

## 60 Jahre Renault 4



**Frankfurt, 21. September 1961:** Die Autowelt pilgert zur Internationalen Automobil-Ausstellung an den Main. Ausgerechnet hier, wo man Kompaktklasse mit Käfer übersetzt, schiebt Renault einen absolut ungewöhnlichen Kleinwagen ins Rampenlicht. Der schlicht „R4“ getaufte Neuling ist revolutionär anders als seine Zeitgenossen und diesen in vielerlei Hinsicht weit voraus. Der R4 ist die weltweit erste Kombi-Limousine mit vier Türen, großer Heckklappe, geräumigem Gepäckabteil und variablem Innenraum. Vor 60 Jahren setzt er mit diesem Konzept Maßstäbe und kreiert einen Industriestandard, der in den Grundzügen bis zum heutigen Tag Bestand hat. Der R4 ist auch der erste Renault Pkw mit Frontantrieb. Damit etabliert er die heute dominierende Antriebsart aller Pkw-Modelle der Marke.

Das Konzept erweist sich als so genial, dass über die Jahre kaum Modifikationen erforderlich sind: Fast unverändert läuft der R4 genau 31 Jahre lang vom Band. Exakt 8.135.424 Exemplare festigen den Ruf eines unverwüstlichen Bestsellers. Er wird in 28 Ländern gebaut und in mehr als 100 Staaten verkauft. Als meistverkauftes französisches Exportauto dient der R4 auch als wesentlicher Baustein für die beginnende Globalisierung von Renault. Studenten und Professoren lieben ihn gleichermaßen; er ist Möbelwagen und Liebeslaube, Familienkutsche und Nutzfahrzeug. Abenteuerer gehen mit ihm auf Weltreise – und kommen nach spektakulären Erlebnissen wohlbehalten wieder zu Hause an. Selbst im Rallyesport, nicht unbedingt als Domäne für den eher schwachbrüstigen Vierzylinder zu erwarten, schlägt sich der R4 wacker. Sein Debüt im Motorsport feiert er bei der Rallye Monte Carlo 1962. Sogar den legendären Wüsten-Marathon Paris-Dakar absolviert der Fünftürer klaglos – und wird Zweiter des Gesamtklassements



Dreyfus' Auftrag an seine Entwicklungsingenieure ist radikal: Er stellt grundsätzlich alle bislang üblichen Konstruktionsprinzipien infrage – das Vorgängermodell 4CV hatte Heckmotor und Hinterradantrieb – und löst damit intern heftigsten Widerstand aus. Doch die Vorgabe, mit völlig freiem Kopf und einem leeren Blatt Papier das Auto quasi neu zu erfinden, erweist sich als einzig richtiger Weg. Der R4 ist das erste Volumenmodell, das auf einem Baukastensystem mit Plattformstrategie basiert. Die Karosserie wird mit dem Rahmen verschraubt, deshalb lassen sich schnell und kostengünstig verschiedene Versionen realisieren: Neben der fünftürigen Limousine gibt es den nicht minder erfolgreichen Kastenwagen Fourgonnette, der nur einen Monat später vorgestellt und ab 1962 produziert wird. 1964 taucht erstmals der „Sinpar 4x4“ mit Allradantrieb auf, zum gleichen Zeitpunkt gibt es auch einen praktischen Pick-up. 1965 wird der „R4“ offiziell in „Renault 4“ umgetauft. 1969 debütiert der „Plein Air“, ein Cabriolet ohne Türen im Stil der damals modischen Dune Buggys, 1970 folgt das Freizeitmobil „Rodeo“ mit eigenständig gestalteter Kunststoff-Karosserie.

Ein völlig ebener Wagenboden und der Verzicht auf den Mitteltunnel erlauben darüber hinaus vielfältige Innenraum-Variationen. Zudem ist der R4 das erste Serienauto, bei dem sich die Rückbank komplett zusammenfallen und nach vorn klappen lässt. Das Resultat ist ein gut nutzbarer, quaderförmiger Laderaum mit bis zu 950 Liter Volumen. Zwischen den Vordersitzen stört weder ein Schalt- noch ein Handbremshebel, so dass Mitfahrer leicht von links nach rechts durchsteigen können – nicht nur in engen Innenstadt-Parkbuchten eine höchst praktische Angelegenheit.

