos cientos de “furgoneta 300 kgs.”), precedido por muchos ensayos, incluyéndose un examen del 4 CV que forzosamente y sin consecuencias conocidas se le obliga a hacer a Ferdinand PORSCHE (comisario alemán en las fábricas PEUGEOT durante la ocupación y por entonces prisionero de guerra en Francia,), el 3 de octubre de 1946 es presentado en el 33° Salón del Automóvil de París el nuevo 4 CV RENAULT.



4 CV de "preserie" (106-E4), similar al exhibido en el Salón del Automóvil de Paris de 1946.

Como un dato interesante, vale decir que la producción de automóviles francesa que ascendía a algo más de 200.000 unidades antes de la guerra, ha caído en este año 1946 a tan sólo 30.450 unidades, la mayoría de las cuales han sido además exportadas a fin de generar divisas para la maltrecha economía de Francia.

Y bien, antes de esta presentación oficial de octubre de 1946 se va preparando una preserie de hasta 40 unidades (identificadas como 106-E4), la primera de las cuales se ha entregado a su destinatario el 17 de junio de 1946. Estos vehículos ruedan en Europa y África, enfrentando las más diversas condiciones climáticas y diversidades de tránsito. Los resultados de estas pruebas van a impulsar numerosas mejoras en la fabricación del 4 CV que comenzará a producirse en serie en 1947.

Durante el año siguiente, 1947, continúan existiendo dificultades para conseguir materias primas, pues los recursos son insuficientes en toda la industria francesa, y la RENAULT continúa produciendo las "berlina" Juvaquatre (18.161 ejemplares) y las "furgoneta 300 kgs." (algunos miles), y, con la primera unidad que sale de las cadenas de montaje de la isla Seguin en Billancourt el 12 de agosto de 1947, comienza por fin la

industrialización de nuestro 4 CV (tipo R 1060), del que hasta fines de año se fabrican un total de 783 (o, en otra versión, 803) unidades.



Carátula del folleto de propaganda de la "Renault Régie Nationale" (1947), identificado como "V.T. 489 - 479 R." (Barreau, Imp. Paris).

El éxito del pequeño RENAULT es desde el principio extraordinario. En un país que durante la guerra ha perdido casi las dos terceras partes de sus automóviles, las peticiones se acumulan en los concesionarios, que no pueden dar fecha de entrega cierta.

Además, el 90% de la producción está destinada necesariamente a la exportación, de manera que conseguir un 4 CV llegó a equipararse a ganar el premio de la lotería, al punto que pronto empezó a armarse un "mercado negro" en el que estos coches alcanzaban precios de reventa muy superiores a los de la fábrica.

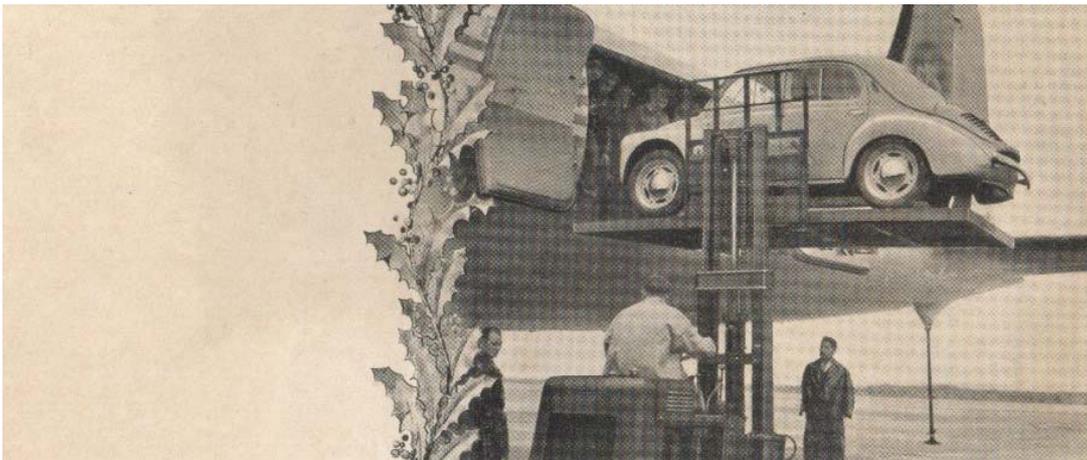


1948: folleto identificado como V.T. 491 - 485 R.

En 1948 la producción de la fábrica se vuelca ya decididamente al nuevo 4CV, que continúa teniendo una enorme demanda, y poco a poco declina la fabricación del Juvaquatre, cesando totalmente el 5 de noviembre de ese año. Subsistirá sin embargo la producción de la “furgoneta 300 kgs.”, a la que se añadirá la muy exitosa fabricación de un “break Juvaquatre” (2 puertas, 4 plazas) que con muy pocas variantes se seguirá produciendo ... ¡hasta 1960!

En este año además del R 1060 “Normale” la fábrica presente al R 2070 “Commerciale”.

Y llega el año 1949 y con él aparece una nueva variante del 4 CV: al R 1060 “Normale” y al R 2070 “Commerciale” se añade ahora el R 1060 “Luxe”.



“Avec nos meilleurs vœux pour l’année 1949. RENAULT”.



Folleto de propaganda para la instalación de vidrios descendibles (muy similares a los que algún año después la fábrica ya colocará en serie) en las puertas delanteras del 4CV

Este modelo de lujo tiene realmente muy poca cosa diferente al normal. Una luz interior lateral, un deflector de vidrio para el aire colocado junto a los vidrios delanteros (que todavía no son descendentes), un cenicero en el tablero, un tapizado mejor, un volante diferente, ... y poca cosa más.

Demandez à faire
un essai
de la



RENAULT

REGIE NATIONALE

Carátula del folleto editado en 1949 e identificado como V.T. 494 - 489 R. (Théo Brugière. Malakoff-Paris).

La exportación sigue llevándose alrededor del 50% de la producción del pequeño auto de Billancourt (en 1946 y 1947 fue cerca del 80%); incluyéndose entre los destinos a Uruguay, con ... ¡noventa y cuatro! Unidades del 4 CV exportadas a este país en 1949.

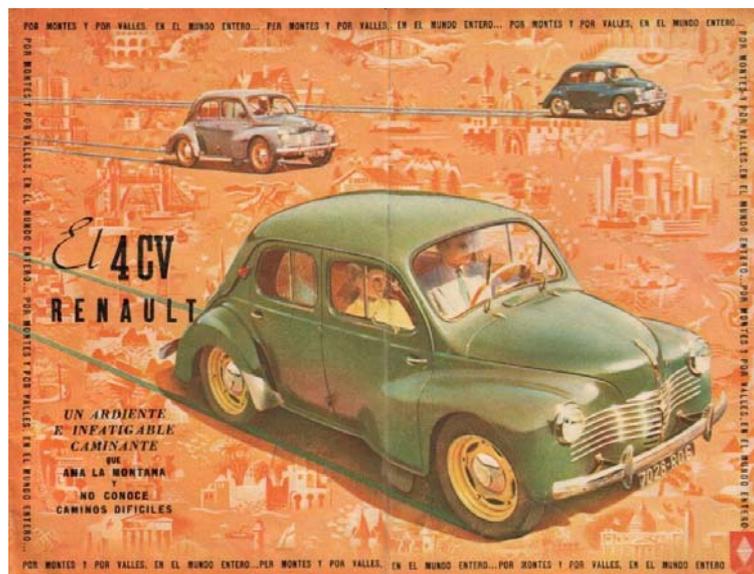
Y fue en este año de 1949 que Louis ROSIER salió primero en el Rallye de Montecarlo dentro de la categoría de 750 cm³ (el afiche que se reproduce en el reverso de la contratapa, cuya autoría se atribuye al célebre artista Géo HAM, recuerda ese triunfo).

