

50 let Renaulta R4

"Katrce"

Avtor: Marko Pislak

Zgodba tega avtomobila se je začela leta 1956, ko je Henry Dreyfuss, direktor podjetja Renault zaslugil, da so kupci avtomobilov pripravljene na nekaj novega, na avtomobil, ki bi bil drugačen, bolj uporaben.

Osnovna ideja inženirjev je bila zasnovati bolj "sproščujoč" avto, ki bo porušil meje med različnimi nameni karoserij avtomobilov. Prilagodljiv avto, ki bi bil primeren vsaki situaciji. Avto, ki bo čez teden omogočal obrtniku prevažanje lestev in orodja, za vikend pa prevoz cele družine na piknik v naravi. Prtljažnik je moral biti z lahkoto povečljiv za prevoz koles ali tedenskega nakupa v supermarketu. Seveda je moral biti dokaj tih in varčen. Skratka, ideja je bila narediti "blue jeans" avto, ki bi bil kot modne kavbojke primeren za vsako situacijo, ki se pojavi v vsakdanjem življenju.

Tako je nastal "Project 112" vozilo, ki so ga ljubkovalno klicali "Domino", a so mu kmalu dali ime R4, ki se je obdržalo.



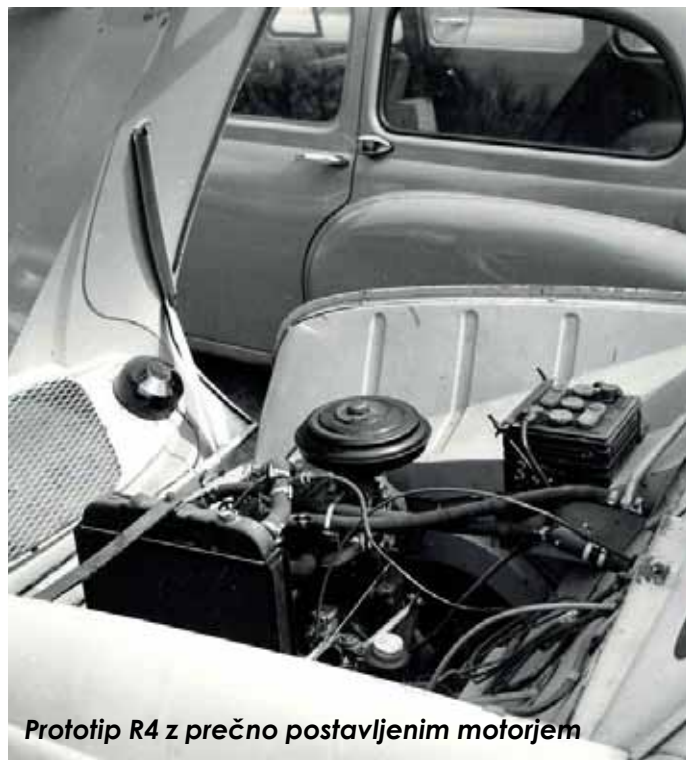
Prototip R4

Že takoj je bilo jasno, da bo nov avtomobil imel motor spredaj in pogon na sprednja kolesa za čim boljši izkoristek prostora v kabini. Ker je bil že od leta 1948 na tržišču primerljiv avto konkurenčnega podjetja Citroen 2CV – "Spaček", so pri Renaultu lahko dodobra spoznali njegove prednosti in slabosti. Tako so inženirji lažje odločili, da mora biti nov R4 malo večji, tišji, preglednejši, predvsem pa močnejši in uporabnejši kot Citroen 2CV.



Rentgenska slika prototipa R4 – zelo zanimivo ima izveden volan

Inženirji so veliko časa namenili preizkušanju različnih konceptov in idej, preden je R4 bil predstavljen javnosti. Na sliki spodaj je dobro viden motor, ki je bil v enem izmed prototipov postavljen celo prečno, v nasprotju s končnim izdelkom, ki ima, kot vemo, vzdolžno postavljene motorje.



Prototip R4 z prečno postavljenim motorjem

Ob testiranju vzdržljivosti in udobja v Tuniziji so Renaultovi inženirji uporabljali za lažjo primerjavo konkurenčna vozila ostalih proizvajalcev. Na spodnji sliki je lepo vidno, katera vozila so vzeli za direktno konkurenco novemu R4.

