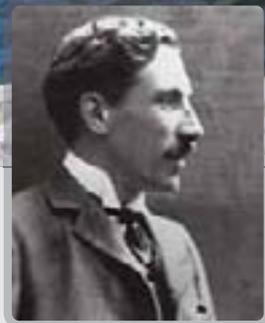


Renault 4 CV



Louis Renault
15.2.1877 – 24.10.1944

CENNI STORICI

La seconda guerra fu una terribile emanazione di un periodo storico in cui germinarono sentimenti di vendetta propagandati ad arte da un despota e dalla sua ristretta cerchia di oligarchi. La Germania, attanagliata dai debiti e dalla fame, rappresentò un terreno fertile per lo sviluppo di un disegno premeditato che avrebbe annientato in cinque anni la vita di milioni di persone. Fu perpetrato ogni genere di violenza, ma, malgrado l'establishment mondiale stesse naufragando tra le fiamme generate dalle sue stesse bombe, non fu mai sradicata la forza delle idee.

► Ed è proprio di questo che vi parleremo, proiettandovi, attraverso un'appassionante testimonianza, in quegli anni di morte e di cambiamento. Sotto i bagliori della battaglia imperante fu concepita in tutta segretezza una simpatica vetturella, la Renault 4CV, che divenne simbolo di una Francia ardentemente impegnata a li-

berarsi dal giogo nazista. ► Il 22 giugno 1940, a Rethondes, Philippe Pétain firmò l'armistizio con la Germania e, due giorni più tardi, con l'Italia. Le officine Renault, il cui personale si era sparpagliato tra le fila dell'esercito, ritornarono lentamente ad animarsi, ma nessuno sapeva quali potessero essere i destini dell'azienda e, soprattutto, non v'era alcun programma di produzione. Il 3 luglio 1940 i tedeschi presero possesso degli stabilimenti. Nei corridoi, il cupo rimbombare dei loro stivali non s'affievolì che alla liberazione della Francia. Alla loro testa, tre dirigenti della Mercedes-Benz, capeggiati dal principe von Urach. Un personaggio di nobili radici, profondo conoscitore ed estimatore della cultura e della lingua francesi (in passato fu rappresentate a Parigi proprio della Mercedes). ► Nessuno, all'interno della Renault, poteva muovere un dito senza l'approvazione degli invasori. Il piano industriale che prevedeva, tra l'altro, la riconversione di una serie di motori, la ripresa della fabbricazione di Juvaquatre, Primaquatre e camion di vario tonnellaggio, venne quasi interamente bocciato. Fu permessa unicamente la costruzione di autocarri da 3 e 5 tonnellate, utili alla causa logistica e tattica del Reich (so-

prattutto sul fronte russo). ► I vertici di Renault, il cui consiglio d'amministrazione si riunì il 7 ottobre del 1940, optarono per una politica attendista, sperando nella vittoria degli alleati, ma collaborando nei limiti dell'indispensabile con i tedeschi (per non precludersi ogni possibilità di sopravvivenza in caso di una vittoria dell'Asse). Proprio a causa di queste scelte collaborazioniste, Louis Renault fu bersaglio, dopo la liberazione, di numerose denunce e di un'intensa campagna denigratoria da parte della stampa. Fu incriminato, incarcerato, internato in un ospedale psichiatrico e, vittima di gravi problemi di salute, morì nella clinica «Saint-Jean-de-Dieu» a Parigi il 24 ottobre del 1944.