En 1950, el mismo año en que Uruguay salió por última vez Campeón Mundial de Fútbol (Maracaná), se siguen construyendo los mismos tres modelos que en 1949, aunque ahora hay algunas pequeñas diferencias (las pequeñas luces traseras son sustituidas por dos faros a los costados, de mucho mayor tamaño, la matrícula se ubicará ahora en un lugar central, más amplio e iluminado), y además se añade un cuarto modelo, exageradamente denominado "Gran Lujo" (capot trasero con cerradura, faro antiniebla delantero, dos luces interiores en lugar de una, asientos delanteros un poco diferentes, cubiertas con banda blanca, etc.).



Anverso de folleto de 1950 en francés
identificado como V.T. 522-504 R.

Anverso de folleto de 1950 en español
identificado como 506 E - 4910 R (Victor
Michel Imp.).



Carátula del folleto de 1950 en español identificado como V.T. 518-4910 R



Carátula del mismo folleto anterior pero con fotografía diferente y escrito en inglés, identificado como V.T. 532 A - 5101 R. (Théo BRUGIÈRE - MALAKOFF-PARIS.

En 1951 el motor del 4 CV cambia de potencia en los modelos “Gran Lujo”: de 17 caballos de fuerza pasa a tener 21 caballos. Al mismo tiempo, en todos los modelos y para poder continuar compitiendo en la categoría de hasta 750 cm³, ese motor pasa de tener 760 cm³ a tener 747 cm³. Por otra parte, el antiguo tablero de instrumentos es sustituido por uno más nuevo (“con orejas”) fabricado por “Jaeger”.

Desde ahora el 4 CV se va a identificar como R 1062, y el modelo Comercial R 2070 se va a identificar como R 2071 (desde 1947 y hasta 1951 se fabricaron 141.618 R 1060, y desde 1948 y hasta 1952 11.119 R 2070).

A mediados de año los amortiguadores “Renault” de brazo son sustituidos por los amortiguadores telescópicos “Alinquant”.



Fin de año 1951: “Avec les meilleurs vœux des Automobiles Renault. S.A. pour la Vente des Automobiles Renault en Suisse. Genève”.

Con la llegada de 1952 la denominación del modelo “Normale” es sustituida por la de “Affaires”, y los modelos “Luxe” y “Gran Luxe” se unifican bajo una nueva denominación: “Sport” (por su parte, el modelo “Commerciaale” continúa llamándose igual).

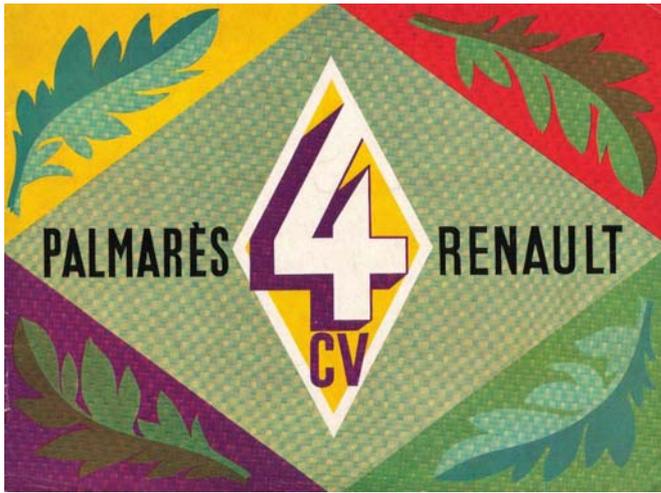


4 CV “Sport décapotable” 1952 (R 1062).

Pocas novedades entonces para el año 1952 en lo que refiere al 4 CV (aunque, paralelamente, este es el año del despegue comercial de la venta de la nueva “Frégate”, y está en plena auge la comercialización de la “Colorale”).

Sin embargo, el 4 CV va consiguiendo notables triunfos en competencias deportivas, sobretodo a través del modelo R 1063 al que más adelante nos referiremos con algún detalle: el 4 CV, como más tarde el Dauphine y luego el R 8, permiten a los jóvenes entusiasmados con la competición iniciarse en dar “rienda suelta a su pasión por la velocidad”.

Pero estos éxitos deportivos no pasarán desapercibidos para los publicitarios de RENAULT, quienes han hecho valer y harán valer los mismos en cuanto oportunidad se les presente: Mont-Ventoux en setiembre de 1948, Rallye de Monte-Carlo en enero de 1949, Rallye du Dauphine en junio de 1949, Rallye de Marruecos en junio de 1949, Slalom de Nice en junio de 1949, Rallye Mimosa-Neige en 1949, Rallye Soleil – Cannes en abril de 1950, Rallye de los Tulipas en abril de 1950, 24 Horas de Le Mans en junio de 1950, Rallye del Atlas Marroquí en junio de 1950, Rallye de Dieppe en julio de 1950, Rallye de los Alpes en julio de 1950, Lieja-Roma-Lieja en agosto de 1950, Rallye de Monte-Carlo en enero de 1951, etc., etc.



Carátula del folleto editado en 1952 e identificado como VT 533.5102R



Su vida

se simplifica

con un RENAULT usted espera ante todo que su coche le ejecute sin fallar las tareas del día.

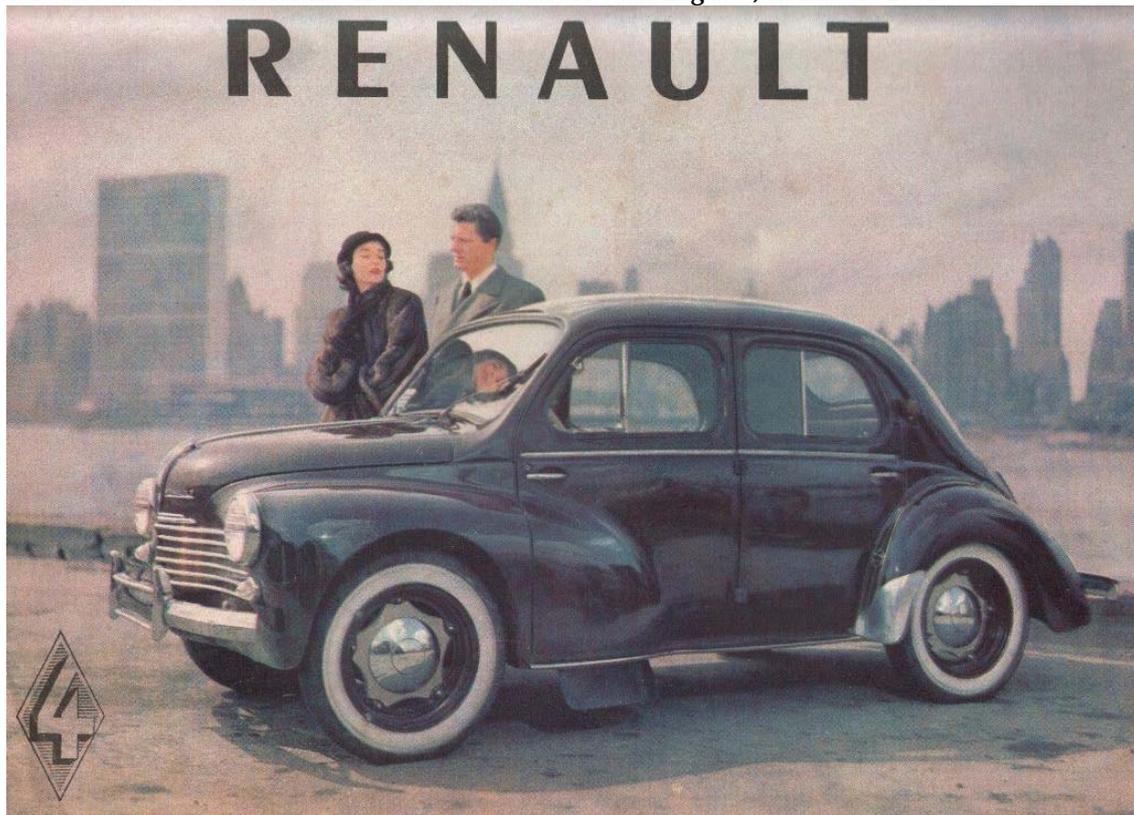
Práctico y fuerte, el Renault las ha hecho ya todas!

