

Memórias

Renault 4, um MPV dos anos 60



O «blue jeans» das 4 Rodas

COM A «QUATRELLE», nome pela qual tornou popularmente conhecida, a Renault tinha não só como objectivo criar um veículo polivalente e barato, logo popular, mas, não menos importante, concorrer com o rival **Citroën 2CV**.

Ao contrário do **Volkswagen** e do **Mini**, que partiram da genialidade de dois grandes senhores da história do automóvel, o **Renault 4** é produto do trabalho de uma equipa e da vontade de um homem.

Pierre Dreyfus, na altura presidente da **Regie Renault**, olhando para o panorama social da Europa de então, pediu ao departamento criativo «um carro diferente, cómodo, que sirva para todo o trabalho, com quinta porta traseira e que agrade a todos os clientes do mundo com poucos recursos». «Quero um veículo que seja como um «blue jeans», totalmente versátil, para toda a ocasião e que não passe de moda...».

E 4 É MESMO um número mágico para o construtor francês. Pouco tempo depois de terminada a II Guerra Mundial, a nacionalizada Renault lançou um modelo que gozou de enorme simpatia, o **Renault 4 CV**, vulgarmente conhecido por «joaninha». Em finais dos anos 50, o **Renault 4 CV** custava cerca de 399 mil francos franceses e o **Citroën 2 CV**, 346 mil. Uma das premissas do caderno de encargos do novo modelo era que o seu preço se situasse nos 350 mil francos.

O PROJECTO 350, designação que recebeu o caderno de encargos da sua

concepção, apontava para uma viatura robusta, mais confortável e mais ampla que o **2 CV**, mas igualmente de concepção simples, fiável e versátil nos mais variados tipos de piso.

Como qualquer modelo que pretenda fazer história, o carro deveria ser dotado de uma estética fortemente personalizada e de conceitos inovadores. O modo de abertura da quinta porta e o plano de carga isento de arestas, cumpriram a função em termos estilísticos, acabando mesmo por ser adoptado por muitos outros modelos.

Mas, para lá chegar, os técnicos depararam-se com bastantes desafios. Para dotar o habitáculo com mais espaço rapidamente se chegou à conclusão que tanto o motor como a transmissão deveriam ser dianteiros; e na suspensão traseira aplicaram-se barras de torção transversais, rodas independentes e amortecedores, numa curiosa posição quase horizontal. Intrigante e provavelmente ainda hoje inédito é o facto de a distância entre eixos ser superior em 48 mm do lado direito.

ESTE APARENTEMENTE simples truque da engenharia mecânica, que se manteve praticamente inalterado durante toda a vida do **Renault 4**, seria um dos



responsáveis pelo à-vontade e robustez demonstradas em qualquer tipo de piso e pelo comportamento, independentemente da carga transportada.

Depois de estudadas as possibilidades de criar um motor de dois cilindros com cerca de 600 cc, a escolha recaiu no propulsor de 747 cc que equipava o «joaninha», por ser a mais económica e fiável das soluções. A caixa de três velocidades tinha apenas a segunda e a terceira sincronizadas. O comando ficou em posição semelhante ao do dois cavalos...

Para além das suspensões flexíveis, o **R4** possui ainda mais duas inovações: um circuito de refrigeração hermético e selado, com um líquido especial colocado uma única vez na altura da montagem. Foi igualmente o primeiro a suprimir os pontos de lubrificação, graças à adopção de rótulas esféricas e de juntas e articulações era grafite e em borracha.

Para a manutenção periódica da viatura bastava, pois, verificar e atestar o nível do óleo do motor e da caixa de velocidades. Além de um pouco de gasolina, claro...

CURIOSIDADES:

* Os planos do que seria a segunda geração do R4, começaram ainda antes de a primeira ter sido lançada; os primeiros protótipos apresentavam uma orientação estética oposta ao grande sucesso estilístico do mercado francês da altura, o **Renault Dauphine**.



* Existiu também a versão de 603 cc e 22,5 cv, com o mesmo bloco mas com cilindros de menor diâmetro. O **Renault 3**, como foi designado devido à potência fiscal, destinava-se ao mercado francês e seria o concorrente mais directo do **Citroën 2 CV**.



* Em paralelo com a versão de passageiros, foi criada uma outra essencialmente de carga, a **Fourgonette**. Para além da originalidade do conceito de pequeno furgão, inaugurou também a pequena abertura na parte traseira do tejadilho, denominada girafon, porque nos primeiros anúncios do modelo era utilizada uma girafa para demonstrar a utilidade desta porta no transporte de objectos mais longos.



* A plataforma versátil deu também lugar a sedutoras ou estranhas formas de carroçaria, desde modelos descapotáveis, jipes (chegou a existir uma versão de quatro rodas motrizes), carrinha de caixa aberta e até um pseudo Fórmula 1!

* Tal como o carro em si a publicidade era igualmente simples e eficaz

CONTINUA...

Na próxima semana a fase de testes e apresentação do novo modelo. E mais curiosidades.