

SERIÁL HISTORIE

- > RENAULT 4 (1961-1992)
- > RENAULT ALPINE V6 GT (1985)

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

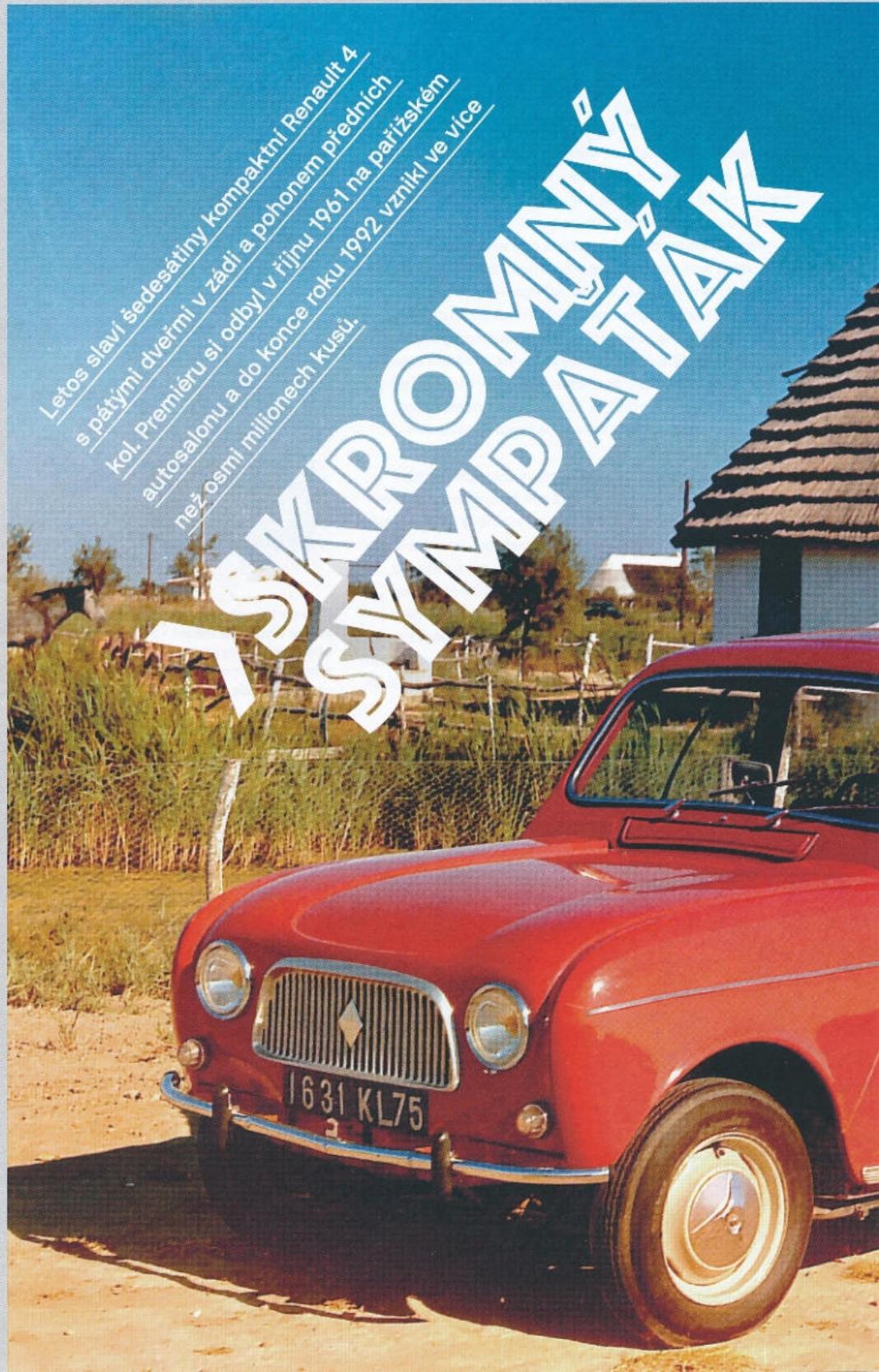
1920

1910

1900

1961-1992

Historie Renault 4 text: Jan Tuček foto: Renault





Renault 4 L
při novinářské
prezentaci
v létě 1961
v jihofrancouzské
Camargue

Renault 3 se slabším motorem, skromnější
výbavou a bez třetích bočních okének



V roce 1961 debutoval také dodávkový Renault 4 Fourgonnette s nosností 300 kg

Kompaktní vůz vyvíjený od roku 1956 měl nahradit populární „želvičku“ R 4 CV s motorem vzadu vyrobenou od roku 1947 do léta 1961 v počtu 1,1 milionu a konkurovat lidovým vozům Citroëna.

Do vínku dostal robustní podlahovou plošinu, nezávislé zavěšení všech čtyř kol odpružených vpředu podélnými a vzadu přičními zkrutnými tyčemi a přední pohon. Po svém předchůdci zdědil vodou chlazený čtyřválec OHV o objemu 747 cm³, ovšem přemístěný za přední nápravu.

Motor dával výkon 24 kW (32 kDIN), kupředu na něj navazovala rozvodovka a třístupňová převodovka ovládaná zalomenou řadiči pákou u palubní desky. Novinkou byl uzavřený chladicí okruh motoru s expanzní nádobkou.

Renault 4 představený novinářům v létě 1961 v půvabném jihofrancouzském kraji Camargue byl prvním osobním vozem své značky s předními

>

Jen v letech 1968 až 1970 se vyráběl otevřený Renault 4 Plein Air bez dveří



Od podzimu 1967 měl Renault 4 novou masku, na snímku je vůz ročníku 1971

Konkurent Citroënu Méhari:
Renault 4 Rodeo ročníku 1970