Tan a sus anchas en la ciudad como en los malos caminos, es el vehículo que ofrece plena seguridad.

Vivirá usted **sin preocupaciones** con este incansable vehículo.

RENAULT

Publicidad del 4 CV Renault en "Selecciones del Reader Digest", marzo de 1952.



Carátula del folleto editado a comienzos de 1953 en español e identificado como VT 537 E - 8111 R. (SAPHO PARIS). El fondo neoyorquino de esta carátula pretende convencer al lector de una supuesta penetración comercial del 4 CV en el mercado norteamericano.

En 1953 hay pocos cambios, aunque sobre fines de año el 4 CV tiene un sistema distinto de calefacción, no mucho mejor pero algo más efectivo, la batería pasa de ocupar un lugar en el cofre delantero para instalarse atrás junto al motor, y la rueda auxiliar se coloca en el cofre delantero en forma vertical en lugar de la original horizontal que tanto espacio quitaba al ya pequeño depósito de valijas, la suspensión delantera tiene algunas modificaciones, etc. Quizás lo exteriormente más significativo se encuentra en la calandra, que ya se anuncia que para 1954 tendrá solamente tres barras y en el centro de la del medio el escudo de la Régie centrado en un círculo rojo.

Es también en este año 1953 que comienza la producción del 4 CV en Japón (HINO) y en España (FASA).



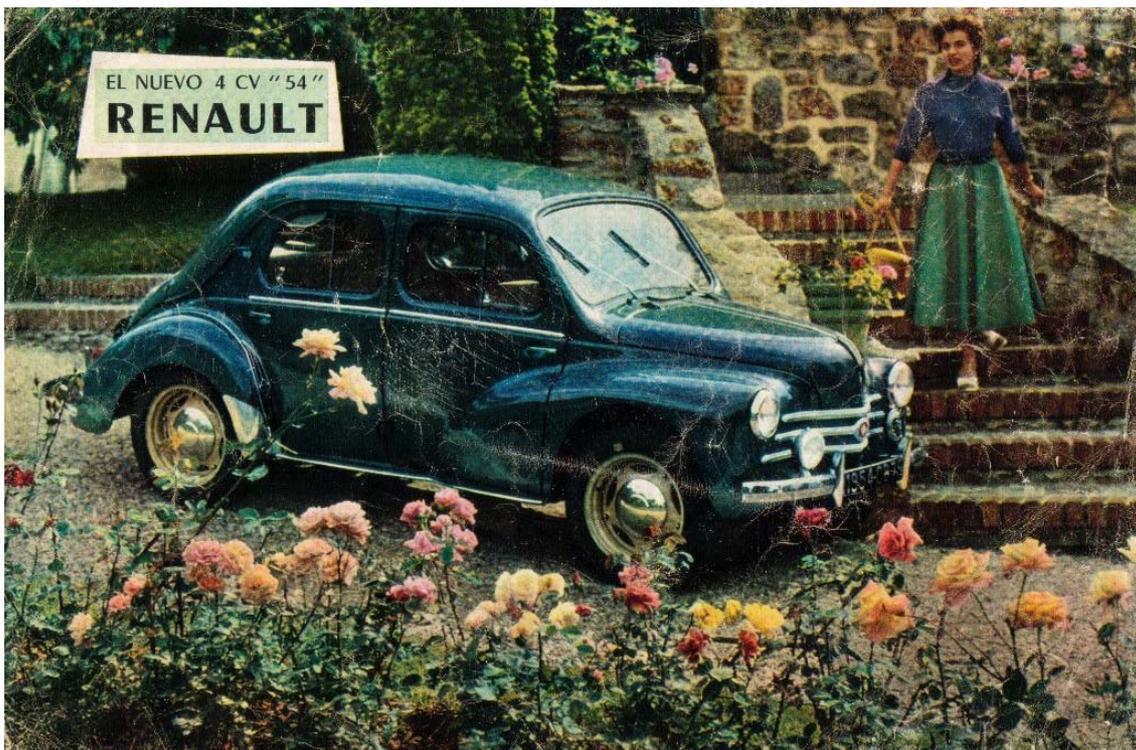
"Les 4 Chevaux portent bonheur ... Ils vous adressent les meilleurs vœux de la Régie Nationale des Usines RENAULT pour 1954"

Con el año 1954 llegan en la calandra del 4 CV los "tres bigotes" que ya señalamos y los 21 CV de potencia (que hasta ahora se reservaban a los coches "Sport" y "Grand Luxe") pasan a motorizar todos los 4 CV.

Y el 8 de abril de 1954 sale de Billancourt el 4 CV número 500.000.



Carátula del folleto en español identificado como P.L. 597-5309 (Platinogravure Paul Dupont).



Carátula del folleto en español identificado como VT 576-5308 (Les fils de Victor Michel, Imp., Paris).

Entretanto continúan las victorias del 4 CV en competencias deportivas. Ello al punto que el departamento comercial resuelve sacar un folleto con 20 hojas en el que se van degranando, con muy buenas fotografías, todos los triunfos de los pequeños 4 CV del tipo 1063, que han finalizado muchas veces delante de los Fiat, los Panhard, los

Moretti, los Porsche, los Delahaye, los Volkswagen, los Citroen, los Peugeot, los SIMCA, los DKW, e incluso en ciertas ocasiones hasta delante de los Lancia, los Triumph, los Alfa Romeo y los Ferrari (6 grandes victorias en las 6 pruebas internacionales reputadas como de la mayor exigencia, 55 victorias en rallyes en Francia y en el extranjero).



Carátula del folleto identificado como VT. 616 (Imp. P. DUPONT - PARIS).

El año 1955 trae como modificaciones de mayor importancia los asientos con tapizado plástico (y lavable), el desplazamiento de los asientos delanteros en los modelos "Sport", los plafones del techo accionables por rotación y alguna pequeña modificación más en el sistema de calefacción.

Por lo demás, la gran innovación será la posibilidad de prescindir del pedal de embrague en aquellos modelos equipados con el novedoso embrague eléctrico "Ferlec" (cinco de estos 4 CV "sin pedal de embrague" llegaron al Uruguay a comienzos de 1956).

He aquí el 4CV "55": todavía cosas nuevas!

5 variantes del 4 CV "55" figuran en nuestra Tarifa:

- La Berlina Comercial — carga útil 200 kg (12^o asiento si se pide) 2 millones
- Conducción interior « Affaires » (A) 2 millones
- Conducción interior « Sport » 3 millones
- « Sport » y techo corredizo (B) 3 millones
- Desmontable, gran lujo (C) 4 millones
- Con neumáticos de látex (opcional) 1 millón adicional

Todos estos coches llevan el mismo motor, igualmente excepcional.

REGIE NATIONALE DES LIGNES
RENAULT
 BILLANCOURT — FRANCE

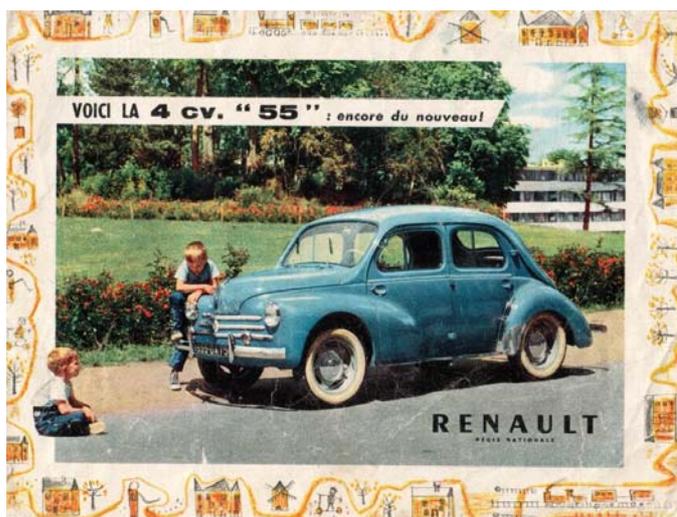
La Régie Renault se reserva el derecho de cambiar o modificar sus modelos sin previo aviso, así como los precios, rebajas y descuentos de los mismos.

