

# ¡ VIVA LA DIFERENCIA !

## 25 ANS DE R4 EN ESPAGNE

Les conditions imposées par l'Espagne pour pouvoir vendre des automobiles sur son marché intérieur étaient assez contraignantes. Du coup, les 4L vendues dans la péninsule ont été fabriquées sur place, avec de très nombreuses spécificités par rapport aux modèles français. Une petite revue des brochures et catalogues espagnols nous éclaire grandement sur ces points. Nous commençons dans ce numéro par les berlines.

Par Hans Veldkamp ([www.allez-y.info](http://www.allez-y.info)), avec l'aide de Bram van Oeffelt, de Cruz, et des amigos du forum Club Clasicos Renault 3-4-5-6-7

**A** lors que dans la plupart des pays européens la R4 a été introduite en août 1961, l'Espagne a dû attendre jusqu'au printemps 1964 pour connaître "el nuevo 4L". La raison est qu'en Espagne, à cette époque, les restrictions à l'importation étaient en vigueur, et elles exigeaient qu'une voiture devait être composée de pièces produites localement à hauteur de 90 % au minimum. La filiale espagnole de Renault, la FASA (Fábrica de Automoviles, SA) a résolu ce problème par l'assemblage, jusqu'en 1989, dans l'usine de Valladolid, des berlines et Fourgonnette avec de nombreuses pièces fabriquées en Espagne. Jusqu'en 1968, il s'agit du type R1123, le code également utilisé en France pour les berlines. Le modèle construit entre 1968 et 1989 est en revanche si différent qu'il a reçu un numéro distinct: R1125 (voir *4L Mag* n° 20). Ce type a également été construit au Portugal en tant que R1125/267 (voir *4L Mag* n° 9). Le 267 est ici le code du pays, soit le Portugal. Ce ne sont pas seulement les voitures qui diffèrent des versions françaises, mais aussi les brochures et les manuels de Pièces de Rechange (PR). Les remarquables catalogues produits entre 1964 et 1989 illustrent les nombreuses différences avec les modèles français. Tour d'horizon chronologique des spécificités espagnoles !

**PREGUNTA:** Cuando saldrá el Renault R-4.



**RESPUESTA:** Después de su presentación en Madrid, el día 25 de los rrientes, es lamente ya su en en las distintas representaciones vnciales de la marca. Para último marzo se calcula que habrá entre ya unos 1.800 ejemplares; pero, el número de peticiones es muy su no se puede asegurar cuándo e satisfechas las solicitudes ni la ra que habrá en las entregas.

Velocidad Magazine confirme la production en mars 1964 des premières 1800 4L.

Velocidad Magazine annonce la R4: Salio el R4 (La R4 sort !)

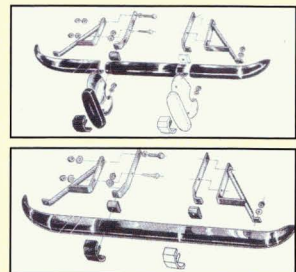
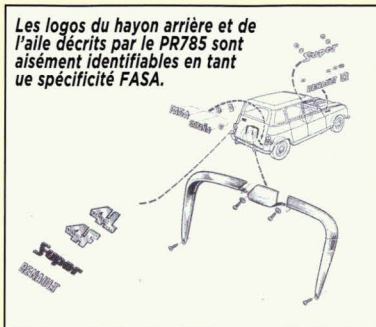




La PR785 est produit par FASA. Il s'agit non seulement des R1123 et R2104, mais aussi de la R1123S (Super).

## 1964 : EL NUEVO RENAULT 4L - NI ENGRASE, NI AGUA, SOLO UN POCO DE GASOLINA

Les brochures de lancement sont, comme d'habitude, disponibles en grande et petite version, mais les versions espagnoles ne contiennent que des photos au lieu des dessins bien connus du modèle 1962. Les dépliant ne montrent qu'un seul modèle, la 4L R1123. En comparaison avec les modèles français, les pare-chocs semblent particulièrement robustes, ressemblant à ceux équipant les Dauphines. Le modèle bleu a des enjoliveurs de roues type 1962 dits "tripodes" (et qui semblent donc avoir été montés en Espagne, ce que confirme le PR785 local...) et est dénué des petits feux latéraux. En revanche, le modèle rouge possède les enjoliveurs lisses concentriques type 1963 (ce qui sera le cas dans toutes les autres brochures espagnoles dès 1965), ainsi que les feux latéraux. Les ampoules



Pare-chocs des premiers modèles, avec butoirs différents à l'avant et à l'arrière, montés de 1964 à 1967.