Möglich macht dies ein weiterer genialer Kniff: die vom Volksmund liebevoll „Revolverschaltung“ getaufte Schiebstock-Betätigung des Getriebes.

Auch die Fahreigenschaften halten noch heute einem Vergleich mit modernen Modellen jederzeit stand. Dabei hilft dem R4 ein genialer Kniff: Sein kompakter Vierzylinder-Reihenmotor wurde weit in Richtung Wagenmitte nach hinten verschoben montiert. Es handelt sich um ein Front-Mittelmotor-Prinzip. Die Vorteile lassen sich im Wortsinn „erfahren“: Der günstige Schwerpunkt und die neutrale Gewichtsverteilung ermöglichen ein narrensicheres und gleichzeitig sehr sportliches Fahrverhalten. Der R4 ist außerdem sehr handlich und lässt sich ausgesprochen präzise dirigieren, ein Verdienst der wartungsfreien Zahnstangenlenkung.

Bescheiden bleibt der R4 auch in Sachen Motorleistung. Die Spanne reicht je nach Hubraum (747 cm<sup>3</sup> bis 1.108 cm<sup>3</sup>) von 23 bis 34 PS (Angaben in kW sind in den 1960er-Jahren noch nicht gebräuchlich). Das reicht auch für kommode Autobahnfahrten, worauf Renault Chef Dreyfus großen Wert legt. Gut 120 km/h Spitzentempo sind mit dem stärksten Triebwerk möglich. Gleichzeitig überzeugt der Vierzylinder mit hohem Drehmoment bei niedrigen Drehzahlen (maximal 75 Nm bei nur 2.500 U/min) und geringem Kraftstoffverbrauch – eine bis heute absolut zeitgemäße Auslegung.

## Chronologie eines Erfolges

### 1956

Renault-Generaldirektor Pierre Dreyfus (Direktor von 1955-1975) diskutiert erstmals mit seinen Vorstandskollegen das Projekt eines kleineren, vielseitigen Wagens, der eine „große Hecktür haben soll und dazu einen Laderaum, dessen freier Zugang nicht durch Karosserie- und Mechanik teile behindert wird. Ich stelle mir ein Auto mit gutem Federungskomfort und guter Handlichkeit vor“.

### Ende 1958

Nach vielen Vorstudien fällt die Entscheidung zum Bau des R4, der noch die Entwicklungsnummer „350“ trägt: Er soll nicht mehr als 350.000 (alte) französische Francs kosten. Offiziell erhält das neue Modell später die Projektnummer „112“.

### Herbst 1959

Endgültige Entscheidung über die Form der Karosserie. Die weltweiten Test- und Erprobungsfahrten laufen an. Die Techniker taufen das neue Fahrzeug liebevoll „Marie-Chantal“.

### Juni/Juli 1961

Erste Testfahrten der Fachpresse mit Vorserienmodellen des neuen Renault in der südfranzösischen Camargue. Parallel investieren mehr als 1.000 Mitarbeiter und 400 Techniker von mehr als 30 Logistikpartnern in nur drei Wochen über 42.000 Arbeitsstunden, um die Serienproduktion des R4 im Renault-Werk Billancourt vorzubereiten.

### 3. August 1961

Beginn der Serienproduktion auf der Seine-Insel Séguin in Paris-Billancourt.

### 28. August 1961

Ende der Sperrfrist für die ersten Fahrberichte in Zeitungen, Zeitschriften, Rundfunk und Fernsehen.

