

# RENAULT 4 SLAVI 50-GODIŠNJICU PREDSTAVLJANJA

Autor Davor Kindy  
Ponedjeljak, 27 Prosinac 2010  
Zadnja Promjena Ponedjeljak, 27 Prosinac 2010

Zvali su ga 'mali div', a za mnoge je velik poput planine i prijevozno sredstvo koje im je promijenilo život na bolje. Radi se o Renaultu 4, popularnoj 'etvorki', jednom od najzanimljivijih automobila na ovim prostorima (uz 'fiu' i 'stojadina', naravno). Predstavljen je prije pola stoljeća, a po etkom 1961., a na n&scaron;im ih cestama jo&scaron; ima na stotine, od kojih su mnogi u vrlo dobrom stanju. Bio je to francuski odgovor na njema ku Bubu, talijanski Fiat 600 i engleski Mini. Zapravo, Renault 4 je od svih pokupio po ne&scaron;to i dok su na Kontinentu u klasi visokoserijskih vozila gotovo svi vjerovali u koncepciju 'sve straga', Francuzi su primijenili svoju verziju modela s prednjim pogonom. Zapravo, upotrijebili su koncepciju koju je straga koristio prethodni model 4CV (od 1947. do 1961. prodan je u 1,1 milijun primjeraka) te Dauphine (proizvodio se od 1956. do 1967.).

Renault 4 bio je dostupan i n&scaron;im proleterima: bio je funkcionalan, izdržljiv i &scaron;tedljiv te je vjerno služio, a nije se dao poderati. Kome je trebalo vi&scaron;e...

Koncepciju Dauphinea jednostavno su prebacili naprijed. Dakle, iza stražnjih sjedala bio je mjenja s diferencijalom, pa iza njega motor. Kad se to prebacilo sprijeda, naprijed je bio mjenja , a iza njega motor. Zbog toga je koristio simpati nu koncepciju mjenja a u stilu ki&scaron;obrana. Renault 4 je imao simpati nu kombi-izvedbu, s motorom i pogonom sprijeda, duga ku 366, &scaron;iroku 149 i visoku 146 centimetara. Najve a mu je vrlina bila funkcionalnost, jer je sandu asta forma omogu avala komfor i za pet osoba uz pristojan prtljažnik. Preklapanjem stražnjih sjedala (koja se mogu i vaditi), straga je ostajao ravan prtljažni prostor obujma 1100 litara, jednostavno dostupan kroz velika peta vrata, koja se otvaraju do podnice. Karoserijski lim bio je tanak, ali je osnovna koncepcija bila robusna i vrlo izdržljiva. Zbog toga je bez problema mogao nositi i pola tone tereta.

Sandu asta karoserija osigurala je prostranost i funkcionalnost u unutra&scaron;njosti te velik i upotrebljiv prtljažnik, s ravnom podnicom

Premda je prvi model imao 747 ccm i samo 24 KS, a tri stupnja prijenosa &scaron;altala su se pomo u ru ice-ki&scaron;obrana, Renault 4 je imao pristojna vozna svojstva (postizao je vi&scaron;e od 100 km/h), a &scaron;to je najvažnije - bio je ekonomičan, pouzdan i izdržljiv. Bez problema je mogao ponijeti ukupno pola tone tereta (službeno je nosio manje) i podjednako se snalazio na asfaltu i izvan njega. Na Francuskom se trži&scaron;tu nudila i ogoljena verzija R3 s motorom od samo 603 ccm. Snaga mu je postupno rasla na 27 KS, potom je stigao motor od 845 ccm, koji je najprije imao 29 KS, a mjenja je dobio etiri stupnja prijenosa. Potom je taj motor poja an na 34 KS. To je najve u brzinu pove alo do 125 km/h. 'etvorka' je postala je popularan i na n&scaron;im cestama, a najve a joj je vrlina bila &scaron;to je bila svestrana i prilago ena prosje noj obitelji te malom biznisu. Ubraja se me u deset najuspje&scaron;njih europskih auta svih vremena.

Bio je to pravi svjetski proizvod, koji se proizvodio na svim kontinentima. Od 1961. do 1994. kupcima je isporu eno ukupno 8.135.424 primjerka

Renault 4 se, osim u mati nom pogonu u francuskom Billancourtu i slovenskom Novom Mestu, proizvodio u &scaron;panjolskom Valladolidu, belgijskom Vilvoordeu, kolumbijskom Envigadu, portugalskoj Guardi, meksi kom Ciudad Sahagunu, ileanskom Los Andesu, argentinskom Santa Isabelu, irskom Naasu, talijanskom Milanu, australskoj Victoriji, irskom Wexforgu te u Casablanci (Maroko). Za popularnost 'etvorke' na n&scaron;im cestama zaslužna je licencna proizvodnja u Novom Mestu te se taj model smatrao doma im proizvodom te se nije pla ala carina. Od 1973. do

1992. proizvedeno je 575.960 primjeraka. Krajem 70-ih nastao je model 4 TL s naljepnicom Specijal (kako bi, kao &lsquo;nov&rsquo; proizvod mogao dobiti vi&scaron;u cijenu), sa 845 ccm i 34 KS, a 80-ih se proizvodio model 4 GTL sa 1108 ccm i 34 KS.

Zbog paralelno postavljenih torzijskih motki, s desne je strane me uosovinski razmak bio ve i nego s lijeve. Tehni ka hipokrizija...

Francuzi su upotrijebili stražnji ovjes, od kojeg se njema kim konstruktorima dizala kosa na glavi. Uzdužna ramena stražnjih kota a pri vr&scaron; ena su na torzijske motke, koja se protezala po cijeloj &scaron;irini (to je osiguralo dobro federiranje). Ali, zbog toga je torzijska motka desnog kota a postavljena paralelno i iza motke od lijevog, te je me uosovinski razmak s desne strane ve i nego s lijeve!!! Zbog toga, po pravilima struke, &lsquo; etvorka&rsquo; na tehni kom pregledu nije smjela i i na valjke. Istu je koncepciju 1965. upotrijebio Renault 16, samo &scaron;to je kod njega bio duži me uosovinski razmak s lijeve strane.

dr. Željko Maru&scaron;i

Jo&scaron; fotografija...