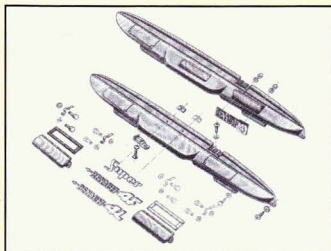
de phares jaunes suggèrent qu'il s'agit peut-être d'une voiture française, légèrement modifiée pour l'introduction en Espagne. Sur le hayon arrière, on voit l'enjoliveur de plaque ou moustache (bigote en espagnol) qui, en France, a été monté exclusivement sur les 4L de 62, les Super de 1962 et 63 puis sur les Parisienne de 1964 à 1968. En Espagne, il sera monté jusqu'en 1978, d'abord sur la R1123, et plus tard sur les R1125. Le logo de hayon arrière "4L" ressemble à la version française, mais ici on ajoute l'inscription "FASA ESPAÑA".

La poignée du hayon est encore du premier modèle. Les cabochons de feu arrière sont d'un type spécial avec un entourage de catadioptré chromé, montés en Espagne jusqu'en 1983. Les modèles munis des pare-chocs du premier type sont très rares en Espagne. Pour ceux datant de 1964, par exemple, seulement trois sont connus, dont celui portant le numéro de production 142, qui est dans son jus, et surnommé "le grand-père" (bien qu'il s'agisse d'une R1123, le numéro de production semble donc spécifique à l'Espagne...)!

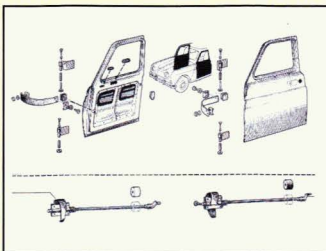
A l'intérieur de la voiture de 1964, le rétroviseur est frappant. Sur certaines photos, il est ovale et fixé sur le tableau de bord, alors que sur d'autres il est rectangulaire et fixé au plafond (comme ce sera l'habitude en Espagne). Sur le tableau de bord, un joli logo traversé par une flèche est apposé (il est différent selon qu'il est destiné à la 4L, la 4F ou la Super). Par ailleurs, les tissus (unis ou à motifs) des panneaux de portes et des sièges sont tout à fait spécifiques à l'Espagne. Les portes sont en outre équipées de lanières qui permettent de les tirer vers soi. Comme le montre le PR785, ces portes ont donc des trous supplémentaires pour laisser ressortir ces lanières...



Intérieur avec rétroviseur premier modèle et logo "flèche" (Plaza de Cibeles, Madrid).



Les logos de tableau de bord présentés dans le PR785.



Intérieur de porte montré dans PR785.

Dès le début, le moteur Ventoux a une cylindrée de 845 cm<sup>3</sup>. Les cylindrées de 747 cm<sup>3</sup> et de 603 cm<sup>3</sup>, intéressantes sur le plan fiscal en France, n'ont que peu d'intérêt en Espagne, tout comme dans de nombreux autres pays voisins. Et le système électrique est en 12 volts!

## 1965 : LA 4L SUPER, LA VOITURE TOUS AVANTAGES

Dans le catalogue de la deuxième année, il est présenté un nouveau modèle, la R1123 Super, tout à fait différente des Super françaises. La photo de la couverture montre une famille espagnole avec une dizaine d'enfants (!) venant de quitter leur maison moderne pour faire un tour dominical avec leur toute nouvelle 4L Super. Bien que leur joie soit visible, nous voyons le père de famille quelque peu sérieux lorsqu'il sort son portefeuille dans une station-service. C'était bien 6 l aux 100 km, non ? Bien qu'en Espagne, s'applique également le "ni engrase, ni agua, simplemente un poco de gasolina" (ni graisse, ni eau, simplement un peu d'essence), les temps sont peut-être durs ! Ou bien "Papa" pense-t-il au coût de la réparation du pare-chocs arrière, tordu sur la photo ? Nous ne le saurons probablement jamais. La voiture elle-même est caractérisée par des glaces arrière coulissantes et une banquette arrière pliable et rabattable comme sur la R1123 normale, mais au garnissage plus "luxueux". Sur le hayon, on distingue le logo 4L et le logo chromé "Super" sur l'aile gauche (depuis 1966). Comme la Super française de cette année, la 4L Super FASA n'a pas le hayon ouvrant vers le bas. En outre, ces voitures avec fenêtres coulissantes sur les portes arrière ne sont pas équipées des vitres de custodes entrouvrantes.