Dirigirse a

Carátula y contratapa del folleto en español identificado como VT 598-5409 (La Platinogravure - Montrouge).



Carátula del folleto en español identificado como VT. 600 - E.E. (SAPHO - PARIS).

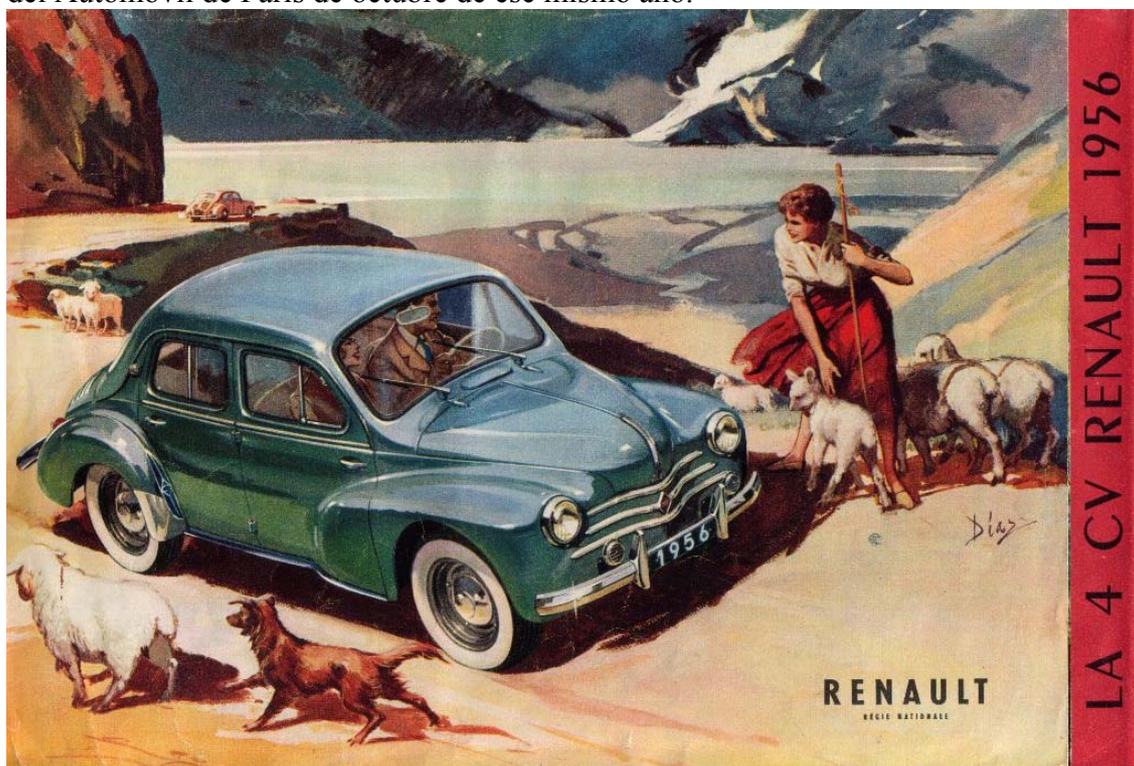


Carátula del folleto identificado como V.T. 594 - 5409 (SAPHO - PARIS).

Al llegar 1956 la Régie presenta un nuevo modelo de vehículo mucho más moderno pero que en su parte mecánica no es más que una evolución del 4 CV: la “Dauphine”.

Pero el 4 CV sigue en carrera: un nuevo tablero de instrumentos (muy similar al del Dauphine), una toma de aire automática que remplaza la manual ubicada antes junto a la palanca de cambios, nuevos faroles traseros de mayores dimensiones, modificación en los brazos de suspensión delanteros.

Este mismo año 1956, más precisamente en el mes de julio, el piloto de carreras de RENAULT Jean RÉDELÉ presenta en avant-premiere la novedad deportiva: nace el ALPINE (con su primer modelo, el A 106, concebido sobre la plataforma del 4 CV). Este modelo, con el que comienza una larguísima saga de derivados deportivos de los RENAULT que durará cuatro décadas, será luego presentado oficialmente en el Salón del Automóvil de París de octubre de ese mismo año.



Carátula del folleto en español identificado como VT 638-5509 (Draeger, PARIS)



Explicación gráfica del embrague “Ferlec”

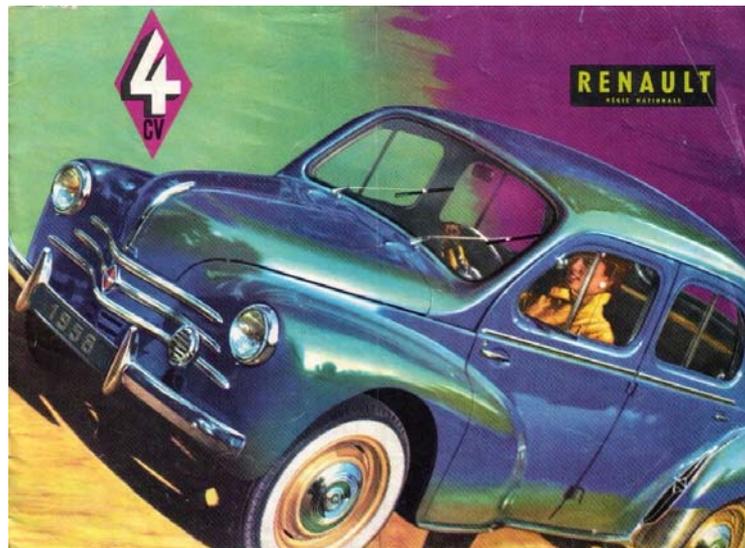


El 4 CV junto al Sena y Notre Dame de Paris.

El comienzo de 1957 no importa ninguna modificación para el 4 CV (apenas la supresión de una de las dos bocinas en el parachoques delantero).

En 1958, en cambio, la fuerza del Dauphine frente al 4 CV se vuelve incontenible (además al Dauphine se suman ahora el Gordini y el Floride), y éste último se torna más austero (a esta altura se producen en Francia 4 Dauphine por cada 4 CV, y en Uruguay – salvo un solitario 4 CV importado en 1958 – no se introducen más 4 CV desde que en 1956 comenzó la importación del Dauphine).

Como signo de dicha austeridad y sin perjuicio de algunas mejoras (como por ejemplo en la calefacción del modelo Sport), desaparece del catálogo el descapotable y se modifican las llantas (sustituyéndose las originales desmontables de tipo “estrella” por unas similares a las del Dauphine).



**Carátula del folleto en español identificado como 45680-0309
(Printed in France by G. Lang 5709. Dépot légal N° B 4795).**



Carátula del folleto en español identificado como 45800-03-09 (Printed in France by S.F.Paris).

Finalmente, entre 1959 y 1961 se va produciendo, lentamente, el cese de la fabricación del 4 CV. El 6 de julio de 1961 un modelo “Affaires” es el último vehículo de esta clase producido en Francia.

Al 4 CV lo remplazará, inmediatamente, el todo novedoso y por décadas exitosísimo modelo R 4.



Carátula del último folleto de propaganda del 4 CV (editado en el año 1960).

