



Der Renault R 4 aber ist ein häßlicher Wagen, sehr unnötig häßlich, eine Schachtel. Das wäre nicht nötig gewesen.“ So richtig begeistert klingt das nicht, was auto motor und sport-Tester Paul Simsa 1961 anlässlich der Vorstellung des kompakten Franzosen schrieb. Doch im nachhinein betrachtet lag er mit seiner Einschätzung ziemlich daneben. Die schnörkellose Form war absolut nötig gewesen. Vier Türen, eine große Heckklappe, kein Hüftschwung, keine ausladenden Kotflügel - der pure Funktionalismus gab Renaults erstem Fronttriebler überhaupt erst die Chance, die nächsten 30 Jahre erfolgreich zu sein.

Der R 4 platzte in ein Jahrzehnt, in dem die Definition für Schönheit ohnehin äußerst kurzlebig war. Die VW Käfer oder NSU Prinz fahrende Nation hatte sich gerade erst über Pilzköpfe und Nietenhosen ereifert, da standen bereits die nächsten Langhaarigen mit Jesuslatschen vor der Tür. Minirock und Rockmusik - die Nachkriegsgeneration merkte, daß es ein Leben nach dem Wirtschaftswunder gab. Und genau diese Generation erreichte in den Sechzigern das fährerscheintaugliche Alter und stellte an ein Auto völlig andere Ansprüche als ihre Väter. Fünf Freunde mußten genauso hineinpassen wie die Möblierung der ersten Studentenbude. Kein Image war immer noch besser als ein vermeintliches Spießler-Image, und Fortschrittliches aus Frankreich war ohnehin gerade ziemlich angesagt.

Verkaufsfördernd wirkte sich auch aus, daß sich gegen Ende der sechziger Jahre immer mehr Familien einen Zweitwagen leisten konnten. Und ein solcher hatte nun mal in erster Linie Transportaufgaben zu erfüllen. Handwerker, denen der VW Bus zu groß und zu teuer war, kamen an der Kastenversion des R 4 kaum vorbei. In über 30 Jahren Produktionszeit war ausgerechnet 1968 das erfolgreichste Jahr für den R 4, der zu diesem Zeitpunkt bereits seit drei Jahren ohne das R auskommen mußte und offiziell als Renault 4 gehandelt wurde.

Der Renault des Stuttgarter Maschinenbau-Ingenieurs Ingo Heitel ist noch ein echter R 4. Genauer gesagt ein R 4 L, Baujahr 1962. Vom Standardmodell unterscheidet er sich durch drittes Seitenfenster, Chromschmuck und die geräuschkämmende Innenverkleidung - die Basisausführung mußte ohne diese Features auskommen, kostete dafür aber auch nur 4115 statt 4415 Mark, 85 Mark weniger als ein Standard-Käfer. Ingo Heitels Schmuckstück lieferte das Fellbacher Autohaus Schweier vor 35 Jahren an



Den schmalen Lufteintritt unter der Scheibe gab es bis 1977



Einfache, aber bequeme Bestuhlung



Die 680 steht für den 750er Motor, der 850er hat die Nummer 800



L für zwei Zusatzfenster, Chromschmuck und höheren Komfort

Fotos: Jooß

Gepflegte Renault R 4 sind eine große Seltenheit. Dieses 1962er Exemplar ist eine solche Rarität