

CO VÁS ČEKÁ
NA NÁSLEDUJÍCÍCH
STRANÁCH:

Renault 4 CV →
Kombi Ford

ŽELVIČKA SLAVÍ

70

PŘED SEDMDESÁTI LETY – POČÁTKEM ŘÍJNA 1946 – MĚL
NA PAŘÍŽSKÉM AUTOSALONU PREMIÉRU MALÝ RENAULT 4 CV
S MOTOREM VZADU. DO LÉTA 1961 JICH VZNIKLO PŘES
1,1 MILIONU.



Projekt malého vozu s interním označením 106 se začal rodit ve válečném roce 1940, v letech 1942 a 1944 byly postaveny dva prototypy. Měly 3,6 m dlouhou dvoudveřovou samonosnou karoserii, nezávislé zavěšení všech čtyř kol a za zadní nápravou uložený kapalinou chlazený čtyřválec 760 cm³.

V polovině ledna 1945 byla automobilka Renault znárodněna, během následujících měsíců byly odstraňovány škody způsobené válečným bombardováním a pomalu se rozbíhala výroba nákladních aut.

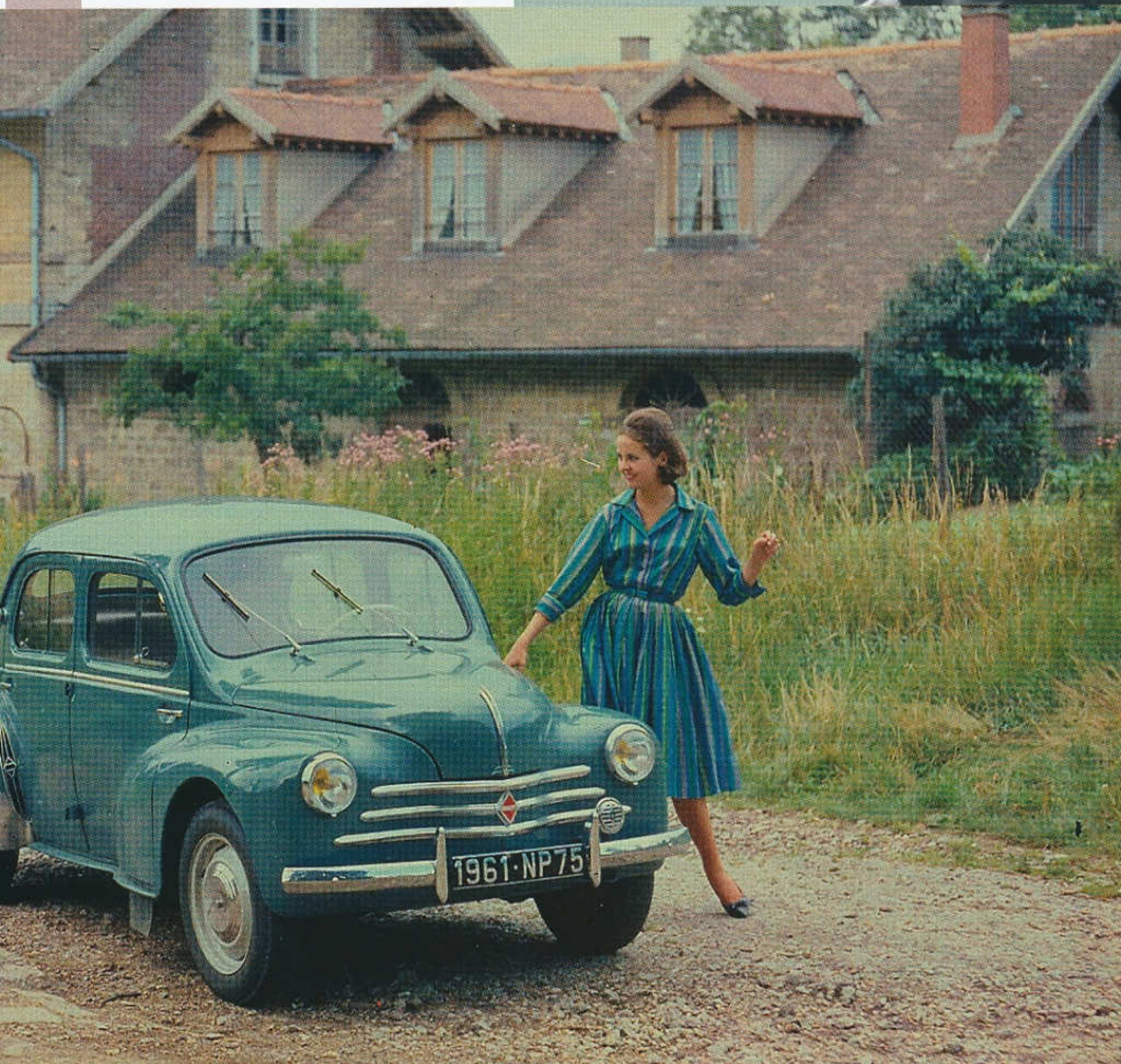
Po složitých jednáních padlo počátkem listopadu 1945 rozhodnutí, že hlavním produktem pro nadcházející roky bude již zmíněný malý vůz. Jen o týden později byl dokončen třetí prototyp, nyní už čtyřdveřový a blížící budoucí sériové verzi. ▶