**R4L Super**

**EL COCHE TODO VENTAJAS**

Un vehículo perfectamente acabado y práctico cien por cien. Todas las características técnicas del R-4L, el simpático coche que Vd. ya conoce, en un nuevo modelo más cómodo y más confortable.

**RENAULT**

Se complace en presentar en España el R4L Super, el más práctico de todos los coches.



Couverture de la brochure 1965 qui présente la nouvelle Super.

Année de la 4L Super de 1965... avec des enjoliveurs tripodes! Le slogan : "la voiture tous avantages".

## Brochures d'époque

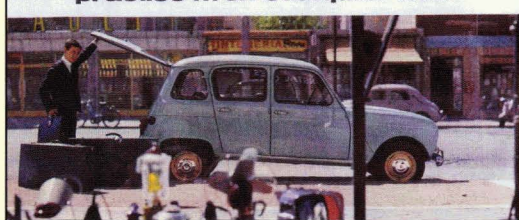


el coche de todos para todo



práctico ... en cualquier uso

La Super est présentée comme "El coche de todos para todo" (la voiture de tous pour tous).



"Práctico en cualquier uso" (pratique pour n'importe quoi).

## 1966 : UNE PARISIENNE EN ESPAGNE

En sus des 4L et des Super déjà bien connues, la brochure de 1966 met l'accent sur la Parisienne, avec quatre photos d'une version espagnole avec cannage. En fait, que ce modèle eût été vraiment vendu en Espagne demeure une grande question (le Club Clasicos Renault 3-4-5-6-7 n'en connaît aucune...). La promotion "sinfonia de claridad, atmósfera de belleza y confianza" (une symphonie de clarté, une atmosphère de beauté et de confiance) était assez incroyable ! En outre, rien n'a vraiment changé sur les voitures, sauf que le logo arrière est devenu un simple "Renault" chromé, un an plus tôt qu'en France, qu'un "Renault 4" apparaît sur l'aile avant droite et que la poignée du hayon est du deuxième type. Les différents types de butoirs de pare-chocs, déjà visibles dans le dossier de 1964, sont encore utilisés. Dès cette année, sur presque toutes les brochures le texte "Es un producto FASA Renault" est inscrit (c'est un produit FASA Renault). Ils sont fiers de leurs voitures les Espagnols, et à juste titre !



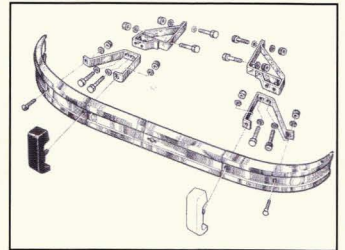
Couverture du catalogue 1966.



La Parisienne est annoncée en Espagne ; mais a-t-elle été vraiment vendue ?



Détails de la Super espagnole.



Les nouveaux pare-chocs introduits en 1967, illustrés dans le PR785.

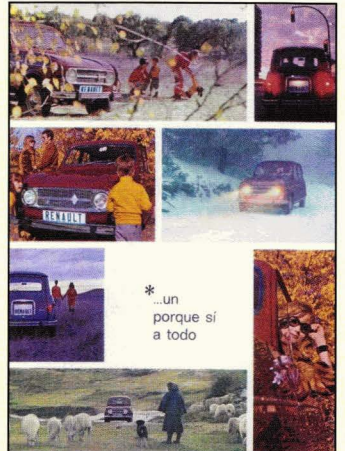
## es un producto FASA-RENAULT

Les Espagnols sont fiers de leur R4 : "es un producto FASA-Renault" (c'est un produit FASA-Renault).