En definitiva y reuniendo a todas las variantes del vehículo base, incluidos los prototipos pero sin contar las unidades producidas fuera de Francia, España y Japón (o sea excluyendo Africa del Sur, Australia, Bélgica, Gran Bretaña, Israel y Uruguay), entre 1942 y 1963 (1961 en Francia) se fabricaron unidades del 4 CV RENAULT (de las cuales 1.105.547 fueron producidas en Billancourt), un

vehículo producido nada menos que durante 22 años (aunque industrialmente sólo desde 1947, o sea a lo largo de 17 años) ... ¡toda una historia!

3 - EL 4 CV LLEGA AL URUGUAY (1948-1958)

Como es sabido, desde hace ahora casi un siglo (exactamente desde 1909, hace 97 años), en Uruguay existe un representante oficial de RENAULT, bien que puede anotarse que ya desde antes diversas personas habían introducido directamente al Uruguay unos pocos vehículos de la marca.

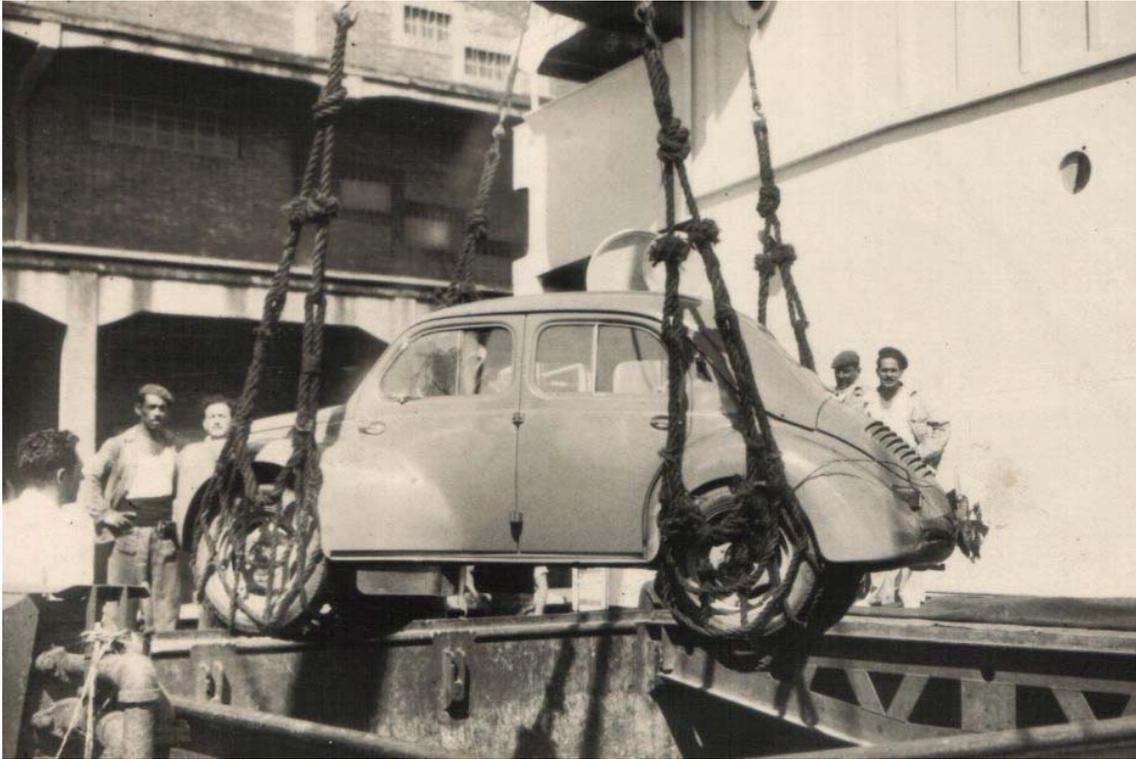
Automóviles de gran prestigio y también populares (además de vehículos aptos para el comercio, la industria y la agricultura), a través de aquel primer representante oficial - "Enrique Abal & Cía." - los RENAULT llegan al Uruguay en importante número hasta fines de la década de 1920, decayendo fuertemente la importación desde Francia en la década de 1930 como consecuencia de la crisis de 1929 y de diversos problemas sociales y económicos que se plantean en Europa (en los años treinta ingresan al Uruguay apenas una veintena de vehículos RENAULT), para retomarse ese ingreso con mucho éxito poco antes de la segunda guerra mundial y, especialmente, en seguida de concluida la misma.

Estos últimos años fueron aquellos en los que llegaron al país un número razonable de "Primaquatre" y más de medio millar de "Juvaquatre" (véase respecto a estos últimos el número 3 de "Rombo Uruguay").

Sobre mediados de 1948, a diez años del arribo del primer Juvaquatre y todavía en forma paralela a la importación de ese modelo, comenzaron a llegar los primeros 4 CV, a los que casi enseguida los uruguayos comenzaron a llamar "Renocitos".

Vendrán entonces, en las fechas que se indican, embarcados en diferentes buques y alternándose primero con los "Juvaquatre" y luego con las "Colorale", las "Frégate", las "Domaine", los "Dauphine" y distintos vehículos de uso comercial, industrial y agrícola, los siguientes 4 CV:

a) Vapor "Jamaïque" (llegado el 9 de mayo de 1948): factura del 07.05.1948, 2 berlinas R 1060 (con un costo puestas en Montevideo y ya pagos los tributos, de algo más de \$.1850 cada una).



Desembarque de 4 CV en el puerto de Montevideo

- b)** Vapor “Bangkok”: factura del 12.08.1948, 15 berlinas R 1060.
- c)** Vapor “Jamaïque”: factura del 03.12.1948, 15 berlinas R 1060.
- d)** Vapor “Ada Gorthon y Figlia”: factura del 14.01.1949, 1 berlina R 1060 (destinado a Juan MURANIOLES).
- e)** Vapor “Jamaïque”: factura del 01.02.1949, 1 berlina R 1060 (destinado a Elziario BOIX LARRIERA).

- f)** Vapor “Anita”: factura del 11.02.1949, 1 berlina R 1060 (destinado a Carlos MANINI RIOS).
- g)** Vapor “Jamaïque”: factura del 14.02.1949, 6 berlina R 1060.
- h)** Vapor “Río Teuco”: factura del 25.04.1949, 30 berlina R 1060.
- i)** Vapor “Desirade”: factura del 24.05.1949, 40 berlina R 1060.
- j)** Vapor “Río Teuco”: factura del 03.08.1949, 2 berlina R 1060.
- k)** Vapor “SS Kerguelen”: factura del 14.10.1949, 1 berlina R 1060 Lujo.
- l)** Vapor “SS Magne”: facturas del 26.12.1949, 10 berlina R 1060 Lujo y 2 berlina techo corredizo.
- ll)** Vapor “SS Arriero”: factura del 19.01.1950, 25 berlina R 1060 Lujo.
- m)** Vapor “Desirade”: factura del 14.02.1950, 1 berlina R 1060 Lujo.
- n)** Vapor “Claude Bernard”, facturas del 12.04.1950, 8 berlina R 1060 Lujo.
- ñ)** Vapor “Caen”, facturas del 18.04.1950, 19 berlina R 1060 Gran Lujo.