TŘETÍ PROTOTYP ZHOVENÝ V LISTOPADU 1945 UŽ MĚL ČTYŘDVEŘOVOU KAROSERII



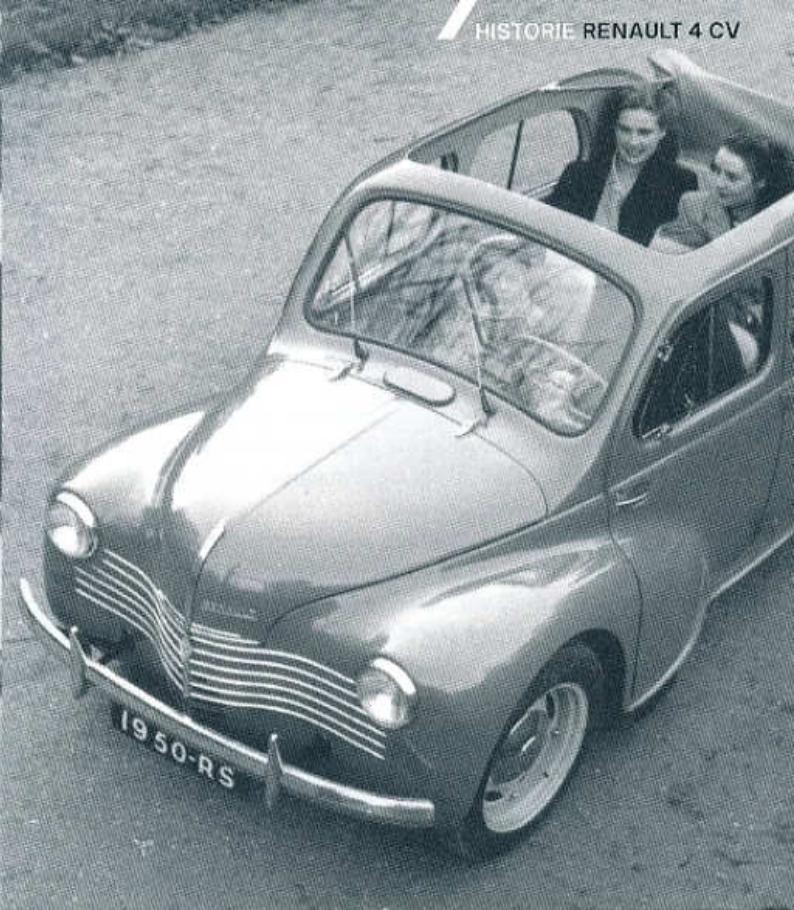
V TĚHLE PODOBĚ ZAVRŠIL RENAULT 4 CV V LÉTĚ 1961 SVOJI ÚSPĚŠNOU KARIÉRU

RENAULT 4 CV V OBLEŽENÍ PUBLIKA NA PARIŽSKÉM AUTOSALONU V ŘÍJNU 1946





▲ DÁMA PŘEDVADÍ, KTERAK SE PŘEDNÍ DVEŘE OTVÍRAJÍ PROTI SMĚRU JÍZDY (1948)



▲ KONCEM ROKU 1949 ROZŠÍŘIL NABÍDKU POLOKABRIOLET S PEVNÝMI RÁMY DVEŘÍ

► Počátkem roku 1946 byla obnovena výroba předválečného osobního vozu Juvaquatre s litrovým čtyřválcem vpředu a pohonem zadních kol. Měla překlenout mezidobí do náběhu výroby nového typu s motorem vzadu.

Na jaře 1946 vyjely do zkoušek první desítky předseriových automobilů s typovým označením R 1060. Měly jednotnou pískovou barvu, která v továrně zbyla ze zásob německého Wehrmachtu určených pro Afrika Korps.

Během roku 1946 absolvovaly zkušební vozy statisíce kilometrů v nejrůznějších terénních a klimatických podmínkách, testy probíhaly nejen ve Francii, ale i ve Skandinávii a v Africe.

Koncem září 1946 byl Renault 4 CV představen novinářům a 3. října 1946 se ocitl v obležení návštěvníků prvního poválečného pařížského autosalonu. Koupěchtiví zájemci se však museli obrnit trpělivostí, náběh sériové výroby byl naplánován až na léto 1947. Část výrobních zařízení bylo nutné dovézt ze zámoří, další si automobilka musela sama zhotovit.

V srpnu 1947 vznikla první série vozů, z nichž většina byla určena pro zástupce značky, v říjnu 1947 byl na pařížském autosalonu vystaven sériový Renault 4 CV a prodejci začali přijímat objednávky.

Renault 4 CV první generace měl rozvor náprav 2,10 m, rozchod kol 1,21 m vpředu i vzadu, byl dlouhý 3,61 m, široký 1,43 m a vysoký 1,42 m a vykazoval hmotnost 580 kg.