## 1968 UN NUEVO COCHE : EL RENAULT 4

Comme dans de nombreux autres pays, le millésime 68 voit l'introduction d'un tout nouveau modèle. En Espagne, c'est une Super bordeaux qui l'illustre, une couleur qui a été introduite en France un an plus tôt. Les photos de la brochure ressemblent à celles du catalogue français de 1967 (une même famille), mais les voitures sont tout à fait spécifiques à l'Espagne. Pour la première fois, Renault a attribué un type distinct pour ce modèle, qui diffère du français : la R1125 (R1120 ou R1125 en France). La voiture possède la large calandre chromée bien connue qui englobe les phares, des clignotants plats (au lieu d'être pointus) de marque Yorcka ou FAESSA, et le nouveau tableau de bord beige (introduit en France en 1967, et maintenu en Espagne dans cette couleur jusqu'en 1983). Concernant les pare-chocs, le profil carré est inspiré de la R8 (en France, le modèle

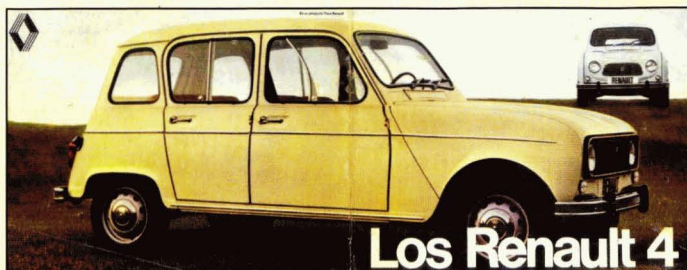
"profilé" était introduit la même année). Selon le PR897, il y a deux modèles, la Super (R1125S) et le modèle de base, la R1125. Toutes les deux sont dotées du nouveau moteur Sierra de 852 cm<sup>3</sup> (autrement dit, le "Cléon" à 5 paliers introduit sur la R8, mais pas dans cette cylindrée réduite) et de quatre vitesses. Equipement très notable : les accoudoirs des portières avant. La Super reste évidemment le modèle luxueux. A l'arrière, le logo à gauche est simplement "Renault" et l'on trouve à droite un discret "FASA ESPAÑA". Sur l'aile droite, c'est comme en France, c'est-à-dire que l'on trouve un "Renault 4". Mais en Espagne, il est accompagné par des feux latéraux de stationnement rectangulaires. Bien sûr, la Super a les feux arrière chromés et des sièges plutôt "luxueux". Les textes qui accompagnent ce lancement utilisent le slogan "es más coche", que l'on pourrait traduire par "c'est plus qu'une voiture". Les gens de la publicité espagnole ont un certain sens de l'humour, ce que montre une des annonces : les nombreuses qualités sont répertoriées



\*...un porque si a todo

Le nouveau modèle 68 arrive !





Couverture de la brochure de 1975. Attention : calandre ancienne !



Aun más atractivo con su nueva calandra. Nuevas llantas ventiladas de 13 pulgadas y neumáticos de arcos radi...



## 1975 : VIVA LA DIFERENCIA !

Le dépliant de 1975 montre la R1125S dans sa dernière année d'existence. Comme en France, la calandre en plastique noir a supplanté la version chromée. On peut noter d'autres détails comme les baguettes de bas de caisse, plus étroites sous les portes, et la version courte des baguettes chromées d'ailes avant. Les jantes ajourées à 13 trous sont celles de la R6TL. Les feux de position et le logo d'aile avant sont supprimés. Ce qui est le plus notable est que le modèle de base (R1125) est toujours pourvu de la calandre de première génération, sans même un enjoliveur chromé ! Cela donne à la voiture un aspect curieux, avec le nouveau logo "Vasarely" introduit en 1974, les pare-chocs carrés espagnols et les enjoliveurs de phare chromés. En outre, ce modèle de base est toujours doté des jantes du premier type, et sans enjoliveur. En fait, la seule différence notable avec les premières R1125 de 1968 est le tableau de bord de deuxième génération, toujours beige.

Détails de la Super de 1975 : calandre de 3<sup>e</sup> génération, jantes de R6 et, toujours, l'enjoliveur de plaque arrière !



La R1125 de base dans les sierras : capot de première génération, mais logo "Vasarely" !



Il y a toujours des choses à faire dans le coffre, en France (à gauche) comme en Espagne (à droite). Jean et Pierre sont-ils les cousins de Juan et Pedro ?