Nº EL PLATA VIERNES, 19 DE MAYO DE 1950

RENAULT

EL AUTOMOVIL DE FRANCIA

Advertencia a Nuestros Estimados Clientes y Amigos

No obstante las subas de las tarifas de las Usinas RENAULT de Francia como consecuencia de las recientes huelgas, el precio de venta al público uruguayo del automóvil R-4 se mantiene invariable

\$ 3.950

REPRESENTANTE GENERAL:
ENRIQUE ABAL Avda. 18 DE JULIO 2089

CONCESIONARIOS -

<p>AMBROIS & Cía. S. A. 25 de Agosto 709 FRUGONI Hnos. Galicia 1020</p>	<p>C. I. E. L. Yl 1536 MANUEL GUELFY & Cia. Agraciada 1777</p>	<p>DANREE Hnos. Ltda. Sierra 1731 MERLIN S. A. Colonia 1844</p>
--	--	---

o) Vapor "Formose", facturas del 15.09.1950, 3 berlina R 1060 Lujo y 2 berlina R 1060 Gran Lujo.

p) Vapor "Lavoisier": factura del 15.10.1950, 18 berlina R 1060 Lujo y 5 berlina R 1060 Gran Lujo.

q) Vapor "Chinon": facturas del 11.12.1950 y 13.12.1950, 18 berlina R 1060 Lujo, 10 berlina R 1062 Gran Lujo y 5 berlina R 1062 Gran Lujo Descapotable.

r) Vapor "Vernon": facturas del 31.01.1951, 01.02.1951, 13.02.1951 y 15.02.1951, 37 berlina R 1062 Lujo y 34 berlina R 1062 Gran Lujo.



**1951: Un 4 CV y un chasis-cabina del nuevo camión RENAULT de 7 toneladas
delante del "Monumento a la Carreta" en el Parque Batlle de Montevideo.**

rr) Vapor "Dijon": factura del 27.03.1951, 20 berlina R 1062 Lujo y 5 berlina R 1062 Gran Lujo.

s) Vapor "Vernon": factura del 12.04.1951, 1 berlina R 1062.

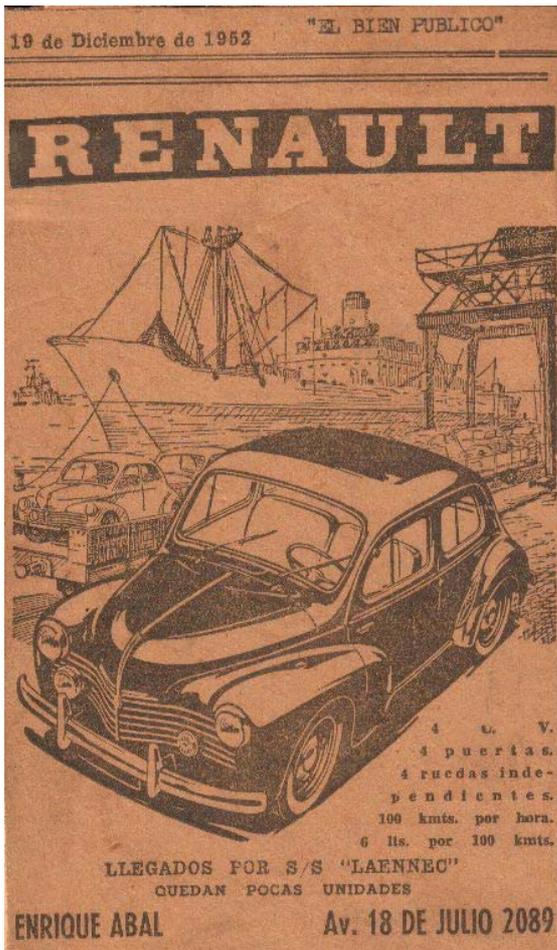
t) Vapor "Fauzon": factura del 03.05.1951, 25 berlina R 1062 Lujo.

- u) Vapor “Vernon”: factura del 28.08.1951, 15 berlina R 1062 Lujo y 5 berlina R 1062 Gran Lujo.
- v) Vapor “Redon”: factura del 10.10.1951, 10 berlina R 1062 Sport.



Los 10 automóviles 4 CV llegados en el “Redon” frente al edificio de la Aduana del Puerto de Montevideo.

- w) Vapor “Fauzon”: factura del 06.11.1951, 6 berlina R 1062 Sport.
- x) Vapor “Claude Bernard”: facturas del 14.11.1951, 2 berlina R 1062 Lujo.
- y) Vapor “Kerguelen”: facturas del 27.9.1951 y 13.11.1951, 1 berlina R 1060 Lujo y 15 berlina R 1062 Gran Lujo.
- z1) Vapor “Vernon”: facturas del 18.12.1951, 16 berlina R 1062 Sport y 5 berlina R 1062 Gran Lujo Descapotable.
- z2) Vapor “Laennec”: factura del 19.11.1952, 10 berlina R 1062 Sport.



19 de diciembre de 1952: "El bien Público".

- z3) Vapor "Charles Tellier": factura del 10.03.1954, 5 berlina R 1062 Sport.
- z4) Vapor "Presidente Perón": facturas del 11.01.1955, 8 berlina R 1062 Sport.
- z5) Vapor "Laennec": factura del 13.04.1955, 7 berlina R 1062 Sport.
- z6) Vapor "Presidente Perón": facturas del 13.07.1955, 4 berlina R 1062 Sport y 11 berlina R 1062 Sport N° 2.
- z7) Vapor "Louis Lumiere": facturas del 05.08.1955, 10 berlina R 1062.
- z8) Vapor "Laennec": facturas del 15.08.1955, 5 berlina R 1062 y 2 berlina R 1062 Sport Techo Corredizo.
- z9) Vapor "Presidente Perón": factura del 20.09.1955, 4 berlina R 1062.
- z10) Vapor "Chinon": factura del 30.11.1955, 10 berlina R 1062 Sport "Outremer".
- z11) Vapor "Dijon": factura del 13.12.1955, 4 berlina R 1062 Sport 56 tapizado paño y 9 berlina R 1062 Sport 56 tapizado simil cuero.
- z12) Vapor "Charles Tellier": facturas del 31.12.1955, 18 berlina R 1062 Sport 56 tapizado simil cuero.
- z13) Vapor "Louis Lumiere": facturas del 11.01.1956, 19 berlina R 1062 Sport 56 y 5 berlina R 1062 Sport 56 Embrague "Ferlec".
- z14) Vapor "Irima", factura del 25.01.1956, 1 berlina R 1062 Sport 56 tapizado simil cuero.
- z15) Vapor, factura de 1958, 1 berlina R 1062 (destinado al Sr. MARTINELLI).

Concluyendo, entre 1948 y 1961 llegan al Uruguay 570 ejemplares del 4CV RENAULT:

1948: 32 vehículos (todos R 1060).

1949: 94 vehículos (81 R 1060, 11 R 1060 Lujo, 2 R 1060 Techo Corredizo).

1950: 114 vehículos (73 R 1060 Lujo, 26 R 1060 Gan Lujo, 10 R 1062 Gran Lujo y 5 R 1062 Gran Lujo Descapotable).

1951: 197 vehículos (1 R 1060, 100 R 1062 Lujo, 44 R 1062 Gran Lujo, 47 R 1062 Sport y 5 R 1062 Gran Lujo Descapotable).

1952: 10 vehículos (todos R 1062 Sport).

1953: 0 vehículo.

1954: 5 vehículos (todos R 1062 Sport).

1955: 92 vehículos (19 R 1062, 61 R 1062 Sport, 10 R 1062 Sport “Outremer” y 2 R 1062 Sport Techo Corredizo).

1956: 25 vehículos (20 R 1062 Sport y 5 R 1062 Sport “Ferlec”).

1957: 0 vehículo.

1958: 1 vehículo (R 1062).

1959: 9 vehículos.

1960: 0 vehículo.

1961: 0 vehículo.

A estos 4CV deben también agregarse los “R Sport” uruguayos.

El “R Sport” fue, según la opinión del periodista Alvaro CASAL TATLOCK, el primer automóvil acerca del cual es posible decir que fue fabricado en el Uruguay. Su mecánica, importada de Francia al efecto, correspondía a la de los 4 CV, y en cuanto a su carrocería, esta era de plástico, correspondiendo a la de un coupé convertible.

Se ignora cuantos vehículos de este tipo se fabricaron, pero seguramente deben de haber sido alrededor de cuatro o cinco decenas, de los cuales todavía se puede ver a alguno de ellos rodando en las calles de nuestro país.