s karoseríí z plasty



> poháněnými koly. Před ním se mohl pochlubit předním pohonem jen lehký užitkový Renault Estafette z roku 1959.

„Čtyřka“ dostala nové koncipovanou karoserii se čtyřmi bočními dveřmi a patými dveřmi v zádi. Podlaha vozu byla zcela rovná, náhradní kolo bylo připevněné zvenku pod zádi. Za zadní sedadlo se vešlo 480 l zavazadel.

Renault 4 ročníku 1961 byl dlouhý 3656 mm, široký 1485 mm a v nezatiženém stavu vysoký 1532 mm, zatímco v zatiženém 1460 mm. Zadní příčné zkrutné tyče byly umístěny jedná za druhou, takže rozvor náprav vpravo byl o 48 mm delší, než vlevo (2443 proti 2395 mm).

Vůz vykazoval pohotovostní hmotnost kolem 600 kg, užitečná měla hodnotu 350 kg. Dosahoval největší rychlosti 100 km/h a spotřeboval 6 l benzínu na 100 km. Palivová nádrž uložená pod podlahou mezi zadními koly měla objem 26 l.

Od podzimu 1961 byly k máni čtyři osobní verze a dodávka s nosností 300 kg. Karoserii se spartánskou výbavou bez tří bočních okének v zadních sloupcích a bez chromovaných ozdob měly osobní vozy s označením R 3 a R 4.

První z nich – nabízený jen do léta 1962 – poháněl menší čtyřválec 603 cm³ o výkonu 23 k DIN (17 kW), druhý výše

zminěný motor 747 cm³. Oba měly jedinou šedo-zelenou barvu karoserie.

Poklicemi na kolech, chromovanými trubkovými nárazníky a bočními lištami se mohl pochlubit Renault 4 L nabízený v pěti barevných odstínech. Stejně jako oba předchozí modely měl v zadní stěně páté nahoru vyklápěcí dveře s prahem těsně nad nárazníkem.