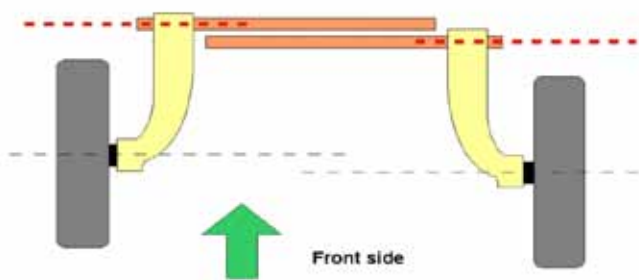


Prototip R4 in konkurenti

Med vsemi leti razvoja so inženirji dognali, da mora nov R4 imeti posamično obešena kolesa, menjalnik pred in motor za prednjo osjo, v čemer je malo ironije, saj je bil Louis Renault leta 1930 ob predstavitvi Citroena Traction Avant eden izmed njegovih najglasnejših kritikov.

Ker so inženirji hoteli popolnoma posamično obešena kolesa, so se na zadnji osi poslužili trika, ki jim je to omogočil. Tako sta zadnji torzijski vzmeti vpeti ena za drugo, s tem je medosna razdalja na desni strani daljša kot na levi strani, kar je še najbolj vidno na spodnjem delu zadnjih blatnikov R4, ki sta različno široka.

Shema zadnje preme R4



Veliko časa so inženirji posvetili zasnovi potniškega prostora in zasnovi vrat. Tako so kot prvi na svetu na osebnem avtomobilu pri R4 uporabili peta vrata, ki so bila vpeta na streho avtomobila in se skupaj s šipo odpirala navzgor. Po petih letih razvoja in testiranj je julija leta 1961 podjetje Renault predstavilo in na tržišče poslalo R4, za manj zahtevne kupce pa model R3, ki je bil zelo špartansko opremljen in je bil zaradi slabe prodaje iz prodaje umaknjen že oktobra 1962. Imel je 603 kubični motor s 16 konji in kot R4 le tri stopenjski menjalnik.



Renault R3 s 603 kubičnim motorjem

Renault R3 je dandanes zelo iskan in cenjen med zbiratelji, saj jih je bilo izdelanih le 2526. Na voljo je bil le v sivi barvi, ni imel zadnjih bočnih šip, stranskega ogledala in odbijači so bili preproste ukrivljene kovinske cevi. R3 je za modelno leto 1962 dobil nov modrikast odtenek barve in levo bočno ogledalo.



R3 – levo model 1962, desno 1961

Osnovni R4 oziroma R4L, kot se je glasila uradna oznaka modela, je imel 747 kubični motor z 20 konji in prav tako tri stopenjski menjalnik, kar je bilo zelo zastarelo v primerjavi s Citroenom 2CV, ki je takrat bil star že trinajst let in je imel od začetka štiri stopenjski menjalnik.

Leta 1962 sta modela De Luxe in Super Comfort dobila večji, 845 kubični motor s 24 konji modela Dauphine, a sta imela vseeno le tri stopenjski menjalnik. De Luxe je bila bolj opremljena verzija z bolj vsečno notranjostjo in bolj modnimi barvami.



Notranjost modela R4 De Luxe

Še posebej zanimiva pa je bila verzija Super Comfort, ki je bila mišljena že skoraj kot luksuzni avtomobil. Imela je posebne udobnejše sedeže, platneno pomično streho, dvojne kromirane odbijače in vrata prtljavnika vpeta spodaj, v katera se je pri odpiranju sknila šipa.



R4 Super Comfort s spodaj vpetimi petimi vrati in platneno pomično streho

V vratih prtljažnika pri modelu Super Comfort je bil mehanizem, ki je omogočal, da se je šipa skrila vanje in ni bila ob odpiranju izpostavljena poškodbam.



R4 Super Comfort z odprtimi zadnjimi vrati

Že leta 1962 je Renault poslal na rally Monte Carlo malenkostno prirejen R4, kateremu so vsa stekla zamenjali s takimi iz pleksi stekla, da so mu malo zmanjšali težo, dodali tri dodatne luči spredaj. Ta R4 je s svojo majhno močjo in robustnim vzmetenjem opravil s to preizkušnjo brez večjih problemov. Seveda ni nobeno presenečenje, da je R4 končal rally na zadnjem mestu, čemur se ob pregovorno nešportni naravnosti avtomobila sploh ni za čuditi.