¿Quiénes fueron los primeros propietarios de estos 4 CV importados al Uruguay?

Los dos primeros 4 CV, llegados al Uruguay en el Vapor “Jamaïque” el 9 de mayo de 1948, fueron respectivamente empadronados en Montevideo a nombre del importador Enrique ABAL BIDEGARAY (el 20 de mayo de 1948, padrón n° 110.358) y del Sr. Adolfo MALVAREZ (el 27 de agosto de 1948, padrón n° 111.639).

Luego fueron adquiriendo estos vehículos Gustavo MARTINEZ, Nelson SAPELLI, Frederick GIURIA, Guillermo BERNHARD, Martina ROSALES de GARCIA, Elbio VIGNOLO, Enrique ABAL SALVO (hijo del importador), Roberto F. QUAGLIOTTI, Adolfo FABREGAT, etc.



Nelly OLIU CHIAZZARO de ABAL con su hijo Enrique ABAL OLIU (aprox. 1948).

Paralelamente y sin pérdida de tiempo, los 4 CV comenzaron a dispersarse por todo el territorio nacional, enviándose casi enseguida unidades a distintos agentes del Interior (Italo MASTALLI y Cía. en Mercedes, T. M. BRAÑA y NEGRO en Dolores, KUSTER HNOS. y Cía. en Nueva Helvecia, EYHERECHAR y TARAN en Pando, Miguel A. PORRAS en Colonia, etc.).

Diez años más tarde, en 1958, el Sr. MARTINELLI se convertirá en el primer propietario del último 4 CV importado al Uruguay.

¿Por qué (salvo ese solitario vehículo llegado en 1958) en 1956 dejó de importarse el 4 CV al Uruguay, siendo que el mismo continuó produciéndose en Francia hasta el año 1961?

La explicación es muy fácil, en 1956 dejó de importarse el 4 CV porque a partir de entonces y para las características del mercado automotor del Uruguay, ese vehículo pasó a tener un competidor de la misma marca contra el cual no tenía chances de ganar: el “Dauphine” RENAULT, de línea mucho más moderna, mejores prestaciones y precio no muy superior.



Desembarco de Tractores y 4 CV en el puerto de Montevideo.



Los 4 CV (junto a los Frégate, los Juvaquatre y los camiones Frontales) en los talleres de "Enrique Abal S.A." en la calle Cerro Largo 888 de Montevideo.

4 - LOS NUMEROS TOTALES DEL 4 CV EN URUGUAY

En definitiva, de los 1.181.696 ejemplares de todos los tipos del 4 CV RENAULT fabricados entre los años 1942 y 1963 (incluyendo a los prototipos y a los vehículos fabricados en España y Japón), un total de 570 (aproximadamente 0,5 milésimos del total producido) fueron importados al Uruguay por "Enrique Abal y Cía.", desagregándose dicha cantidad, según los dos tipos de vehículos llegados al país (solamente tipos R 1060 y R 1062), de la siguiente forma:

a) 226 vehículos del tipo R 1060:

I) 114 Berlina normal (32 en 1948, 81 en 1949 y 1 en 1951).

II) 84 Berlina Lujo (11 en 1949 y 73 en 1950).

III) 2 Berlina Lujo Techo Corredizo (1949).

IV) 26 Berlina Gran Lujo (1950).

b) 344 vehículos del tipo R 1062:

I) 20 Berlina normal (19 en 1955 y 1 en 1958).

II) 100 Berlina Lujo (1951).

III) 54 Berlina Gran Lujo (10 en 1950 y 44 en 1951).

IV) 10 Berlina Gran Lujo Descapotable (5 en 1950 y 5 en 1951).

V) 143 Berlina Sport (47 en 1951, 10 en 1952, 5 en 1954, 61 en 1955 y 20 en 1956).

VI) 10 Berlina Sport "Outremer" (1955).

VII) 2 Berlina Sport Techo Corredizo (1955).

VIII) 5 Berlina Sport "Ferlec" (1956).

Conforme a las clases de sus carrocerías, la misma cantidad de vehículos se puede dividir de la siguiente manera:

a) Berlina 556 vehículos.

- b) Berlina Techo Corredizo 4 vehículos
 c) Berlina Descapotable10 vehículos

Presentados ahora estos números de otra forma, puede señalarse que la introducción al Uruguay de los 4 CV RENAULT se compuso de la siguiente forma:

<u>Tipo</u>	<u>Carrocería</u>	<u>Año</u>	<u>Total fabricado</u>	<u>Total Uruguay</u>
106-E1	Prototipo Berlina 2 puertas	1942	1	0
106-E2	Prototipo Berlina 2 puertas	1944	1	0
106-E3	Prototipo Berlina 4 puertas	1945	1	0
106-E4	Preseire 4 puertas	1946-1947	43	0
R 1060	Berlina 4 puertas	1947-1950	141.618	226
R 1061	Berlina 4 puertas especial minusválido	?	?	0
R 1062	Berlina 4 puertas	1950-1961	948.300	344
R 1062	Berlina 4 puertas (FASA España)	1053-1959	26.298	0
R 1062	Berlina 4 puertas (HINO Japón)	1953-1963	Aprox. 50.000	0
R 1063	Berlina competición	1950-1952	70	0
R 1064	Barqueta Monthéry Vernet-Pairar	1952	1	0
R 1065	Prototipo Le Mans	1953	1	0
R 1066	Barqueta Deutsch y Bonnet	1953	1	0
R 1067	Prototipo Le Mans	1953	1	0
R 1068	Barqueta Louis Rosier	1953	1	0
R 2070	Comercial	1948-1950	11.119	0
R 2071	Comercial	1950-1952	4.240	0
TOTALES		1946-1963	1.181.696	570

5 - LOS 4 CV EN EL URUGUAY DEL SIGLO XXI

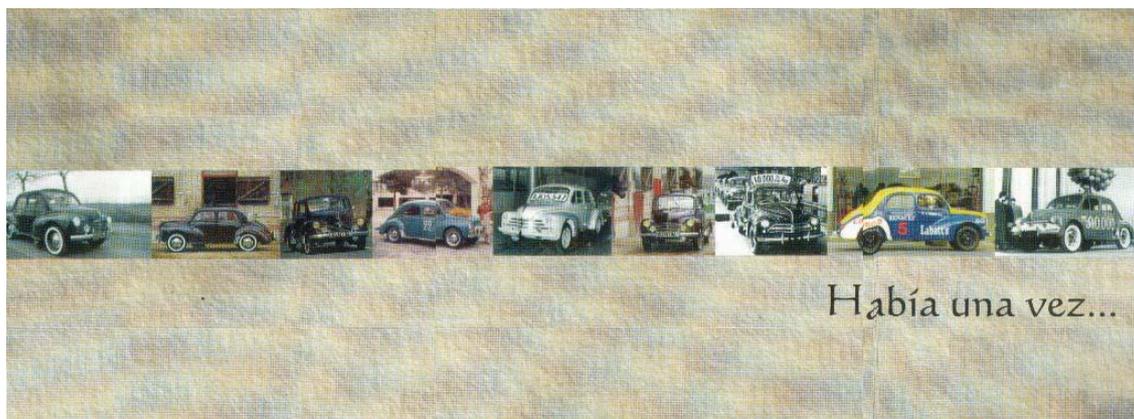
En el número anterior de “Rombo Uruguay” y teniendo presente que nos hallábamos al comienzo del siglo XXI, nos preguntábamos que suerte habían corrido, y todavía podían quizás seguir corriendo, los “Juvaquatre” que habían llegado al Uruguay cincuenta años antes.

Vale ahora preguntarse que ha pasado con los “Renocitos” que hasta hace pocos años seguían mezclándose en número apreciable en el tráfico de Montevideo y continuaban viéndose en las calles de las ciudades y en las rutas del Interior del país.

