



Die Rohrstoßstangen gab es bis 1963



Maximalanzeige entspricht V_{max}



Ausstellfenster hat nur der erste R 4 L



Ein schlechtes Gewissen ist ein Dauerzustand. Das Herz sagt restaurieren, doch der Verstand improvisieren

Ingo Heitel besitzt drei komplette und rund 60 zerlegte R 4

Die leichtgängige Lenkung macht das Fahrvergnügen komplett, das eigentlich nur durch die nicht übermäßig standfesten Bremsen getrübt wird. Die erste Vollbremsung machen die Trommeln noch ganz manierlich mit, doch bei Bergabfahrten mit engen Serpentinauten kommen die Stopper doch sehr frühzeitig an ihre Fading-Grenzen.

Erschwerend kommt hinzu, daß der R 4 auch im fortgeschrittenen Alter noch oft als Lastesel erhalten muß. Ingo Heitel weiß von Schüttgut-Transporten zu berichten, bei denen nicht das Platzangebot des pottebenen R 4-Bodens die Füllmenge begrenzte, sondern das schlechte Gewissen in Sachen zulässiges Gesamtgewicht.

Ein schlechtes Gewissen ist für R 4-Fahrer ohnehin ein Dauerzustand. Zur Mentalität des typischen Renault-Fahrers paßt es nicht, mehr als unbedingt nötig an seinem Fahrzeug zu machen. Er sieht den Wagen als reinen Gebrauchsgegenstand, doch insgeheim hat er eine tiefe emotionale Bindung zu seinem Renault. Das Herz sagt restaurieren, der Verstand aber improvisieren.

Ingo Heitel hat aus der Not eine Tugend gemacht. Sein 1962er R 4 L wird geschont, für alle Tage muß ein R 4-Cabriolet erhalten. Rund 60 zerlegte Exemplare dienen ihm und dem von ihm gegründeten R 4-Freundeskreis (Infos Telefon/Fax 0711/6494934, ab Mitte Oktober) zur Ersatzteilgewinnung. Der Freundeskreis ist kein verbissener Markenclub, sondern eine lockere Interessengemeinschaft von R 4-Fans, die ihre Lieblinge anlässlich gemeinsamer Werkstatt-Tage am Leben erhalten. Ab und an wird dabei sogar ein echter Alt-68er gesichtet.

Klaus Herder

Daten & Fakten

Motor: Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung \times Hub 54,5 \times 80 mm, Hubraum 747 cm³, Leistung 23 PS (17 kW) bei 4500/min, max. Drehmoment 49 Nm bei 2000/min, eine untenliegende Nockenwelle, Stoßstangen und Kipphebel, ein Solexvergaser

Kraftübertragung: Vorderradantrieb, Dreigang-Schaltgetriebe

Fahrwerk: Einzelradaufhängung vorn und hinten, Querlenker vorn, Längsträger hinten, Torsionsstäbe, Teleskopstoßdämpfer

Leergewicht: 600 kg

Fahrleistungen: Beschleunigung 0–90 km/h 34 s, Höchstgeschwindigkeit 110 km/h

Verbrauch: sieben Liter/100 km

Bauzeit: 1961 bis 1992

Stückzahl: acht Millionen

ten Türöffnern bleibt auch seitlich noch ausreichend Platz. Der R 4 ist zudem äußerst übersichtlich, ohne Turnübungen ist jederzeit zu erkennen, wo das 600 Kilogramm-Leichtgewicht anfängt und wo es aufhört.

Raum und Zeit gehören zusammen – der R 4 bietet den Raum, sein Fahrer hat bereits nach wenigen hundert Metern unendlich Zeit. Der Renault strahlt eine solche Ruhe und Lässigkeit aus, daß Termine und Streß zur absoluten Nebensache werden. Die 23 PS der Urversion reichen im Stadt- und Vorortverkehr immer aus, um nicht als Verkehrshindernis unterwegs zu sein.

Der Langhuber ist durchzugsstark und trotzdem drehfreudig. In langgezogenen Biegungen muß nur selten vom Gas gegangen werden, so neutral und leicht beherrschbar zieht die Fuhre ums Eck. Der R 4 wäre kein echter Franzose, wenn er bei etwas flotter durchheilten Kurvenkombinationen nicht zur Neigungssache werden würde, doch von den Schräglagen eines 2 CV ist er noch weit entfernt.