



FRANCOSKI »HLEBEC MASLA«

RENAULT 4 CV

Avtor: Brane Šnajdar OTC Škofljica v sodelovanju s Hedviko Mojco Perat
 Foto: Denis Rozina in fotografije iz P. Billon: Renault 4 CV, ETAI 2001, arhiv avtorja
 Prevodi iz francoščine: Andreja Ševgan

Renault 4 CV je bil najbolj priljubljen francoski avtomobil, katerega proizvodnja je potekala v letih od 1947 do 1961. Avto, ki je zaradi svoje oblike, majhnosti in prvotno peščeno-rumene barve dobil vzdevek »hlebec masla« (La Motte de beurre). Avto, ki je bil ekonomičen in narejen po vzoru Volkswagnovega hrošča ...

Štiri vrata, štirje sedeži, štirivaljni motor, s štirimi konjskimi močmi na vsak valj, za katerega kratica 4 CV predstavlja zmagovalno formulo, ki je dala majhnemu Renaultu svetovni uspeh, saj jih je bilo prodanih več kot milijon in je pravi francoski mit.

Majhna limuzina meri v dolžino 3,60 m, v širino 1,43 m in višino 1,47 m. Teža avtomobila je 600 kg. 4 CV poganja zadaj vgrajeni 748 ccm vodno hlajeni motor, ki proizvaja 17 konjskih moči in ima tristopenjski menjalnik, hitrost, ki jo doseže, pa je 90 km/h. 4 CV je tudi nekoliko manj rjavel v primerjavi s »katrc«, še danes se dobijo vsi karoserijski deli, tako da popravilo za današnje lastnike ni problem. Avto je s tehničnega vidika nezahteven, zelo trpežen in deluje tudi ob pomanjkljivem vzdrževanju – kar pa seveda za današnje oldtimer navdušence ne velja.

Avto Renault 4 CV je bil prvič predstavljen na 33. avtomobilskem salonu v Parizu 3. oktobra 1946. Zasnovan je bil v tajnosti med nemško okupacijo, ko so bila stroga naročila za oblikovanje in proizvodnjo le gospodarskih in vojaških vozil. Zasnovan je bil za potrebe ljudi, moral je biti varčen in poceni.

Prvi načrti za izdelavo avtomobila Renault 4 CV segajo še v čas po prvi svetovni vojni, podrobnejše zamisli pa so nastale tik pred drugo svetovno vojno. Načrtovalci pod vodstvom Fernanda Picarda, Charlesa Edmonda Serre in Jeana-Augustea Riolfi so – po vzoru Volkswagnovega hrošča – predvideli majhen, preprost, varčen avto. V dolžino naj bi meril največ 3,70 m, težak naj ne bi bil več kot 450 kg, hitrost vožnje pa naj bi dosegla 80 km/h.



Leta 1942 so britanska letala bombardirala poslopja Renaultove tovarne v pariškem predmestju Boulogne-Billancourt, in sicer v okviru operacije zoper tovarne, ki naj bi sodelovale s sovražnikom. Uničenih je bilo 40 odstotkov tovarniških površin, načrti in prvi kosi novega avtomobila pa so se kot po čudežu ohranili. Prvi prototip novega avtomobila so predstavili decembra 1942. Pobarvan je bil z zeleno barvo, ki so jo imeli na zalogi še iz časa pred vojno, narejen je bil iz aluminija ter, po besedah poznavalcev, strašno grd.



Drugi prototip so končali marca 1944, bil je temnordeče barve, imel je dvoje vrat. Bil je nekoliko spremenjen na podlagi izkušenj pri prvem prototipu. Oblika je bila precej podobna končni, predvsem pa je bil izdelan iz jekla in ne več iz aluminija.

Avgusta 1944 so zavezniške enote osvobodile prostore tovarne Renault, do takrat je prvi prototip nabral 21.250 kilometrov, drugi pa 1.230 kilometrov. Vodstvo tovarne, ki so jo po smrti lastnika Louisa Renaulta oktobra 1944 nacionalizirali, je prevzel Pierre Lefauchaux.

Po vojni so se začele mrzlične priprave na množično proizvodnjo Renaulta 4 CV, pri katerih sta nekaj časa sodelovala tudi profesor Porsche in njegov sin. Novembra 1945 je bil izdelan tretji prototip, ki je imel štiri vrata. V poskusni seriji junija 1946 so ročno izdelali 43 primerkov avtomobila, nekaj med njimi so jih preizkušali tudi na jugu Alžirije.

Ko je 4 CV prišel na trg, je bil njegov vzdevek »La motte



de bure» (hlebec masla) zaradi oblike in dejstva, da je bilo veliko zgodnjih modelov pobarvanih z rumeno barvo, ki je bila presežek nemške vojaške barve, namenjene za Afriški korpus. Pri slovesni predstavitvi Renaulta 4 CV javnosti, septembra 1946, pa ni šlo brez težav. Luči so bile namreč, glede na zakonsko določilo, pet centimetrov prenizko. Za spreminjanje načrtov in izdelave je bilo prepozno, je pa predstavnikom tovarne uspelo skorajda nemogoče – dosegli so spremembo zakona.

