

Lehrlings-Ausgabe

Motor-

Kundschaun

MIT NKZ



Motor-Rundschau

Schon lange hat der 500 000. Renault 4 CV das Band verlassen, und dabei war dieser Wagen, als er vor sieben Jahren zur Welt kam, ein Außenseiter, dem man in bezug auf Leistung, Straßenlage und Raum nicht allzuviel zutraute. Das hat sich geändert, und seinen internationalen Platz hat der 4 CV auch längst gefunden. Er begnügt sich mit der überraschend kleinen Grundfläche von nur 361×143 cm = rund $5,2$ m². Dadurch ist er sehr „bescheiden“ im Verkehr, beim Parken und in der Garage. Durch ausgeklügelte Raumaufteilung (mit selbsttragender Karosserie, einwandigen Türen usw.) erscheint der Wagen nun „innen größer als außen“. Besonders beachtlich aber sind folgende Zahlen: Gewicht fahrfertig mit vollem Tank nur 600 kg. — Beschleunigung von 0 auf 80 km/h in 23 sec, trotz nur 750-ccm-Motor. — Höchstgeschwindigkeit 106 km/h. — Verbrauch über die ganzen, rund 2000 Test-Kilometer nur 6,5 L/100 km! Ein Beispiel: Von Frankfurt nach Düsseldorf über die Autobahn, das ist eine Strecke von 210 km, in genau 150 Minuten, entsprechend einem Schnitt von 84 km/h. Da muß man auf dieser hügeligen Autobahn schon oft ehrliche 100 fahren. Der Verbrauch betrug trotzdem nur 6,6 L/100 km. — Oder ein Versuch an unserem Meßberg mit 10% Steigung, den die meisten der kleinen Wagen bis 800 ccm mit 40 bis 50 km/h überwinden, während der 4 CV hier gut 60 km/h hält!

Der 4 CV ist kein Wagen, der sofort etwa durch Raum, Ausstattung oder Form besticht, sondern ein bewußt kleiner Wagen, im Rahmen des Möglichen aber ein sehr geglückter Kompromiß. Wendigkeit, Leistung, Verbrauch und manches andere sind so bestechend, daß man auch sehr offen von dem sprechen soll, was den Verwöhnten enttäuscht. Da ist z. B. die etwas harte Federung, da es nun einmal ein schwer lösbares Problem ist, bei einem so leichten Wagen und der sehr unterschiedlichen Nutzlast zu einer ideal geschmeidigen Federung zu kommen. — Das Zweite ist, daß man zur Erreichung einer genügenden Beinfreiheit und Beweglichkeit die Sitzflächen etwas klein halten mußte (Sitztiefe vorn nur 45, sonst rund 48 cm), dadurch ist die Abstützung des Körpers dem Polsterstuhl ähnlicher als dem -sessel. Positiv aber ist die geschickte und wirksame Ausformung der Vorderrücklehnen, die einen festen Sitz in jeder Situation geben, oder der so bequeme Zugang zu allen Plätzen durch vier Türen, die man völlig (fast 180°) öffnen kann!

Ein Problem bei Wagen mit Heckmotor ist immer der Kofferraum. Beim Renault befindet er sich ausschließlich im Bug