Nata sotto le bombe e cresciuta come simbolo di libertà



La 4CV ► Nacque durante l'occupazione tedesca, nel riserbo più assoluto. Von Urach e suoi controllavano tutte le attività ed era quindi proibitivo ipotizzare un nuovo progetto su piena iniziativa della Casa francese. La vettura doveva rimpiazzare la Juvaquatre, che tanto successo aveva ottenuto nei due anni precedenti lo scoppio del conflitto. Doveva però essere meno cara e di fascia leggermente più bassa rispetto alla sua progenitrice, perché si prevedevano tempi economicamente duri per i vari Paesi coinvolti nelle belligeranze. ► Il concepimento fu affidato agli ingegneri Fernand Picard ed Edmond Serre. Il primo prototipo fu realizzato nel 1943. Scampato miracolosamente ad un bombardamento alleato, effettuò i suoi primi giri di prova clandestini il 4 gennaio di quell'anno, nei pressi di Meudon. Somigliava sorprendentemente all'antenata della «Maggiolino», poiché Charles-Edmond Serre, nel 1939, visitò il salone di Berlino in compagnia di Louis Renault e fu attratto dai tre primi prototipi della KDF (futura Volkswagen). Ne rimase particolarmente impressionato, soprattutto per l'aspetto originale e per la posizione della meccanica interamente realizzata sul posteriore (l'idea era siglata da Ferdinand Porsche). ► Non convinse però del tutto i vertici Renault, per cui, già l'anno seguente, ne fu assemblato un altro decisamente più gra-

devole. Se ne occupò Roger Barthaud, dirigente del Dipartimento carrozzerie di Boulogne-Billancourt. ► La liberazione della Francia e l'arresto di Louis Renault condizionarono profondamente l'ulteriore sviluppo della 4CV. A capo dell'azienda venne nominato Pierre Lefaucheu che, da subito, mostrò interesse verso il progetto ed il suo miglioramento. L'ultimo prototipo, il terzo, vide la luce nel novembre del 1945. Con quattro porte ed un orientamento decisamente rivolto alle famiglie, era molto prossimo alla macchina che poi venne commercializzata due anni più tardi. La 4CV entrò in produzione nell'estate del 1947 e vi rimase fino al 6 luglio del 1961. Fu la prima «francese» a superare il milione di esemplari (1'105'547 unità per l'esattezza). Sulla base della 4CV nacquero modelli storici come la Alpine.

La nostra vettura ► Si tratta di una Renault 4CV Type R 1062 Grand Luxe. Venne svelata al pubblico in occasione del Salone di Parigi (ottobre 1950). Fu disponibile all'acquisto pochi mesi più tardi, nel 1951. Quell'anno si verificò un rincaro generalizzato delle materie prime che determinò un prezzo di listino di ben 386mila franchi francesi. La Type R 1062 sostituì la 1060 e presentava una lieve riduzione della cilindrata a 747 cm³ per poter accedere alle competizioni nella categoria Turismo 750. La Grand Luxe, forse già concepita in previsione dell'esportazione per gli Stati Uniti nel 1952 (verso cui, tuttavia, approdò con l'evoluzione denominata «Sport») proponeva finiture più dettagliate rispetto alle spartane serie di base. Oltre alla dotazione della Luxe, ossia volante color crema, deflettori anteriori, antifurto, due fari posteriori e paraurti con rostri, era corredata da sedili in velluto, fano antinebbia, porta targa cromato e gomme a fianco bianco.



I risultati sportivi ► La 4CV ebbe una gloriosa carriera agonistica, anche merito della leggerezza del corpo vettura e della brillantezza del motore. La leggenda iniziò molto presto, nel 1948, con la vittoria alla corsa del Mont-Ventoux. Ma fu il 1949 a consacrarla definitivamente nella storia dell'automobilismo: ottenne il primo posto, nella categoria «piccole cilindrate», al Rallye di Monte-Carlo (guidata dai Rosier, padre e figlio). Anche il 1951 si rivelò spettacolare e vide la minuscola Renault partecipare alla 24 ore di Le Mans, da cui uscì vittoriosa. Lo stesso anno la 4CV fu ridotta di cilindrata a 747 cm³ (e divenne Type R 1062) per essere in conformità con i regolamenti sportivi della categoria Turismo 750. Da quel momento si perpetuò una continua ascesa ai vertici, con innumerevoli successi nelle varie edizioni del Rallye di Monte-Carlo, Tour de France automobile, Coupe des Alpes, Mille Miglia

(con Jean Rédélé e Louis Pons), 24 Ore di Le Mans, 12 Ore di Sebring, eccetera.