Leta 1963 je Renault v sodelovanju z modno revijo Elle speljal reklamno kampanjo "Ona (Elle) prevzame volan". V 48 urah je 4200 bralcev in bralk testiralo oziroma peljalo posebni model R4L - Parisienne. Ta je baziral na modelu Export, namenjenemu izvozu in je bil na začetku lahko le črn s črtastim vzorcem na bokih in zadnjih vratih.



R4L Parisienne - 1963

Po tej reklamni kampanji je R4L postal pariški modni avto, kakor tudi avto, ki je bil še posebej priljubljen pri ženskah in s tem prodajni hit na francoskem tržišču. Kmalu so paleto razširili s še več barvami in okrasjem z vzorcem škotskega kara, bilo pa je možno dobiti že skoraj prestižni R4L Super Comfort Parisienne, ki je združeval vse možne opcije dodatne opreme v enem avtomobilu.



R4L Super Comfort Parisienne s škotskim karom - 1964

Kljub temu, da je bilo možno dobiti boljše opremljene različice, pa pri Renaultu nikoli niso pozabili na osnovno filozofijo avtomobila, dostopnega vsakomur. Leta 1965 so iz imena črtali črko R, tako se je po tem letu uradni naziv glasil Renault 4L.

Že leta 1962 so ponudili kupcem tudi lahki dostavniki na osnovi R4, in sicer R4 Furgonette z zaprtim zadnjim delom, kakor tudi R4 Vitree, ki je bil enake oblike kot Furgonette, a je imel zadnje klop in bočne šipe zadaj. Ob doplačilu so kupci lahko dobili premični del na zadnjem delu strehe nad vrati, ki je omogočal prevoz dolgih tovarov. R4 Vitree je bil vse do 1967 leta še zadnji model, ki je imel pokrov motorja prvotne oblike brez maske.



R4 Furgonette - 1962



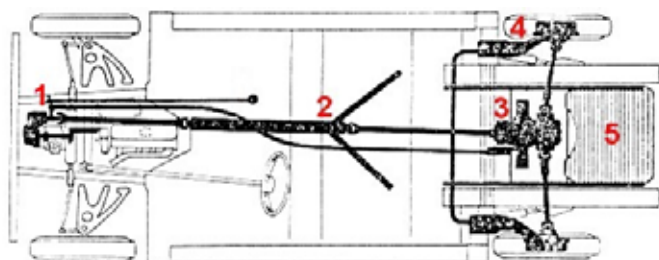
R4 Vitree, del strehe nad zadnjimi vrati se odpre navzgor - 1967

Leta 1965 je podjetje Sinpar - Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodaniennne, ki je bilo specializirano za izdelavo posebnih vozil kakor, tudi predelavo vozil za posebne namene, ponudilo na tr i tje kit, ki je spremenil R4 v terensko vozilo, saj so mu malo ojačili in dvignili podvozje ter dodali pogon  e na zadnji par koles. Z razvojem so pričeli leta 1962 in v naslednjih treh letih so razvili lahek in vzdržljiv sistem, ki ga je bilo možno z manjšimi predelavami vgraditi na serijski R4.



R4L Sinpar 4x4 1965

Pogon na zadnja kolesa je bil izveden tako, da se ga je dalo vključiti ob potrebi. Predelati je bilo mo no tako R4 s tri stopenjskim kakor tudi s štiri stopenjskim menjalnikom.



Shematski prikaz Sinpar  tirikolesnega pogona za R4

Novost za leto 1968 je bil  e zdavnaj prepotrebeni štiri stopenjski menjalnik, aluminijasta maska, ki je sedaj segala  e okrog sprednjih luči ter malo drugačna oblika okrasnih letvic.