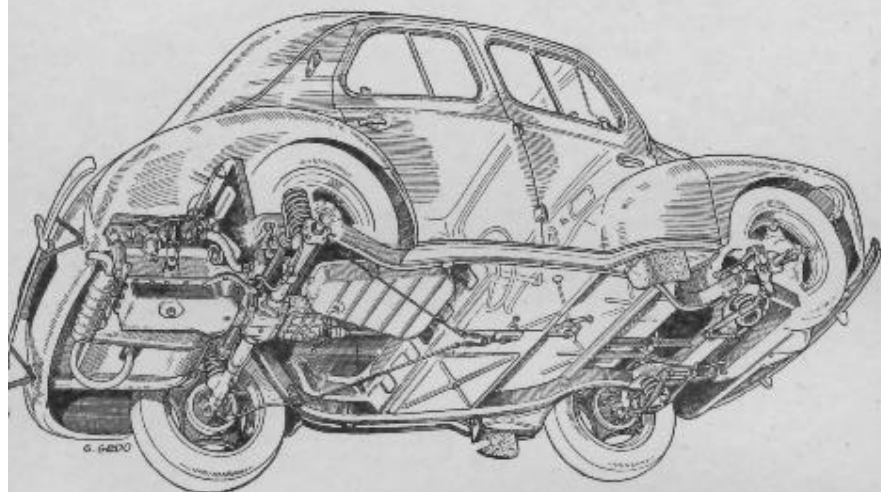


Nicht die schöne Französin, sondern den jetzt vergrößerten Gepäckraum sollen Sie hier betrachten. Die Batterie befindet sich jetzt im Motorraum, und das Reserverad steht raumsparend ganz vorn im Bugraum.

und wurde bei dem neuesten Modell durch Verlegung der Batterie (aus dem Bug ins Heck) und durch Anordnung des Reserverades ganz vorn im Bugraum brauchbar vergrößert, so daß man nun auch normales Gepäck gut unterbringen kann.

Kurz und gut, der Renault 4 CV ist ein internationaler Kleinwagen von Format, der zwar nicht auf den ersten Blick besticht, mit dem man aber gut Freund wird, wenn er erst einmal sein Können, seine Bescheidenheit und seine Wendigkeit unter Beweis gestellt hat.

... und nun lesen Sie bitte die nächsten Seiten recht aufmerksam, jeder Satz ist genau überlegt, jede Prüfzahl von uns genau gemessen!



Das Bild hier unten zeigt gut die gesamte Konzeption, die Raumaufteilung, den Heckmotor, den Gepäckraum im Bug und die Heizungsanlage.



Test: Renault 4 CV 0,75 L

Der Renault 4 CV ist ein ausgereifter, viertüriger (!), viersitziger Kleinwagen, kurz, gedrungen und wendig. Die durchdachte Raumaufteilung ergibt einen angemessenen Platz ohne Fahrzeugüberlastung (Spurweite hinten bewußt nicht voll ausgenutzt). Drei Personen sind mit größerem Gepäck unterzubringen, vier Personen (hinten etwas beeengt und auf etwas kleinen Sitzen) bei Gepäckunterbringung nur im Bugraum. — Beachtlich ist das geringe Wagengewicht, so daß der Motorhubraum von 750 ccm ausreicht. Der Wagen ist für die Hubraumklasse besonders lebendig, bergfreudig und sehr sparsam.

Er ist damit ein auch noch als Viersitzer brauchbarer Kleinwagen, der durch den geringen Verbrauch und fast noch mehr durch die möglichen Reisedurchschnitte überrascht. Erreicht ist das durch die bewußte Einschränkung in den Gesamtmaßen und das noch günstige Leistungsgewicht. — Der „in einem Guß“ gestaltete Kleinwagen hat mit Recht internationalen Ruf. Anerkennung verdient die jahrelange Verfeinerung von Einzelheiten, ohne von der Grundform abzugehen.

BEWERTUNG

Motor und Antrieb

Sportlich, drehfreudig und „rund“-laufender Motor. Trotzdem wird der Antrieb im Wagen etwas laut empfunden (bei hohem Tempo und im zweiten Gang), deshalb wäre eine weitere Abschirmung und Karosserieentdröhnung wertvoll. — Auch bei hoher Reisegeschwindigkeit und Belastung bleibt der Motor sparsam! — Motor und Zubehör gut zugänglich.

Getriebe und Schaltung

Normales Dreiganggetriebe, aber sehr gut abgestimmt, so daß man einen vierten Gang wenig vermißt. Kugelschaltung in der Mitte mit kurzem Schalthebel, der den Mitfahrer etwas behindert, den Fahrerausstieg nach rechts aber kaum erschwert. — Leichtgängige Schaltung, wenn auch mit ein wenig harten Übergängen, auch zwischen dem synchronisierten zweiten und dritten Gang.