### 21. September 1961

Der Renault feiert bei der Eröffnung der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt als Nachfolger des erfolgreichen 4CV seine offizielle Weltpremiere. Der Viertürer mit der großen Heckklappe und dem variablen Innenraum ist der erste Renault mit Frontantrieb. Er kommt zunächst in vier Versionen auf den Markt: als R4, R4 L mit drei Seitenscheiben, als R4 L Super Confort sowie als minimal ausgestatteter Renault 3 mit 0.6-Liter-Motor. Die übrigen Modelle besitzen einen 747 cm<sup>3</sup> großen, wassergekühlten Vierzylindermotor, der 23 PS leistet, sowie ein Dreiganggetriebe mit der typischen Revolverschaltung. Weitere Details: Einzelradaufhängung mit großzügig dimensionierten Federwegen und Stahl-Rohrrahmensitze mit Segeltuchbe spannung.



### 4. Oktober 1961

Galavorstellung zu Ehren des neuen R4 im Palais de Chaillot in Paris.

### 6. Oktober 1961

Eröffnung des Pariser Autosalons: Der R4 debütiert in Frankreich. Parallel zur „Limousine“ feiert auch die erste Version eines Transporters, der „Fourgonnette“ genannt wurde, seine Premiere. Dessen Produktion läuft allerdings erst im Frühjahr 1962 an.

## 1962

Am Europäischen Markt beginnt der Verkauf des neuen R4 sowie – ab Herbst – des R4 Transporters als Kombi und Kastenwagen. In Frankreich wird der Renault 3 wiedereingestellt, während am anderen Ende der Modellpalette der R4 Super die Baureihe ergänzt. Er besitzt neben einer verbesserten Ausstattung auch einen stärkeren Motor, der fortan aus 845 cm<sup>3</sup> Hubraum 26 PS schöpft.

## 1963

Der stärkere Vierzylinder hält auch im R4 Standard und im R4 L Einzug.

## 1964

Weitere neue Ausstattungsversionen erweitern das Angebot: Der R4 „Export“ erhält eine Heckklappe mit oben angebrachten Scharnieren sowie neue Sitzpolster. Einzelliegesitze sind gegen Aufpreis verfügbar. Der R4 „Parisienne“ übernimmt die gleiche Technik, besitzt aber Schotten- oder Rohrgeflecht Muster auf den Türen. Last but not least erhält der unverwüstliche Franzose auch noch Allradantrieb: Der R4 „Sinpar 4x4“ – so der Name des Zulieferers – eignet sich auch für schwieriges Gelände.

## 3. März 1964

Der 500.000. R4 läuft vom Band.

## 1965

Der „R4“ wird offiziell in „Renault 4“ umgetauft. Die konsequenten Verbesserungen im Detail setzen sich fort: Alle Renault 4-Modelle erhalten neue Hauptbremszylinder, die kürzere Bremswege und eine höhere Standfestigkeit der Bremsen ermöglichen. Die Spurweite der Hinterachse wird um 40 Millimeter vergrößert und das Heizungs- und Lüftungssystem überarbeitet. Ein Bowdenzug betätigt fortan die Drosselklappe. Der Innenspiegel bekommt eine rechteckige Form und der Kofferraum des Renault 4 Export eine Abdeckung.

## 1966

Ein neuer Ausdehnungsbehälter optimiert die geschlossene Wasserkühlung des Renault 4.

## 1. Februar 1966



Stolzes Jubiläum: Renault feiert nach nicht einmal fünf Jahren die Produktion des millionsten Renault 4.

## 1967

Deutlich vergrößerte Bremstrommeln verbessern die Fahrsicherheit des Fronttrieblers weiter. An der Hinterachse halten stufenlos verstellbare Drehstäbe Einzug, jene der Vorderachse werden neu dimensioniert. Eine überarbeitete Kupplungsbetätigung reduziert die Pedalkraft. Das neu gestaltete Design des Armaturenbretts sorgt für eine verbesserte Übersichtlichkeit.

## 1968

Für alle Modelle kommt erstmals ein vollsynchronisiertes Viergang-Schaltgetriebe zum Einsatz. Die Scheinwerfer werden in den neu geformten Kühlergrill integriert. Gummipuffer zieren die ebenfalls neu gestalteten vorderen und hinteren Stoßstangen. Die Türen erhalten neue Innenverkleidungen. Ein Parallelogramm-Wagenheber ersetzt die alte Schraubenwinde.