Pues bien, aunque ya no se les encuentra con la misma frecuencia con la que aún se les veía hace unos diez o quince años, todavía pueden encontrarse a algunos de estos 4 CV en Montevideo y el Interior, ronroneando en el tráfico y quizás medio destartados pero todavía en marcha.

Pero a comienzos del nuevo siglo se advierte que la mayoría de ellos han abandonado el servicio activo, y que al margen de esos pocos que todavía circulan como vehículos de uso normal, quedan en el Uruguay tan sólo alrededor de una decena de 4 CV en muy buen o excelente estado, todos ellos en manos de coleccionistas (el 4 CV de nuestra propiedad, un “Sport 1956” actualmente en exhibición permanente en el “Museo del Automóvil” del “Automóvil Club del Uruguay”, se reproduce en la tapa de este número de “Rombo Uruguay”).

Es que en el Uruguay al igual que en el resto del Mundo (y existen clubes de aficionados exclusivamente dedicados al 4 CV en Suiza, Japón, España, Francia, Estados Unidos, etc.), aunque por su carácter popular y por el gran número de unidades producidas no se les aprecie entre los de más valor, los 4 CV RENAULT han ido poco a poco convirtiéndose en objeto de veneración, especialmente para toda una generación de mujeres y de hombres que, como narra el periodista Alvaro CASAL TATLOCK en esta misma revista o como quien escribe este artículo, recuerdan una niñez o adolescencia durante las cuales se desplazaban en un auto familiar que no era otro que uno de aquellos “Renocitos” de los años 40 y 50.



Invitación de “SANTA ROSA AUTOMOTORES S.A.”, actual representante de RENAULT en el Uruguay, para festejar los 50 años del 4 CV RENAULT (29 de noviembre de 1996, Salolnes del Laboratorio Tecnológico del Uruguay” (LATU), en Carrasco, Montevideo).



Parque Roosevelt, Montevideo, aproximadamente 1951: Enrique y Alejandro ABAL OLIU junto al 4 CV de su padre Enrique ABAL SALVO.

Así, trascendiendo los datos objetivos que pautaron este artículo para introducirnos en aspectos mucho más subjetivos, no puedo dejar de tener presente que el primer vehículo de mi padre que recuerdo era un 4 CV (exactamente el 4 CV que aparece en la precedente foto).

Asimismo, tengo perfectamente grabado en el recuerdo que a mediados de la década de 1950 un 4 CV “Ferlec” (celeste, cuyo techo se había pintado de color crema) se encontraba siempre en el garage de la casa de nuestros abuelos ABAL en la calle Yí (en compañía de un Juvaquatre y de un Frégate); que nuestro materno tío Fernando OLIU CHIAZZARO se desplazaba en un 4 CV; que nuestra madre Nelly OLIU CHIAZZARO y nuestra tía Nancy ABAL SALVO aprendieron a manejar en sus sendos 4 CV celeste y verde (a ellas regalados por nuestro abuelo en 1956); que en un 4 CV aprendí a conducir a comienzos de la década de 1960; que en el 4CV de nuestra madre y en un 4CV “Sport” 1955 que había en casa de nuestro abuelo Enrique ABAL BIDEGARAY hice mis primeras salidas con amigos y amigas; que un 4 CV “Sport” 1955 fue, por 1968, mi primer auto; y que, finalmente, por 1984 (y luego de haber adquirido previamente y para restaurar otros dos 4 CV que luego vendí, uno de ellos equipado con el sistema de embrague “Ferlec”), adquirí - con 20.000 kms. de origen - el mismo 4CV “Sport” 1956 negro que con sus 50 años a costas tiene actualmente 21.000 kms. y que, como ya señalé precedentemente, se reproduce en la tapa de este número de la revista.



Montevideo, aprox. 1950: un 4 CV de Enrique ABAL BIDEGARAY frente a su "chalet" de Carrasco en la calle Carlos F. Sáez.

Por lo demás, a continuación se reproducen muchas fotografías tomadas en el Uruguay en los últimos tiempos, donde se ven algunos de los muy variados 4 CV con los que, en muy diversos estados de conservación, nos hemos cruzado en Montevideo y distintos lugares del Interior del país.



1995, Paris, en el taller del "Club des Amateurs d'anciennes Renault" en 27, rue des Abondances, Boulogne-Billancourt, Paris.



58 años después:
Los “4 CV” en el Uruguay del Siglo XXI.



03/08/2001.
Montevideo (desarmadero Cno. Maldonado).



26/02/2002.
Montevideo (Aguada).



23/07/2002.
Montevideo (Camino Maldonado).



28/09/2002.
Montevideo (Malvín Norte).



22/09/2002.
Minas (depto. de Lavalleja).



19/10/2002.
Carmelo (depto. de Colonia).



20/10/2002.
Carmelo (depto. de Colonia).



15/12/2002.
Solymar (depto. de Canelones).



15/02/2003.
Montevideo (Desarmadero Paso del Molino).



16/02/2003.
Montevideo (Cerro).



20/10/2002.
Nueva Helvecia (depto. de Colonia).



08/02/2003.
Las Piedras (depto. de Canelones).



16/02/2003.
Montevideo (Cerro).



24/02/2003.
Montevideo (Cordón).



01/06/2003.
Montevideo (Capurro).



16/09/2003.
Montevideo (Museo "A.C.U.").

07/06/2003.
Montevideo (Portones de Carrasco).



04/10/2003.
Punta del Este (depto. de Maldonado).



08/11/2003.
Lomas de Solymar (depto. de Canelones).



09/11/2003.
Montevideo (Portones de Carrasco).



23/01/2004.
Pando (desarmadero, depto. de Canelones).



23/01/2004.
Bernardo ABAL, Pando (desarmadero
depto. de Canelones).



23/01/2004.



23/01/2004.

Pando (desarmadero depto. de Canelones).



23/01/2004.

Pando (desarmadero depto. de Canelones).

Pando (desarmadero depto. de Canelones).



19/02/2004.

Montevideo (Arroyo Seco).



15/08/2004.

Gianna Cecchetto. Montevideo (Brio. Sur).



19/09/2004.

Young (depto. de Río Negro).



18/02/2005.

Montevideo (Prado).



24/02/2005.

Colonia (depto. de Colonia).



Febrero 2005. Colonia Renault 4 CV



Octubre 2005. Nueva Helvecia

24/02/2005.
Colonia (depto. de Colonia).



27/01/2006.
San Carlos (depto. de Maldonado).



16/04/2006.
Montevideo (Barrio Sur).

22/10/2005.
Alejandro Abal, Nueva Helvecia
(depto. de Colonia).



28/01/2006.
Piriápolis (depto. de Maldonado).



12/04/2006
Gianna Cecchetto, Minas (depto. de
Lavalleja).

V I C T O I R E

DES

4 CV RENAULT



LA NOUVELLE 4 CV RENAULT



est née...

Après des essais multiples et prolongés qui ont permis sa mise au point parfaite, elle connaît la consécration du Salon de l'Automobile

mais elle ne pourra sortir avant le milieu de l'année prochaine : il faut en effet plusieurs mois pour achever l'outillage considérable nécessaire à sa fabrication en très grande série. Nous comptons disposer en 1947 de contingents d'acier suffisants pour assurer les grosses cadences de livraison inscrites à notre programme. Nous pourrons alors satisfaire les immenses besoins de notre clientèle.

S'il est donc prématuré de développer dès maintenant les arguments propres à asseoir votre conviction au sujet de cette remarquable voiture, nous avons voulu néanmoins répondre à votre curiosité et alimenter vos rêves pendant quelques mois encore.

De l'avis de tous ceux qui l'ont essayée, la 4 CV RENAULT, de conception absolument nouvelle, est une voiture vraiment économique, extrêmement brillante et confortable. Vous l'avez vue, vous l'avez trouvée jolie, séduisante...



VOUS AUREZ BIENTOT LA VOTRE !..