## 1977 : UN COCHE INTELLIGENTE

La R1125TL, introduite en 1976, montre une forte ressemblance avec la R1125S de 1975, à l'exception du logo de hayon. A nos grands regrets, c'est cette année-là que l'enjoliveur de plaque est présent pour la dernière fois, sept ans après ceux des dernières Parisienne. Les clignotants rectangulaires entièrement blancs de 1977 ne seront jamais montés en Espagne. La R1125 de base est toujours vendue avec la calandre de première génération, dix ans après son abandon en France ! Pour la première fois, un rétroviseur extérieur est monté sur la TL, mais il est toujours absent sur le modèle de base. Ce qui est également remarquable, c'est le "4" en couleur qui orne la couverture, qu'on ne retrouvera jamais dans la communication de Renault.



La couverture du dépliant de 1977 montre la nouvelle R1125TL et un "4" en couleur assez rare.



Détails de la R1125TL, avec des clignotants ronds. Et l'autruche ? Eeéh...

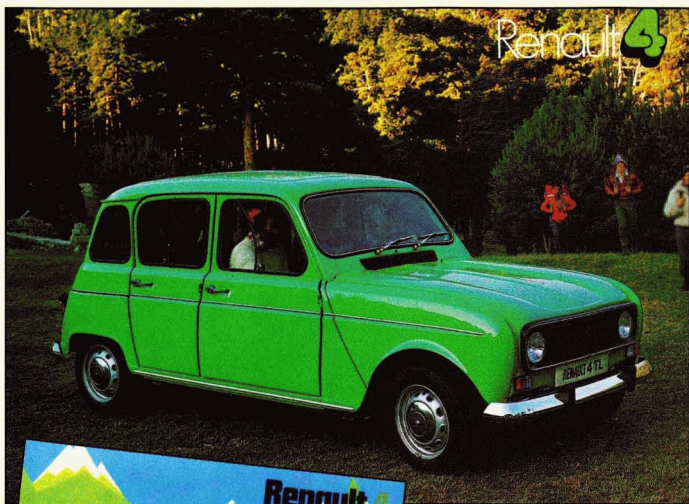


La R1125 de base 1977 (à gauche), bien sûr dotée de la calandre du premier type, se gare en créneau. La similitude avec la voiture française de la brochure de 1976 (à droite) est frappante. Remarquez qu'un chien, cela vaut environ trois valises !

Renault 4

## 1978-1981 : SU BELLEZA ES SU MECANICA

1978 est l'année où la R1125TL ressemble plus fortement qu'auparavant au modèle français. Cela est dû sans doute à la suppression des restrictions à l'importation. Les pare-chocs carrés sont finalement remplacés par le modèle profilé français de 1968, toujours chromé. Comme en France, les clignotants sont rectangulaires et bicolores, et le volet d'aération est en plastique. O Tempora, o mores ! Ce qui reste de typiquement espagnol, ce sont les baguettes latérales chromées, les baguettes de bas de caisse (cela est commun aux TL françaises, mais bien sûr pas aux GTL), les jantes ajourées avec enjoliveurs, le moteur Sierra de 852 cm<sup>3</sup>, la poignée de porte de hayon chromée et le tableau de bord beige. Le modèle est, malgré tout, facilement reconnaissable comme étant espagnol. Le modèle de base existe encore, sans enjoliveurs ni fenêtres coulissantes à l'arrière, doté d'un rétroviseur extérieur rond, mais il ressemble de plus et plus à la TL. La GTL, disponible en France depuis 1978, ne sera pas vendue en Espagne. Jusqu'à la fin de la production à Valladolid, seules les R1125 de base (jusqu'en 1981) et la TL (mais accueillant au millésime 1982 le moteur de 1108 cm<sup>3</sup> de la GTL française !) seront construites. En 1981, six ans après la France, la capacité du réservoir passe de 26 à 34 l.

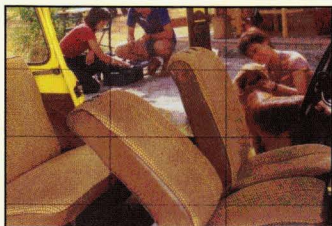


Renault 4



Les couvertures des catalogues de 1978, 1979 et 1980 montrent des voitures assez proches des "françaises", mais encore facilement identifiables comme espagnoles.

Quelques détails de la TL de 1979 bien connus des modèles français : calandre et volet en plastique noir, entre autres, mais aussi les jantes R6 et les feux arrière à l'encadrement chromé de catadoptré plutôt "espagnols".