Měl čtyřdveřovou samonosnou karoserii obličejových tvarů, nezávislé zavěšení všech čtyř kol, pérování vinutými pružinami, hřebenové řízení a bubnové brzdy s kapalinovým ovládním. Podélně za zadní nápravou uložený kapalinou chlazený řadový čtyřválec OHV dával z objemu 760 cm³ výkon 17 k (12,5 kW) a směrem kupředu na něj navazovala rozvodovka a třístupňová převodovka s řadící pákou na podlaze.

Na paprskových šroubovaných discích obutých do pneumatik 4,50 x 15 dosahoval největší rychlosti 100 km/h a spotřeboval 6 až 7 l benzínu na 100 km. Palivová nádrž o objemu 27,5 l byla pod zadním

▲ ŘADA VOZŮ RENAULT 4 CV PŘÍPRAVENÝCH K EXPEDICI NA PODZIM ROKU 1947



▲ VOZY MODELOVÉHO ROKU 1954 DOSTALY NOVOU PŘÍD S TROJICÍ OZDOBŇNÝCH LÍŠT





JEDNA Z ŘADY KAROSÁRSKÝCH PODOB
RENAULTU 4 CV: KUPÉ AUTOBLEU (1955)

sedadlem a měla nalévací hrdlo v motorovém prostoru, takže před tankováním bylo nutné otevřít zadní kapotu.

Nezasvěcené mohlo zmást dobře viditelné víčko umístěné zvenku pod zadním oknem, to však uzavíralo nalévací trubku chladiče, jenž byl před motorem, za opěradlem zadního sedadla.

V říjnu 1948 dostala želvička klenutější střechu, s níž povýřila do výšky na 1,47 m, zároveň se objevila i verze opatřená odsouvacím dílem střechy nad předními sedadly. O rok později slavil na pařížském autosalonu premiéru polokabriolet s pevnými rámy dveří a skládací plátěnou střechou, který se vyráběl do léta 1957. V sezoně 1949 se stal Renault 4 CV nejprodávanějším automobilem na francouzském trhu a tuto pozici si udržel dlouhých sedm let, až do roku 1955.

V modelovém roce 1950 tvořil špičku nabídky Renault 4 CV Grand Luxe s bohatou výbavou a motorem 760 cm³ vyladěným na 21 k (15,5 kW).

Od října 1950 byl objem čtyřválců lehce snížen na 747 cm³, aby se vůz při sportovním nasazení vešel do objemové třídy 750 cm³. Hodnoty výkonu se nezměnily, až od podzimu 1953 se čtyřválcové naladěné na 21 k (15,5 kW) montovaly do všech provedení želvičky s typovým označením R 1062.

Pro modelový rok 1953 byl mírně zvětšen zavazadlový prostor v předí. Akumulátor byl přemístěn dozadu, do pravé části motorového prostoru, náhradní kolo – dosud připevněné vodorovně pod předním vikem – bylo nově ve svislé poloze, kolmo ke směru jízdy.

V říjnu 1953 dostal Renault 4 CV nově upravenou předí se třemi širšími ozdobnými lištami místo dřívějších šesti. Komfort cestujících zlepšovalo účinnější topení, pár centimetrů vnitřního prostoru přidalo posunutí zadního sedadla dozadu.

Od léta 1953 se automobily Renault 4 CV montovaly ve španělském Valladolidu v továrně FASA a také v Japonsku v automobilce Hino.

V letech 1954 až 1956 dosahovala produkce vozů Renault 4 CV nejvyšších počtů, na rekordních téměř 139 tisíc kusů se vyhoupla v roce 1955. Ve stejné době se želvička jako vůbec první automobil západní proveniencence začala dovážet do Československa a prodávat v Mototechně. V roce 1955 prvních šest desítek vozů, v letech následujících až kolem tisícovky kusů ročně. Do roku 1962 bylo do Československa dovezeno přes pět tisíc vozů Renault 4 CV.

V říjnu 1955 dostal Renault 4 CV novou palubní desku z plastu se sdruženým přístrojem v kapliče před řidičem a odkládací políčkou před spolujezdcem. Vítanou změnou byla i montáž nové třístupňové převodovky se zdokonalenou synchronizací.

Počátkem března 1956 byl představen nový Renault Dauphine, kompaktní sedan s oblou, 3,95 m dlouhou pontonovou karosérií a čtyřválcem 845 cm³ v zádi. Dauphine převzala roli tahouna výrobního programu značky, Renault 4 CV se však vyráběl dál, až do července 1961.

Od léta 1957 měl plně disky kol místo dřívějších paprskových, v sezoně 1958 jako první francouzský automobil překročil milionovou hranici. Podle tovární statistiky bylo v letech 1946 až 1961 vyrobeno celkem 1 105 547 vozů Renault 4 CV. ◀

REKLÁMA NA MODELY 1955:
PŮLMILIONOVÁ HRANICE
UŽ JE DALEKO PŘEKONÁNA



V MODELOVÉM ROCE 1958
DOSTALA ŽELVIČKA PLNÉ DISKY
KOL MÍSTO DELENÝCH