Insgesamt liefen bereits mehr als zwei Millionen Renault 4, Kombi, Transporter und Fourgonnette vom Band.

## 1969

Die verstärkte Vorderachse des Renault 6 wird auch für den Renault 4 übernommen. Die Karosserieversion „Plein Air“ mit faltverdeck ohne Türen, macht den Renault 4 auch für Frischluftfans interessant.

## 1970

Die neue Ausgleichvorrichtung der Heckklappe ermöglicht fortan auch die Bedienung mit nur einer Hand – praktisch beim Einladen. Der Anlasser erhält eine Anlasswiederhol Sperre.

Eine zweite Open-air-Version debütiert: Der Renault 4 „Rodeo“ besitzt eine völlig neu gestaltete Kunststoffkarosserie mit mehrfach variierbarem faltverdeck.

### 1971

Die elektrische Anlage wird von Sechs- auf Zwölf-Volt-Betrieb umgestellt. Die Produktion der Renault 4-Baureihe durchbricht die Drei-Millionen-Schallmauer.

### 1972

Der Hubraum jener Renault 4, die für den französischen Markt vorgesehen sind, wächst von 747 auf 782 cm<sup>3</sup>. Die Motorleistung beträgt weiterhin 26 PS.

### 1973

Die europäischen Versionen des Renault 4 erhalten mit 34 statt 26 PS deutlich mehr Kraft. Die Höchstgeschwindigkeit steigt dadurch von 110 auf 120 km/h.

### 1974

Das Vierganggetriebe des Renault 6 TL wird auch für den Renault 4 übernommen.

### 1975

Der neue Kühlergrill besteht fortan aus Kunststoff. Das Tankvolumen steigt von 26 auf 34 Liter. Nach dem Abstellen des Motors schwingen die Scheibenwischer automatisch in ihre Ruheposition zurück. Die Sicherheitsgurte erhalten optimierte Anlenk- und Verankerungspunkte.

### 1976

Eine Drehstrom-Lichtmaschine fließt in die Serie ein, eine beheizbare Rückscheibe bereichert die Sonderausstattungsliste. Als neueste Version ergänzt der Renault 4 „Safari“ das Modellprogramm. Seine auffallendste Besonderheit: Eine lustige Inneneinrichtung mit Polsterbezügen, die einer Hän-gematte nachempfunden wurden.

### 1977

Der Renault 4 kommt in den Genuss einer besonders umfangreichen Modellpflege und erhält unter anderem eine Zweikreis-Bremsanlage, Halogen-Scheinwerfer, eine heizbare Heckscheibe, Rück-fahrscheinwerfer, Automatikgurte, Kopfstützen und eine Verbundglas-Frontscheibe.

September: Als erstes französisches Automobil überhaupt erreicht der Renault 4 den Produktionsrekord von fünf Millionen Fahrzeugen.

### 1978

Ein Kataphorese Bad beugt bereits in der Produktion der Korrosion vor. Scheibenwischer mit zwei Wischgeschwindigkeiten sowie vergrößerte Wischerblätter sorgen auch bei schlechtem Wetter für den Durchblick. Der neue Renault 4 GTL wartet mit einer besonders komfortablen Ausstattung auf.

### 1979

Ein neuer Vierzylindermotor mit 1.108 cm<sup>3</sup> Hubraum und einer Leistung von 34 PS hält Einzug in den Renault 4 GTL. Mit seinem geringeren Drehzahlniveau reduziert er deutlich die Geräuscentwicklung. Das höhere Drehmoment von 73,5 Nm (bei 2.500 U/min) ermöglicht besonders effizienten Umgang mit dem Treibstoff. So verbraucht er laut ECE-Norm bei 90 km/h lediglich 5,4 Liter/100 km und im Stadtverkehr nur 6,3 Liter/100 km. Diesen Motor erhält auch der neue Renault 4 Transporter F6, der jetzt über einen längeren Radstand verfügt. Die Leistung des weiterhin verfügbaren F4-Transporters sinkt bei unverändertem Hubraum von 845 cm<sup>3</sup> auf nur noch 27 PS.