Špičku nabídky tvořil Renault 4 Super, jehož motor 747 cm³ měl výkon zvýšený na 26 k DIN (19 kW). Na první pohled se odlišoval zdvojenými trubkovými nárazníky, jeho páté dveře v zádi byly zavěšené dole a sklápěly se poté, co se do nich stáhlo zadní okno i s rámem. Dokázal vyvinout rychlosť 110 km/h, od podzimu 1962 se něj montoval větší čtyřválec 845 cm³ téhož výkonu. Jeho kariéra však po pouhých dvou letech skončila.

Už v roce 1962 se „čtyřka“ stala nejprodávanějším vozem na francouzském trhu a tuto pozici si udržela až do roku 1968 s výjimkou sezóny 1966, kdy ji předstihl Citroën Ami 6.

Od léta 1965 se vyráběly jen vozy se šesti bočními okny, o rok později dostaly všechny modely novou palubní desku.



Přehlídka dodávkových vozů Renault 4 modelového roku 1975



Od září 1967 měly vozy Renault 4 novou masku zhotovenou z černého plastu

Vrchol nabídky modelového ročníku 1983: Renault 4 GTL s motorem 1108 cm³

Renault 4 TL Savane s motorem 956 cm³ a předními kotoučovými brzdami (1988)



Od září 1967 měla „čtyřka“ novou masku obepínající světlomety a čtyřstupňovou převodovku.

Novinkou jara 1968 byl Renault 4 Plein Air s otevřenou karoserií bez dveří s lehkou plátěnou střechou. Vyráběl se jen do jara 1970. Od září 1970 však byl k mání Renault 4 Rodeo s otevřenou hranatou karoserií z probarveného polyesteru stavěný na podvozku dodávky R 4 F firmami ACL a Teilhol.

V sezóně 1970 také původní šestivoltovou elektroinstalaci „čtyřky“ nahradila dvanáctivoltová. Od podzimu 1971 se základním motorem stal čtyřválec převrtaný na 782 cm³ s výkonem 27 k (20 kW), vozy na export byly převážně vybavovány motorem 845 cm³ o témže výkonu.

O září 1974 se montovala nová maska z černého plastu a palivová nádrž zvětšená na 34 l, od léta 1975 pak alternátor místo dynamy. V téže době debutoval Renault 4 Safari s pestrobarevným interiérem a pryžovými bočními lištami, jenž se vyráběl jen do léta 1978.

Počátkem prosince 1977 překonala produkce „čtyřek“ hranici pěti milionů, v lednu 1978 nabídku rozšířil Renault 4 GTL se širokými plastovými pásy na bocích a úspornou verzí čtyřválce 1108 cm³ s výkonem 34 k (25 kW). Dosahoval

rychlosť 120 km/h a při 90 km/h spotřeboval jen 5,4 l benzínu na 100 km.

V létě 1982 se do všech osobních verzí „čtyřky“ začala montovat nová palubní deska, modely Renault 4 a 4 TL poháněl motor 845 cm³ s výkonem zvýšeným na 34 k (25 kW), zatímco Renault 4 GTL si zachoval čtyřválec 1108 cm³, nově však dostal přední kotoučové brzdy.

V květnu 1986 se nabídka zújila na dva modely: Renault 4 TL Savane s motorem 956 cm³ a Renault 4 GTL Clan se čtyřválcem 1108 cm³. Oba motory dávaly výkon 34 k (25 kW) a obě verze měly vpředu kotoučové brzdy. Od jara 1987 se tyto vozy určené pro evropské trhy vyráběly pouze v tehdejší Jugoslávii, v závodě Novo Mesto ve Slovinsku.

Tam se také koncem roku 1992 rozloučila s výrobní linkou poslední tisícovka vozů Renault 4 GTL Clan pojmenovaných „Bye-Bye“. Podle továrních statistik bylo za jednatřicet let vyráběno celkem 8,135 milionů vozů Renault 4 všech provedení, včetně více než dvou milionů užitkových verzí.

Připomeňme, že se „čtyřky“ během své dlouhé kariéry vyráběly také v Belgii, Španělsku a Argentině, a montovaly v desítkách dalších zemí po celém světě. <