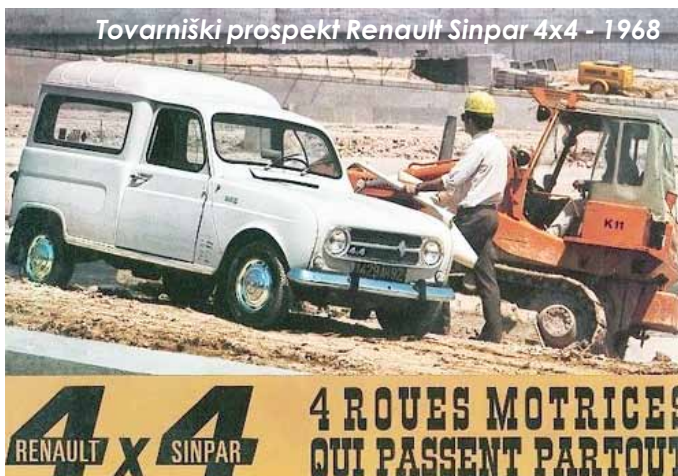
Renault 4L - 1968

V paleto karoserijskih različic je bila dodana nova izvedba, in sicer Renault 4 Plein-Air, ki je bila v bistvu izvedenka s platneno streho, namenjena za prosti čas.



Renault 4 Plein Air - 1968

Za Renault ga je izdelovalo podjetje Sinpar, katero je izdelovalo tudi nov model karoserijske različice Vitree, in sicer Renault Sinpar 4x4, ki se je tudi uradno prodajal preko trgovske mreže podjetja Renault.



Leta 1970 je model Plein Air zamenjal Renault 4 Rodeo, ki ga je za Renault izdelovalo podjetje ACL - Ateliers de Construction du Livradois in ga na določenih tržiščih tudi tržilo pod svojim imenom.



Leta 1974 je Renault prenovil model 4, ki je s tem letnikom dobil oznako 4TL. Spremembe so bile predvsem kozmetične narave, saj so iz karoserije izginili vsi svetleči deli razen odbijačev, maska na pokrovu motorja je bila po novem plastična, črne barve, poleg tega pa je dobil večje zavore ter preoblikovano armaturno ploščo in volan.



Od leta 1975 je bilo možno kupiti tudi poseben model Safari, ki je bil naravnani bolj na mlajše kupce, saj je imel modno črno obarvane odbijače in črne plastične obrobe po bokih. Imel je športni volan Renaulta 5TS ter posebne sedeže, ki so se zelo lahko vzeli ven in so se lahko samostojno uporabili.



Leta 1978 je prišla spet posodobitev, tokrat z modelom 4GTL, ki je dobil zavore z diski spredaj, vrata s skritimi tečaji, sivo plastično masko in režami za hlajenje pod njo, sive bočne plastike, preoblikovane sedeže, armaturno ploščo, nov volan ter daljše metlice brisalcev.

Za kupce pa je bila največja sprememba skrita pod pokrovom motorja, in sicer novi močnejši motor od Renaulta 6TL z 1108 kubiki, kateremu so pa zmanjšali moč na 34 konjev v prid manjše porabe. Model 4TL je ostal v proizvodnji in so ga proizvajali do leta 1986 le z majhnimi spremembami.

Na osnovi modela 4GTL je podjetje Sinpar leta 1979 izdelalo dirkalnik, skaterim je podjetje Renault nastopilo na rallyu Pariz - Dakar. Zaradi zahtev marketinškega oddelka je moral imeti zunanjo podobo modela 4TL, saj se je povpraševanje po tem modelu s prihodom novejšega 4GTL zmanjšalo. Dirkalni 4GTL je imel dodane školjkaste sedeže, varnostno kletko v kabini ter na streho speljan izpušni sistem. Imel je močnejše zavore kot serijski model in motor bi naj imel nekaj čez 50 konjev.



S tem dirkalnikom so leta 1979 osvojili skupno peto mesto v seštevku in leta 1980 celo tretje mesto v skupnem seštevku.

Na osnovi modela 4GTL je nastalo kar nekaj posebnih verzij, med zanimivejšimi je zagotovo Renault 4 GTL Jogging iz leta 1981, ki je bil bele barve in je imel po bokih črto v barvah mavrice, odbijače, bočne plastike ter platneno pomično streho kontrastne modre barve, kakršne so bili tudi sedeži, na katerih se je pa tudi pojavila črta mavričnih barv.



Renault 4 GTL Jogging – 1981

Model Renault 4 GTL Jogging je cilj predvsem na mlajše kupce kot pred njim že model Safari. Leta 1985 so ponudili kupcem poseben model Renault 4GTL Sixties. Posebnost tega modela sta bili dve strešni okni, ki sta bili vgrajeni že serijsko, vsi deli na karoseriji

Renault 4 GTL Sixties – 1985, z dvema strešnima oknoma.



so bili obarvani črno in sedeži so bili večbarvni. V naslednjih letih je bilo danih na tržišče še več posebnih serij Renaulta R4 imenovanih Savanne, Clan ter Type2, ki so se od normalnih 4GTL razlikovale le po napisih, bočnih črtah in barvah.



