



# 10 AÑOS RENAULT

[www.pegasoesmcamion.com](http://www.pegasoesmcamion.com)



## AÑOS Y MODELOS

1964: R-4 (gama).  
 1965: R-8 (deja de fabricarse el Ondine).  
 1966: R-10.  
 1968: R-8 TS.  
 1969: R-6 y R-4 FS (caja de 4 velocidades y 850 cc.).  
 1970: R-12.  
 1971: Alpine 1300 y R-12 S.  
 1972: R-12 F y R-5 (deja de fabricarse el R-10).

Dentro de la historia de una marca de automóviles, diez años son un lapso de tiempo muy breve; sin embargo, y en el caso concreto de Fasa Renault, ese tiempo significa más o menos exactamente la mitad de su vida. Fasa Renault es una empresa joven, que ha crecido y se ha desarrollado de forma espectacular precisamente a lo largo de la segunda mitad de su existencia, a lo largo de los años 1963 a 1973.

En efecto, durante los primeros años de Fabricación de Automóviles Renault, S. A., se fueron realizando las obras y construcciones de sus primeras factorías y sentando las bases de su futuro desarrollo; pero no es hasta los primeros años de la década de los sesenta que Fasa Renault alcanza su mayoría de edad empresarial. En esos años, con la entrada en el Consejo de Administración de los hombres del grupo Fierro, que absorbieron los intereses del Banco de Santander, se produjeron en la empresa una serie de cambios de importancia, entre los que hay que destacar la mayor colaboración a todos los niveles con la Regie Re-

nault francesa. Sucesivas ampliaciones de capital permitieron a Fasa incrementar las instalaciones de su factoría de Valladolid convirtiéndola en una de las más modernas de Europa. Igualmente, y también a lo largo de aquellos años, se crearon la Sociedad Anónima de Fabricación de Carrocerías (Facs) y Fabricaciones Mecánicas Renault, S. A. (Famesa). Como culminación de esta nueva política, en 1966 Fasa adquiere las instalaciones de I. S. A. (Industrias Subsidiarias de Aviación), radicadas en Sevilla, y las dedica a la fabricación de cajas de cambio para sus vehículos.

Así, pues, hace una década Fasa Renault se encontraba ya dispuesta a convertirse en uno de los más importantes constructores de automóviles de España. Si hasta entonces los vehículos de la marca solamente eran montados en la factoría de Valladolid, encargándose la industria auxiliar de fabricar las distintas piezas y componentes, a partir de esa larga serie de ampliaciones Fasa iba a construir por sí misma la totalidad de sus modelos.



## PRIMEROS FRUTOS

Durante estos años, Fasa tiene en el mercado los modelos Ondine y Gordini, que alcanzan gran aceptación entre los usuarios españoles. Pero ya en 1964 se lanza al mercado el Renault 4 en sus tres versiones: normal, R-4 S y R-4 F, y la producción a lo largo de este año se eleva a 33.536 coches, siendo el porcentaje de matriculaciones de vehículos Renault sobre el total de España de un 21,6 por 100.

En los dos años siguientes aparecen, respectivamente, el Renault 8 y Renault 10; la acogida que se hace en España a estos nuevos modelos se traduce en un espectacular incremento de la producción y las ventas, que alcanzan en 1967 un total de 72.351 unidades, lo que representa un aumento del 115 por 100 en sólo cuatro años (desde 1964). También la plantilla de Fasa experimenta un rápido crecimiento, pues de los 1.362 empleados que existían en 1964 se pasa a 6.836 en 1967. Por otra parte, es igualmente en esta segunda década de su historia cuando Fasa comienza a exportar: concretamente, en 1965 las primeras exportaciones alcanzan un volumen cercano a los cinco millones de pesetas, pero ya en 1967 supera los veintisiete millones.

En 1966 hay un acontecimiento especialmente importante para la empresa; efectivamente, hasta ese año la sociedad Renault de España era la encargada de distribuir y vender en España tanto los turismos franceses de la Regie como los fabricados por Fasa en Valladolid; sin embargo, y a partir de dicho año, Fasa Renault absorbe a esta empresa y la convierte en un departamento comercial, con lo que la distribución y venta de sus fabricados queda dentro de la marca como una más de sus extensas actividades.

## CONSOLIDACION EN EL DESARROLLO

Con la presentación, en enero de 1968, del nuevo Renault 4 mejorado, que es equipado con el motor Sierra de cinco apoyos—derivado de la gama R-8/R-10—con cilindrada de 850 cc. y caja de cambios de cuatro velocidades; este modelo se convierte en uno de los campeones de la marca, pues de las 70.870 unidades que son producidas ese año, más de 42.000 corresponden a este modelo. También el R-8, repaldado por el recién aparecido R-8 TS, consigue excelentes resultados entre un público que se muestra partidario de este duro y potente coche.