Zusätzlich bietet Renault den Renault 4 fortan auch mit einem alternativen Antrieb an: Auf Wunsch gibt es das Modell GTL mit Flüssiggas-Betrieb.

Die Gebrüder Marreau beenden die Erstauflage der heute weltberühmten Marathon-Rallye „Paris-Dakar“ mit einem allradgetriebenen Renault 4 „Sinpar 4x4“ als Zweite der Automobilwertung.



## 1980

Die neuen Felgen des Renault 4 eignen sich für den Betrieb mit Schlauchlos-Reifen. Die Ausstattungsversion GTL erhält Automatik-Sicherheitsgurte auch auf den Rücksitzen. Der Fahrersitz des Renault 6 wird fortan auch in den Renault 4 Transporter eingebaut.

Neuer Rekord: Die Produktion des Renault 4 durchbricht die Sechs-Millionen-Marke.

Weitere Sporterfolge für die Gebrüder Marreau bereichern die Motorsportbilanz des unverwüstlichen Bestsellers: Mit einem modifizierten Allrad-Renault 4 werden sie Dritte der „Paris-Dakar“ und Zweite der Rallye Tunesien – nur um vier Minuten von den Gesamtsiegern geschlagen.

## 1981

Renault stellt das neue Sondermodell Renault 4 „Jogging“ vor. Die gesamte Baureihe wird durch einen elektrischen Kühlerventilator mit Thermostat sowie ein zweistufiges Gebläse, neue Polsterstoffe und Außenfarben aufgewertet.

## 1982

Neue Produktions- und Montageverfahren verbessern insbesondere die Abdichtung der Karosserie. Neben Frankreich wird der Renault 4 auch in Angola, Argentinien, Belgien, Chile, Elfenbeinküste, Ghana, Irland, Jugoslawien, Kolumbien, Madagaskar, Marokko, Portugal, Spanien, Tunesien, Uruguay und Zaire gefertigt.

## 1983

Das neue Modelljahr bringt umfangreiche Detailverbesserungen mit sich. Optimierte Rostschutzmaßnahmen verbessern die Korrosionsresistenz der Karosserie. Das neue Armaturenbrett stammt aus dem Renault 18, das grifffreundlichere Lenkrad aus dem Renault 5. Darüber hinaus werden neue Rückspiegel, hochwertigere Verkleidungen und neue Sitzbezüge den Evergreen auf. Alle Renault 4-Versionen mit 34 PS starkem 1.1-Liter-Motor werden erstmals mit Scheibenbremsen an den Vorderrädern ausgestattet.

## 1984

Karosserie und Fahrzeugboden werden vor dem Einbau der Aggregate montiert und in ein Kataphorese Bad getaucht, um nochmals den Korrosionsschutz zu verbessern. Neue Getriebeübersetzungen senken sowohl den Durchschnittsverbrauch als auch das Geräuschniveau im Interieur.

## 1985

Neue Außenfarben für alle Renault 4-Modelle. Zum Jahresende läuft die Produktion des Kastenwagens Renault 4 F6 aus.

## 1988

Time to say goodbye: Der Renault 4 verabschiedet sich nach 27 erfolgreichen Jahren und exakt 900.300 importierten Exemplaren mit dem auf 500 Exemplare limitierten Sondermodell „Salü“ aus Deutschland. Verschärfte Abgasbestimmungen, die den Einsatz eines Dreiwege-Katalysators notwendig gemacht hätten, bereiteten dem Langläufer den Garaus. Die Produktion für Frankreich und andere europäische Märkte läuft weiter.



## 1992

Ende der Produktion nach einer Gesamtstückzahl von 8.135.424 Exemplaren mit dem Sondermodell „Bye-bye“ (Auflage: 1.000 Stück).

[Zu den Bildern >>>](#)

R.S. 30.01.2021

Bilder ID: 202106

© VOZ-Archiv

Quellentext: Renault S.A.