Poslovilna serija Renaulta 4GTL Bye – Bye, numerirana serija zadnjih 1000 uradno proizvedenih vozil, ki so imeli vsak svojo ploščico s številko od 1 do 1000 leta 1992. Seveda to niso bili zadnji proizvedeni avtomobili Renault 4 GTL, saj se je Renault 4GTL v Sloveniji kakor tudi v Maroku proizvajal do konca 1994 leta.

V vseh letih proizvodnje se oblika in velikost Renaulta 4 ni spremenila razen v malenkostih, kot so oblika pokrova motorja in vpetje tečajev vrat ter seveda v delih, kot so okrasne letve, maska okrog luči, ogledala skratka v delih montiranih na karoserijo. Izdelovali so ga v 27 državah sveta, med drugim celo v Argentini, Avstraliji, Čilu, Južni Afriki, na Filipinih, Mehiki, Maroku, Italiji, Irski, Portugalski, Španiji in seveda v Sloveniji. Kot zanimivost; v Italiji so jih izdelovali v tovarni Alfa Romeo. Ti modeli imajo pod pokrovom motorja tipsko tablico Alfa Romeo ter na petih vratih pod oznako Renault dodatne oznake, ki nakazujejo, da so bili izdelani v Alfa Romeu. Prav tako imajo drugačne zadnje luči.

Tipna tablica R4L izdelanega v Alfa Romeu



Renaultov 4 je bilo izdelanih skupno 8,135,424, od tega so jih v Novem Mestu izdelali 575,960, in to med leti 1973 in 1994.

Da pa se zgodba Renaulta R4 še ni zaključila, dokazujejo številni ljubitelji in privrženci "Katrce" po celem svetu. Obstaja veliko število klubov ljubiteljev R4, kakor tudi specializiranih trgovcev z deli in opremo za R4.

Na februarjem sejm Retromobile v Parizu je Renault začel s praznovanji ob 50 letnici obstoja R4, ki je bil prvi "voiture à vivre" – avto za življenje podjetja Renault in tako zelo pomemben za samo podjetje, ki je s tem modelom doživelo gromozanski uspeh. Predstavljeni so bili pomembnejši modeli R4, ki so bili razstavljeni na velikem razstavnem prostoru, rezerviranem samo zanje.

Predstavili so tudi popolnoma obnovljen in moderniziran R4, imenovan "Miss Sixty", v čast predstavitvi novega modela Twinga "Miss Sixty".



R4 "Miss Sixty"

R4 "Miss Sixty" bo glavna nagrada na velikem srečanju ljubiteljev R4 julija v Parizu, še pred tem bo glavna zvezda Renaultove potujoče razstave imenovane "Modulo 4", ki bo na ogled v več mestih v Franciji. Da se ne bi pozabilo na prvo športno udeležbo, je na letošnji rally Monte Carlo Historique podjetje Renault prijavilo tri posadke z R4, ki so pripravljene, kot je bil pripravljen R4 za rally Monte Carlo leta 1962.

"Katrca", se je dodobra usidrala v srcih in glavah velikega števila ljudi po svetu, ne nazadnje je to avtomobil, ki je tako rekoč bil v mnogo državah "ljudski avto", eden izmed dosegljivih in vzdržljivih avtomobilov. Ob pogledu nanjo imamo po navadi pozitivne spomine. Zaradi teh spominov je pripravljena na naslednjih 50 let.

Viri:

<http://www.renault4l.net/index.html>

http://en.wikipedia.org/wiki/Renault_4

<http://home.planet.nl/~oeffe035/3.htm>

<http://home.planet.nl/~oeffe035/index.htm>

<http://www.renault.com/en/passionsport/les-vehicules-historiques/pages/renault-4.aspx>

<http://www.renault.com/en/passionsport/pages/renault-4-eternelle-jeunesse.aspx>

<http://www.renault.com/en/PassionSport/Pages/renault-4-le-gout-de-la-competition.aspx>

<http://www.r4-4l.com/articles.php?lng=fr&pg=595>

<http://maxinews.co.uk/technology/50th-anniversary-of-renault-4/>



Tovarniška ekipa Renault za rally Monte Carlo Historique 2011