[www.pegasoesmicamion.com](http://www.pegasoesmicamion.com)





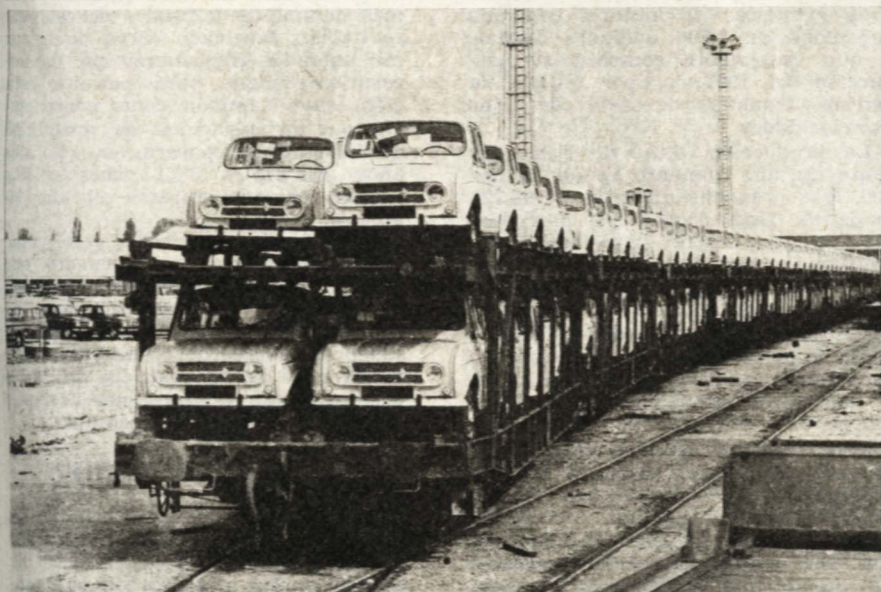
En el aspecto deportivo se puede considerar que Fasa Renault ha sido la pionera en España, especialmente a través de su modelo Alpine y R-8 TS. Ya en 1968, dos pilotos españoles—conduciendo respectivamente un Renault 8 Gordini y un Alpine Renault—consiguen los títulos de campeón de España de Rallyes en Turismo y en Gran Turismo, Sport y Prototipo, este último por segunda vez consecutiva.

También en el capítulo de las exportaciones, 1968 es un año de consolidación. Por una parte, las ventas de Fasa en los mercados extranjeros ascienden a más de cuarenta y cinco millones de pesetas. Los principales puntos de destino son: Francia, Colombia y Bélgica. Cabe destacar igualmente la creación durante este mismo año de la sociedad Renault Financiaciones, sociedad constituida para realizar en toda España la financiación de los automóviles de la marca.

## 1969, EL AÑO DEL RENAULT 6

El crecimiento económico en España durante los últimos años de la década de los sesenta, y en especial el desarrollo de la industria automovilística española, hizo posible un cambio en los modelos de mejor acogida por el público, favorable a los vehículos de mayor cilindrada y potencia. Fasa Renault, a la cabeza siempre de las nuevas tendencias, presentó en 1969, apenas seis meses después de su salida internacional, el modelo Renault 6, automóvil del que ese mismo año se fabricaron 15.675 unidades (sobre una producción total de 84.848 vehículos), dato que da una clara idea del inmediato éxito del modelo.

Durante ese año, Fasa fabricó cerca de ochenta y cinco mil unidades, y mientras que el porcentaje de aumento de toda la producción española crecía en un 38 por 100, la empresa de Valladolid lo hizo en un 42 por 100. Efectivamente, las continuas ampliaciones en las distintas plantas de Fasa y la agilidad comercial desarrollada hicieron que la capacidad total de producción de la empresa se elevara hasta un límite espectacular. Este aumento de la capacidad de producción se manifestó también en las exportaciones, que durante ese año crecieron en un 47 por 100 sobre el año anterior; en este sentido son de destacar las conversaciones y acuerdos llevados a cabo con la Regie Renault de Francia para la fabricación en las factorías españolas de gran número de piezas para los vehículos del país vecino.



10 años  
de ruedas



[www.pegasoesmicamion.com](http://www.pegasoesmicamion.com)

## LOS PLANES DE EXPANSION DE 1970

Ya en 1970, y gracias a las acertadas previsiones y a los estudios desarrollados, se sentaban en Fasa Renault las bases del cercano desarrollo de la empresa. En efecto, los planes de expansión de la marca vallisoletana estaban ya en marcha y sus previsiones cubrían un considerable aumento de la demanda del mercado.