Serijska proizvodnja je imela nekaj zamude, predvsem zaradi pomanjkanja materialov. Prvi avtomobili so s proizvodnega traku prišli avgusta 1947, na voljo so bili samo v rumeni barvi z rdečimi platišči, na oglasih zanj pa so navajali, da lahko doseže hitrost 90 kilometrov na uro, poraba pa znaša šest litrov bencina na sto kilometrov.

Kljub začetnemu obdobju negotovosti in slabi prodaji, zaradi slabega stanja povojnega francoskega gospodarstva, so do sredine leta 1949 prodali 37.000 avtomobilov. Avto je ostal v proizvodnji več kot desetletje, tja do leta 1961.

Do leta 1950 so izdelali 100.000 avtomobilov Renault 4 CV. Leto 1950 je zaznamovalo tudi zmanjšanje motorja iz 760 ccm na 748 ccm (iz R 1060 na R 1062). Ponujali so tri različice avtomobile in sicer »luxe«, »normalno« in »grand luxe«, ki je že imel 21 konjskih moči. Kasneje je bil iz modela »luxe« narejen model »sport«. Izdelali pa so tudi model s pomično streho. Do leta 1954 so jih že izdelali 500.000. Avto so



Renault Alpine A110 in A106



zaradi družinske tradicije, drugi, ker jim je bil to nekoč prvi avto, spet tretji iz čisto drugih razlogov. Tako imam tudi jaz posebno ljubezen, ki jo lahko delim celo s svojo ženo, in to je Renault 4 CV. To je bil tudi moj prvi avto, saj sem ga kupil takoj, ko sem prišel od vojakov leta 1970. Bil je modre barve in mi je odlično služil kot terensko vozilo. Kasneje sem se podal v »rally



najprej prodajali v Franciji, nato pa tudi v tujini, od Skandinavije, Nemčije, Velike Britanije, Belgije, Švice, Španije in Portugalske do Alžirije in Maroka ter tudi – sicer ne preveč uspešno – v ZDA in na Japonskem. V kasnejših letih so izdelali še nekaj različic avtomobila, prirejeni so bili tudi za potrebe policije, pošte, taksi službe, pomoči na cesti in oglaševanja.

Leta 1956 so avto zaznamovali tudi prvi vizualni popravki. Namesto prvotnih šest kromiranih letvic na sprednjem delu vozila, jih je imel le še tri. Pojavilo pa se je tudi vedno več delov modernejšega avtomobila Renault Dauphine, ki so ga ravno začeli izdelovati.

4 CV je sodeloval tudi na avtomobilističnih dirkah, saj ga je bilo enostavno predelovati. V športni verziji so izdelali le 77 vozil z 32 KM (R 1063). Zmagoval je na dirkah: Le Mans 24 ur in Mille Miglia. Prvo sodelovanje med družbo Alpine in Renaultom je pripeljalo do partnerstva, ki je izdelalo Alpine A-106, ki je temeljilo na platformi 4 CV, kasneje je to pripeljalo do legendarnega Alpine A-110, s katerim so tekmovali na World rally Championship.

Avto, katerega prototip so prvič predstavili po osvoboditvi Pariza, je simbol vrnitve miru, svobode in blaginje. Prodali so 1.089.918 vozil, nasledila pa sta ga Renault Dauphine in Renault 4, slavna »katrca«.

Vsak ljubitelj starodobnikov ima še prav posebej rad točno določeno znamko in tudi model. Nekateri

vode« in ga zato zamenjal za takrat »dirkalni avto«, za popularnega »fička«. Seveda pa kot rally vozilo »fičko« ni dolgo zdržal.

Zadnja leta pa, ko sem v organizaciji Oldtimer kluba hodil po sejmih, sem zagledal spet Renault 4 CV. Zbudila se mi je želja, da bi ga spet imel. Tako sem toliko časa brskal po spletnih straneh, da sem odkril moj »novi« Renault 4 CV, seveda pa sem iskal tudi pravo barvo avtomobila – modro. Končno sem ga našel v Pragi in tako sem se s prijatelji in prikolico odpeljal novembra 2009 po mojo novo ljubezen, moder Renault 4 CV. Počasi ga sedaj obnavljam, uredil sem zavore, potreben je bil manjših kleparskih del, povijačil po motorju, nastavil vrata, pa malo okrasnih detajlov,... in tako me lahko srečate v avtomobilu Renault 4 CV / 750 / sport, letnik 1957, kako veselo drvim na oldtimer srečanjih.



Viri:

P. Billon, Renault 4 CV, E-T-A-I 2001

Oldtimer Markt 12/2009, str 44 – 49

<http://www.nationmaster.com/encyclopedia/Renault-4CV>, 6.3.2010

http://en.wikipedia.org/wiki/Renault_4CV, 24.7.2010

<http://www.renault.com/en/PassionSport/les-vehicules-historiques...>, 24.7.2010

Automobilismo d'Epoca, Anno 4 – Numero 11, Novembre 2006, str. 31