L'acquisto e il restauro ► È una storia d'ordinaria passione, quella che riguarda l'acquisizione di questa splendida francese d'altri tempi; un amalgama di contatti tramite conoscenti, trattative, legami con il passato e moti d'attaccamento. Luca Rollini, l'attuale proprietario, ce ne racconta la trama. «L'auto, acquistata in una concessionaria (presumibilmente a Lugano o nella zona di Agno) nel maggio del 1951, apparteneva ad una signora di Lamone, vedova di un uomo che aveva gestito un'azienda di sfasciacarrozze. La contattai e fissai un primo appuntamento. In quel luogo dismesso v'erano tre grossi container che celavano altrettante macchine. Tra loro, anche la mia 4CV. Quando la vidi fui scettico, ma decisi comunque di scattare qualche fotografia che mi avrebbe permesso di condurre le necessarie ricerche. Gli esiti furono straordinari, perché scoprii che il modello era piuttosto raro (credo ne esista uno soltanto in Svizzera in tutto e per tutto uguale al mio). Si trattava infatti del R 1062 Gran Luxe, il più rifinito, particolare e prezioso della categoria. La vettura, con queste modalità, fu costruita soltanto per due anni. Fissai dunque un altro appuntamento, il 14 novembre del 1994, e decisi che la 4CV andava salvata da una fine ingloriosa, malgrado avesse il blocco motore rotto. Debbo dire che la signora ne sopravvalutò un pochino le potenzialità di mercato. Un'inclinazione più che comprensibile visto che il marito le aveva caldamente consigliato di non venderla, perché un giorno il suo valore sarebbe aumentato. ► La comprai, ma rimase inerte ancora per qualche anno perché nacque il mio primo figlio e gli impegni di famiglia si moltiplicarono. Il restauro, inoltre, si rivelò più complesso del previsto. Un grande ostacolo fu la mancanza del tessuto per ripristinare i sedili rosicchiati dai topi. Per cercarla, mi recavo puntualmente alla fiera delle Oldtimer a Lione, ma le ditte specializzate non ne erano in possesso. Dopo 5 anni di delusioni incontrai un vecchietto, proprio a Lione, che subito riconobbe i materiali e disse che, se gliene avessi lasciato un campione, sarebbe stato in grado di inviarmeli. Una quindicina di giorni più tardi ricevetti la stoffa e questo, siccome ora potevo restituire alla 4CV la sua natura originaria, diede avvio al restauro. Un lavoro lungo e

certosino (5 o 6 anni), che ho condotto nel tempo libero e nelle vacanze: non v'è un singolo bullone che non ho risanato».

Sensazioni di guida ► «Un'auto che, senz'altro, richiede mestiere nel condurla perché ancora dotata del cambio originale, a tre marce non sincronizzato. Molti lo rimpiazzarono con sistemi più moderni che permettevano una maggiore agilità nella cambiata. Si difende ancora bene nel traffico moderno a differenza, per esempio, di una Topolino. La sua velocità di crociera è di 70-80 km/h. I freni a tamburo, se sono preparati a puntino, funzionano egregiamente. L'unico punto dolente è forse rappresentato dalla stabilità: è relativamente facile cappottarla (le testimonianze fotografiche in questo ambito non mancano di certo). Oggi, questi mezzi vanno però guidati con grazia ed è quindi un problema che si può tranquillamente gestire». ► Luca Rollini possiede altre vetture d'epoca, soprattutto di stampo francese. Si occupa, tra l'altro, del settore tecnico nell'ambito dell'Alpine Club Ticino.

di Elias Bertini

foto: Gian Marco Balemi e Luca Rollini



SCHEDA TECNICA

Marca Renault
Modello Type R 1062 Grand Luxe,
Telaio nr. 1 521 984
Prima entrata in circolazione
 12.5.1951
Colore Rouge Mexicain
 (Bordeaux, nr.704)
Cilindrata 747 cm³
Cambio 3 marce non sincronizzato
Freni a tamburo
Velocità di crociera 70-80 km/h
Velocità massima 100 km/h
Segni particolari
 cofano motore posteriore con
 un'ampia griglia per l'espulsione
 dell'aria di raffreddamento.