Las inversiones realizadas por Fasa durante este año alcanzaron la cifra de 1.356 millones de pesetas, que correspondieron a la ampliación y modernización de las instalaciones existentes, por una parte, y por otra, a la ejecución de nuevos proyectos. Entre éstos son de destacar la nueva factoría de montaje, cuya terminación e inauguración se llevó a cabo al año siguiente, y que estaba dotada de una capacidad de producción de 450 vehículos diarios; la ca-

dena "transfer" de bloques de cilindros y culatas de motores con una capacidad de 1.500 unidades diarias, y que igualmente comenzó su producción en 1971, y, por último, la cadena "transfer" de cárter de cajas de velocidades.

La producción total de Fasa durante ese año aumentó en un 24 por 100, lo que supone un total de 98.720 unidades. Este récord sin precedentes permitió, entre otras cosas, fomentar las exportaciones, que igualmente pasaron de 67 millones en 1969 a 175 en ese año. Por otra parte, las ampliaciones efectuadas en la empresa repercutieron en un aumento de plantilla, que de esa forma alcanzó una cifra de 8.717 empleados directos.

Cabe destacar también en ese año la aparición en el mercado del revolucionario Renault 12, vehículo de características totalmente nuevas en España, y que rápidamente se hizo con una buena parte del mercado. En efecto, aun habiéndose iniciado

la producción de este modelo en el mes de marzo, a finales de este año se habían fabricado cerca de quince mil unidades. El esfuerzo que fue necesario realizar para permitir esta cifra tuvo también como consecuencia que la capacidad de producción de la empresa pasara, en sólo dos años, de 275 a 380 coches al día, pasando a 430 durante el año siguiente.

A partir de esta fecha, y tal como puede apreciarse en el cuadro que publicamos, los índices de producción y ventas de Fasa Renault han ido creciendo de año en año, superando sus propios récords precedentes. Igualmente en el resto de sus actividades, como veremos más adelante, el crecimiento ha sido constante.

## UN BRILLANTE FUTURO

A finales de 1971, el capital social de Fasa se elevaba a 2.250 millones de pesetas, y su volumen de negocio en ese año ascendió a la con-



[www.pegasoemcamion.com](http://www.pegasoemcamion.com)

siderable cifra de 12.015 millones, cantidad a proxímadamente superior en un 90 por 100 a la cifra de 1968. Por otra parte, la producción volvió a elevarse hasta los 110.328 automóviles, y las ventas sobrepasaron los ciento doce mil.

Es indudable que 1971 fue un año de crecimiento en la economía española, lo que repercutió sobre la demanda de turismos y furgonetas. Las medidas de estabilización que se pusieron en vigor a finales de 1969 obtuvieron los resultados deseados, y con ellos la llegada de una normalización económica, normalización y crecimiento que no pillaron desprevenidos a Fasa, quien gracias a las ampliaciones realizadas y a las obras en curso se encontraba preparada para absorber la recuperación de la demanda.

También la exportación, cumpliéndose las previsiones establecidas, acusó un fuerte incremento, pasando de los 174 millones del año anterior a la cantidad de 550 millones; este

aumento correspondió en su mayor parte a los vehículos completos y, en segundo lugar, a los cárter, cilindros y culatas de motores.

La gama de modelos de Fasa Renault fue notablemente ampliada con la incorporación del nuevo Alpine 1300, el Renault 12 S, vehículo dotado de los mayores adelantos de la técnica y de gran cantidad de detalles de confort, y las nuevas furgonetas Renault 4 F.

Por otra parte, y en el aspecto deportivo es de destacar la gran aceptación que entre todos los aficionados consiguió la Copa R-8 TS y también el Campeonato de España de Rallyes, ganado por Lucas Sainz con Alpine y Renault 8 prototipo.

Los años 1972 y 1973 representan para Fasa Renault la confirmación como gran industria de automoción y una de las más importantes del sector.

Por fin, los años 1972 y 1973, con la inauguración de la segunda factoría de Valladolid—totalmente au-

tomatizada y una de las más modernas de Europa—y la presentación de los nuevos planes de expansión que, de conformidad con el decreto regulador de la fabricación de automóviles en España, significan unas inversiones superiores a los diez mil millones de pesetas, representan para la reciente historia de la marca un paso más, quizá el más importante en su camino para afrontar las nuevas perspectivas que la industria automovilística española va a asumir en los próximos años. De cara a esta nueva coyuntura del sector es de destacar que probablemente haya sido Fasa la empresa que mayor penetración en el mercado nacional ha conseguido.

En resumen, Fasa Renault ha conseguido a lo largo de los veinte años de su historia, y muy especialmente en la última década, un privilegiado lugar dentro de la industria automovilística nacional, con un desarrollo continuo y siempre sobre la base de una reconocida calidad y seriedad.