Le tableau de bord est toujours beige, et les panneaux de portes sont munis d'accoudoirs. A noter le plafonnier rectangulaire en 1982 et l'élégante sellerie en drap.



Coche funcional: Su belleza es su mecánica.



Parrilla exterior de aire, limpiaparabrisas negro mate.



Piloto trasero muy visible.



Utili manecilla de puerta.

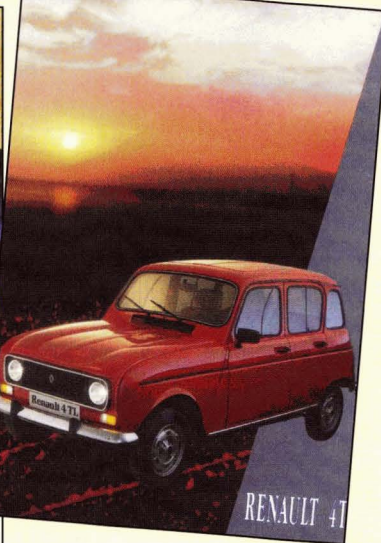
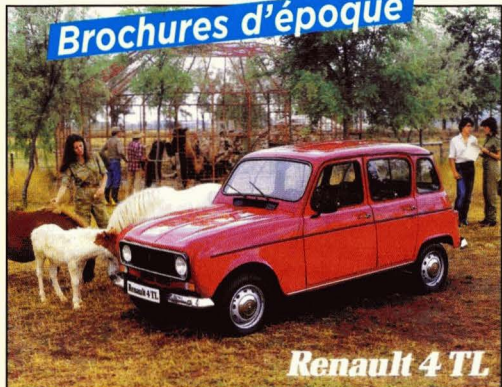


Espejo retrovisor negro mate.



Neumáticos radiales. Llanta ventilada.

## Brochures d'époque



Les couvertures des catalogues 1982, 1983, 1986, 1988 et 1989. Les baguettes en plastique noir sont évidemment espagnoles, en association avec la baguette de bas de caisse chromée. Le capot à grille sous la calandre trahit le moteur "1,1 litres", monté dans les TL en 1982.

## 1982-1989: LES DERNIÈRES ANNÉES DE PRODUCTION À VALLADOLID

Hélas, entre 1982 et 1989, les R4 valladolidiennes deviennent, à l'extérieur, de plus en plus similaires à leurs sœurs françaises, mais elles sont toujours reconnaissables comme étant espagnoles. En 1982 la grille d'aération sous la calandre, typique du moteur 1108 cm<sup>3</sup>, apparaît pour la première fois sur les TL. C'est normal, car le moteur Sierra 852 cm<sup>3</sup> est retiré de la production après quatorze ans de bons et loyaux services et est remplacé par le Cléon de 1108 cm<sup>3</sup>, alors que le modèle se nomme toujours TL ! Les baguettes latérales sont toujours là, mais elles sont dorénavant en plastique noir, très caractéristiques des R4 espagnoles à partir de 1983, alors que la baguette de bas de caisse reste chromée. Les pare-chocs et la poignée du hayon arrière chromés sont en revanche maintenus, ainsi que les jantes ajourées avec enjoliveurs, les accoudoirs et le tableau de bord beige, devenu noir en France au millésime 74. Parmi les caractéristiques notables, les sièges noir et blanc en 1982 (disponibles avec des chats aux couleurs convenables !), et le plafonnier rectangulaire.

Le tableau de bord dans le style de la R5 est introduit, comme en France, en 1983. En 1986, l'encadrement chromé du catadioptré des feux arrière est abandonné. En 1987-1989, les poignées de portes sont en plastique noir, et les jantes équipées de 6 trous rectangulaires. Les autres différences avec les modèles français sont toujours les pare-chocs, les enjoliveurs de bas de caisse et la poignée de hayon, tous chromés, les baguettes de tour de caisse en plastique noir, et, à l'intérieur, les accoudoirs.

Finalement, en 1989, la production de la 4L à Valladolid est arrêtée. Des modèles Clan seront importés de Slovénie pendant deux ans. C'est la fin de vingt-cinq ans de production de R4 particulièrement remarquables en Espagne !

Jusqu'à la fin de la production, les 4TL seront aussi destinées aux jeunes. Notez le logo 1.1 litres sur le hayon.

