

automobily století

RENAULT 4

Skromný kamarád

JAN TUČEK

V létě roku 1961 zahájila automobilka Renault výrobu svého prvního osobního vozu s předním pohonem. Kompaktní Renault 4 s poněkud krabicovitou, ale velmi praktickou pětidveřovou karosérií vznikl do roku 1992 ve více než osmi milionech exemplářů.



Šarmantní Renault 4 Parisienne ročníku 1963.



Od podzimu 1967 měl Renault 4 novou masku.

Renault 4 Love, omezená série z roku 1974.



Renault 4 v prvním provedení z roku 1961.

Tento vůz, vyvíjený od podzimu 1956 zpočátku pod kódovým označením 350 a později 112, měl nelehký úkol nahradit velmi populární Renault 4 CV s motorem vzadu, jehož se v letech 1947 až 1961 prodalo přes milion kusů. Nový Renault 4 měl zcela odlišnou koncepci a řadu novátorských řešení. Základ vozu tvořila podvozková plošina, všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena a odpružena zkrutnými tyčemi, vpředu podélnými a vzadu příčnými. Toto řešení umožňovalo získat poměrně dlouhou dráhu propružení a velmi dobrou úroveň jízdního komfortu, za sebou umístěné zadní zkrutné tyče si však vyžádaly lehkou asymetrii podvozku, jenž měl rozvor na pravé straně o 48 mm delší, než na levé (2443 a 2395 mm). Podélně za přední nápravou uložený řadový čtyřválec 747 cm³ o výkonu 23 k (17 kW) měl uzavřený okruh chlazení s expanzní nádobkou, směrem vpřed na motor navazovala rozvodovka a třístupňová převodovka. Ta se ovládala řadicí pákou připomínající rukojeť deštníku, vyčnívající z přístrojové desky. Brzdy byly bubnové vpředu i vzadu, omezovač brzdného účinku v závislosti na zatížení zabraňoval zablokování zadních kol.

Účelně tvarovaná karoserie ve stylu kombi s pátými dveřmi v jen lehce sešikmené zádi byla dlouhá 3656 mm, široká 1485 mm a u nezátíženého vozu vysoká 1532 mm, zatímco u zatíženého se snížila na 1460 mm. Praktickým prvkem byly snadno vyměnitelné přišroubované přední blatníky. Zavadlový prostor s plochou podlahou měl základní objem 0,48 m³, vyjmutím zadního sedadla se Renault 4 dokázal proměnit v až překvapivě prostornou dvoumístnou dodávku. Vůz s pohotovostní hmotností kolem 600 kg dosahoval podle dobového prospektu největší rychlosti 100 km/h a průměrně spotřeboval jen 5,9 l benzínu na 100 km.

Připomeňme si, že zpočátku existovala tři provedení osobní karoserie: základní nemělo okénka v zadních sloupcích a dodávalo se buď s již zmíněným motorem 747 cm³ coby Renault 4, nebo s menším (a daňově výhodnějším) čtyřválcem 603 cm³ a dnes už málem zapomenutým označením Renault 3. Tento



Otevřený Renault 4 Plein Air z let 1968 až 1970.



Dvojice dodávek Renault 4 F6 z první poloviny 80. let.

Renault 4 ročníku 1980 s plastovou maskou.

spartánsky vybavený a nepříliš hbitý model se však prodával jen jedinou sezónu. Druhou variantou představoval Renault 4 L s lepší výbavou, okénky v zadních sloupcích karoserie, jenž měl stejně jako levnější provedení nahoru vyklápěcí páté dveře v zádi. Součástí příplatkové výbavy pro Renault 4 L byla plátěná shrnovací střecha. Špičku nabídky tvořil Renault 4 Super Confort, jenž se kromě bohatší vnitřní výbavy vyznačoval dvojitými trubkovými nárazníky a jinou konstrukcí zadních pátých dveří. Ta byla zavěšena dole místo nahoře a jejich horní část tvořilo rozměrnější okno, jež se dalo zatahovat dovnitř do dveří. Ta pak po sklopení do více než vodorovné polohy usnadňovala nakládání zavazadel. V téhle podobě se však luxusní verze vyráběla jen dva roky, do podzimu 1963.

