

# Zweckform mit Rostproblemen



Kaufberatung: Renault R 4



## KAROSSERIE

„Das Unpraktischste an der R 4-Karosserie ist ihre Rostanfälligkeit“, erzählt Ralf Lange aus Heilbronn, der seit zehn Jahren Fan des französischen Kleinwagens ist. Noch werden marode R 4 nur selten restauriert, meist wandern sie auf den Schrott oder werden notdürftig geflickt.

Wer einen R 4 erwerben möchte, sollte sich besonders die **Kotflügel** und ihre **Anschraubbereiche** ansehen. Durchrostungen des **Bodenblechs** lassen sich nach Anheben der Gummimatten schnell lokalisieren. Einen untrüglichen Test für die Robustheit der unteren Partien liefert das Anheben des Autos mit dem Wagenheber. Bricht der R 4 an der hinteren **Wagenheberaufnahme** ein, ist auch die **Achsbefestigung** marode – ein teurer Schaden.

Einen Check verdienen ferner der vordere und hintere **Hilfsrahmen**, das **Dreiecksblech** zwischen Kotflügel und Tür, die **Türsäulen** im unteren Bereich und die hinteren **Kastenträger** am Ende des Kofferraumbodens.



## TECHNIK

Die hubraumschwachen **Motoren** sind sehr robust, das trifft speziell auf die kleinen 850er Maschinen zu. Defekte Motoren werden nicht überholt, sondern durch ein **Gebrauchtaggregat** (erhältlich für etwa 200 Mark) ersetzt. Ratsam ist unbedingt eine Kontrolle der **Zylinderkopfdichtung**. Steigen bei laufendem Motor Blasen im Ausgleichsbehälter des Kühlkreislaufs auf, ist sie defekt.

Speziell bei vor 1972 produzierten R 4 zeigen **Getriebe** und **Antriebswellen** Verschleißerscheinungen. Eine defekte **Kupplung** ist Grund für einen größeren Preisnachlass, denn der Einbau ist aufwendig.



## PREISE

Das Preisniveau ist erfreulich niedrig, denn der R 4 wird meist noch eher als Gebrauchsauto gesehen. So reichen die

Angebote von „geschenkt“ für Autos, denen der TÜV-Stempel versagt blieb, bis hin zu etwa **4000 Mark** für Exemplare **in gutem Zustand**. Top-Exemplare sind kaum zu bekommen. Wer einen R 4 restauriert hat, gibt ihn aufgrund des geringen Marktwerts nicht mehr her.



## ERSATZTEILE

Die Ersatzteillage ist nicht hoffnungslos. Nur für die frühen Dreigangmodelle ist die Beschaffung bestimmter Teile wie des Frontgrills schwierig. Rare **Zierteile** sind auf Schrottplätzen in Frankreich zu finden.

**Verschleißteile** sind problemlos erhältlich, eine sehr günstige Quelle ist der Zubehörhandel. Einige Händlerpreise: Kotflügel 106 Mark, Radhaus vorne 239 Mark, Bodenblech 528 Mark, Antriebswelle 241 Mark (für R 4 GTL).



## SPEZIALIST

**Ingo Heitel**, Möhringer Straße 96, 70199 Stuttgart.

**Autohaus Schweier GmbH**, Gotthilf-Bayh-Straße 54, 70736 Fellbach, Telefon 0711/9519950.

**Der Tip**

Besonders teuer und gesucht sind Faltdachmodelle.

Für Bastler mit etwas Geschick kann es sich lohnen, einen günstigeren geschlossenen R 4 zu suchen und diesen nachträglich mit Faltdach aus einem Schlachtfahrzeug zu versehen. *woy*

## Preisentwicklung Renault R 4 (in Mark, guter Zustand) von 1961–1967



Quelle: Classic Data

## Checkliste: Wunder Punkt ist die Hinterachsbefestigung

- ① Kotflügel und Anschlußkanten
- ② Zylinderkopfdichtung
- ③ Getriebe (bis Baujahr 1972)
- ④ Kupplung
- ⑤ Antriebswelle
- ⑥ Hilfsrahmen
- ⑦ Dreiecksblech
- ⑧ Boden
- ⑨ Türsäulen
- ⑩ Hinterachsbefestigung
- ⑪ Kastenträger am Ende des Kofferraums

