

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"). Predstavljen je prije pola stoljeća, a po etkom 1961., a na našim ih cestama još 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 nešto 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 našim proleterima: bio je funkcionalan, izdržljiv i "tedljiv" te je vjerno služio, a nije se dao poderati. Kome je trebalo više...

Koncepciju Dauphinea jednostavno su prebacili naprijed. Dakle, iza stražnjih sjedala bio je mjenjač s diferencijalom, pa iza njega motor. Kad se to prebacilo sprijeda, naprijed je bio mjenjač, a iza njega motor. Zbog toga je koristio simpatičnu koncepciju mjenjača u stilu "kičobrana". Renault 4 je imao simpatičnu kombi-izvedbu, s motorom i pogonom sprijeda, duga ku 366, "jiroku" 149 i visoku 146 centimetara. Najveća mu je vrlina bila funkcionalnost, jer je sandu astu forma omoguđavala 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 petna 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 astu karoserija osigurala je prostranost i funkcionalnost u unutrašnjosti te velik i upotrebljiv prtljažnik, s ravnom podnicom.

Premda je prvi model imao 747 ccm i samo 24 KS, a tri stupnja prijenosa "jaltala" su se pomoću ručice-kičobrana, Renault 4 je imao pristojna vozna svojstva (postizao je više od 100 km/h), a što 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 tržištu 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 mjenjač je dobio četiri stupnja prijenosa. Potom je taj motor pojačan na 34 KS. To je najveća brzina povećala do 125 km/h. "etvorka" je postala popularna i na našim cestama, a najveća joj je vrlina bila što je bila svestrana i prilagođena prosječnoj obitelji te malom biznisu. Ubraja se među deset najuspješnijih europskih auta svih vremena.

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

Renault 4 se, osim u matičnom pogonu u francuskom Billancourtu i slovenskom Novom Mestu, proizvodio u španjolskom Valladolidu, belgijskom Vilvoordeu, kolumbijskom Envigadu, portugalskoj Guardiji, meksičkom Ciudad Sahagunu, čileanskom Los Andesu, argentinskom Santa Isabelu, irskom Naasuu, talijanskom Milanu, australskoj Victoriji, irskom Wexfordu te u Casablanci (Maroko). Za popularnost "etvorke" na našim cestama zaslužna je licencna proizvodnja u Novom Mestu te se taj model smatrao domaćim proizvodom te se nije plaćala carina. Od 1973. do 1992. proizvedeno je 575.960 primjeraka. Krajem 70-ih nastao je model 4 TL s naljepnicom Specijal (kako bi, kao "novi" proizvod mogao dobiti više).

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 vrä ena su na torzijske motke, koja se protezala po cijeloj äirini (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, äetvorkaä™ na tehni kom pregledu nije smjela i i na valjke. Istu je koncepciju 1965. upotrijebio Renault 16, samo äto je kod njega bio duži me uosovinski razmak s lijeve strane.
dr. Źeljko Maruäji

Joä fotografija...