Už v sezoně 1962 se stal Renault 4 nejprodávanějším automobilem na francouzském trhu a tuto pozici si udržel až do konce roku 1968 s výjimkou roku 1966, kdy jej předstihl konkurenční Citroën Ami 6. Do modelového roku 1963 odstartoval Renault 4 Super s novým motorem 845 cm³ o výkonu 26 k (19 kW), díky němuž uhaněl rychlostí až 110 km/h. Na jaře 1963 vznikl ve spolupráci s dámským časopisem Elle model Renault 4 Parisienne (tedy Pařížanka) s boky opatřenými dekorací imitující módní tkaninu. Od podzimu 1963 se hned dvě provedení modelu Parisienne s dekorem ve francouzském a skotském stylu dostala i do regulérní nabídky mateřské automobilky. Počátkem února 1966 překročil Renault 4 první milion vyrobených osobních vozů, vedle nichž se ovšem vyráběly i dodávkové verze se zvýšenou krabicovitou nástavbou pro přepravu až 300 kg nákladu, jejichž specialitou byla klapka v zadní části stropu umožňující přepravu dlouhých předmětů, třeba štaflí, trubek apod. Tato vymoženost si vysloužila označení girafon a propagoval ji mimo jiné plakát se žirafou.

V září 1967 dostal Renault 4 novou tvář se širší chromovanou maskou obepínající světlomety, odolnější nárazníky a novou čtyřstupňovou převodovku, jež si zachovala zalomenou řadič páku u přístrojové desky. Novinkou revolučního května 1968 byl Renault 4 Plein Air s otevřenou karoserií bez dveří a skládací plátěnou střechou. Byl však poměrně drahý, proti konkurenčnímu modelu Citroën Méhari se neprosadil a z nabídky nenápadně zmizel v sezoně 1970, kdy jeho roli převzal



Renault 4 Rodéo s karoserií z plastů, vyráběný ve spolupráci s firmou ACL-Teilhol. V roce 1968 dosáhla produkce osobních vozů Renault 4 rekordní výše téměř 337 tisíc kusů, k nimž je třeba připočítat ještě 52 tisíc dodávek.

Na podzim 1970 se Renault 4 dočkal dvanáctivoltové elektrické soustavy (místo původní šestivoltové), od léta 1972 se do francouzské verze montoval motor 782 cm³, exportní provedení mělo čtyřválec 845 cm³, přičemž výkon obou se ustálil na hodnotě 27 k (20 kW). Od září měl Renault 4 novou masku z plastů a palivovou nádrž zvětšenou z 26 na 34 l, v květnu 1975 debutovala prodloužená dodávka s označením F6. Počátkem prosince 1977 se produkce vozů Renault 4 (včetně užitkových verzí) přehoupla přes pět milionů, koncem ledna 1978 následoval Renault 4 GTL se širokými plastovými pásy na bocích karoserie a motorem 1108 cm³ naladěným na výkon 34 k (25 kW) a malou spotřebu paliva jen 5,4 l při 90 km/h. Od léta 1982 měl Renault 4 GTL přední kotoučové brzdy a podtlakový posilovač, v květnu 1986 se nabídka zúžila na dva modely. Renault 4 TL Savane a Renault 4 GTL Clan, přičemž první s motorem 956 cm³, druhý se čtyřválcem 1108 cm³, oba o výkonu 34 k (25 kW). Od jara 1987 už se vozy Renault 4 pro Evropu vyráběly jen ve Slovinsku, v listopadu 1992 dostala poslední tisícovka automobilů Renault 4 GTL Clan příznačné pojmenování Bye-Bye. Poslední vůz nesl na čelním skle číslo 8 135 424, v němž jsou započítány více než dva miliony dodávkových verzí. ■

Jeden z posledních: Renault 4 Clan z roku 1992.



Otevřený model JP 4 vyráběla v 80. letech firma Car Systeme.