Straßenlage

Für leichten Wagen mit Heckmotor hinter der Hinterachse und kurzem Radstand durch Einzelradfederung beachtlich auch auf welligen Straßen! — Nur in seltenen Grenzfällen (auf nassen Straßen) muß die etwas hohe Hecklastigkeit beachtet und ein „Übersteuern“ vermieden werden. Ebenso muß böiger Seitenwind beachtet werden.

Federung

Für leichten, kurzen Wagen mit hohen Belastungsunterschieden brauchbar, etwas hart. Durch Teleskop-Stoßdämpfer schnell abklingende Schwingungen und dadurch auch günstige Beeinflussung der Straßenlage. Keine Nickschwingungen und nur geringe Kurvenneigung.

Bremsen

Ausgeglichen und sehr gut. Handbremse beinfrei zwischen den Sitzen, gut zu greifen.

Ausstattung

Sachlich, überlegt und in der geprüften Exportausführung auch reichhaltig. — Vorn Einzelsitze, dreifach (nicht im Sitzen) verstellbar. Feste, gut ausgeformte Rückenlehnen, keine Armlehnen. Ein- und Ausstieg durch vier voll (!!) um fast 180° zu öffnende Türen im Verhältnis zu den Gesamtmaßen zu allen Plätzen bequem. Polsterung gut, Ellbogenfreiheit durch einwandige geschweifte Türen wesentlich erhöht. — Verbesserte Beinfreiheit durch glatten Karosserieboden vorn und tief gezogene breite „Fußkästen“ hinten erreicht, aber hinten etwas kurz. — **Sicht** von allen Plätzen gut, besonders über die gerundete kleine Bughaube. — **Belüftung**

(Fortsetzung nächste Seite)



PRÜFUNG

Gewicht

fahrfertig mit vollem Tank **600 kg**
(Gewicht vorn : hinten = 205 : 395 kg = 34 : 66)
Zulässiges Gesamtgewicht 900 kg

Leistungsgewicht

leer fahrfertig 28,6 kg/PS
mit zwei Personen **35,7 kg/PS**

Höchstgeschwindigkeit

106 km/h

(In den einzelnen Gängen: I. = 35, II. = 80 km/h)

Beschleunigungszeiten

(mit zwei Personen)

von 30 auf 60 km/h im 2. Gang	7,4 sec
von 30 auf 60 km/h im 3. Gang	12,2 sec
von 40 auf 70 km/h im 3. Gang	13,7 sec
von 70 auf 100 km/h im 3. Gang	29,0 sec
von 0 auf 80 km/h m. Durchschalten	
1.—2. Gang	23,0 sec
von 0 auf 100 km/h m. Durchschalten	
1.—3. Gang	43,0 sec

Bei etwa 10% Steigung

Geschwindigkeit mit einer Person 2. Gang **62 km/h**
(Steigfähigkeit bei voller Last: I. = 26%,
II. = 14%, III. = 7%)

Bremsverzögerung (mittlere Verzögerung)*

Fußbremse **6,4 m/sec²**
Handbremse **4,51 m/sec²**

* Ab Juni 1953 wird die mittlere Verzögerung angegeben, die Zahlen hier entsprechen den bis dahin genannten Höchstwerten von 8,5 bzw. 6,0 m/sec².

Kraftstoffverbrauch

(bei gleichbleibenden Geschwindigkeiten)

bei 50 km/h	4,4 L/100 km
bei 70 km/h	4,6 L/100 km
bei 90 km/h	6,1 L/100 km
bei Vollgas = 106 km/h	7,7 L/100 km*)

*) Nur theoretisch-messtechnisch interessant. Entscheidend ist der Durchschnittsverbrauch.

Reiseverbrauch jenach Belastung etwa **6,0 bis 7,0 L/100 km**. (Tester fuhr 1900 km Autobahn, Mittelgebirge und normale Straßen mit zum Teil sehr hohen Durchschnitten mit 5,6 — 5,8 — 6,2 — 6,4 — 6,5 — 6,6 — 6,8 — 6,8 L/100 km.)

Abmessungen

Radstand 2100 mm. Spurweite vorn/hinten 1210/1210 mm. Länge über alles 361 cm. Breite über alles 143 cm. Höhe ler 147 cm. **Raummaße** siehe Skizze nächste Seite!

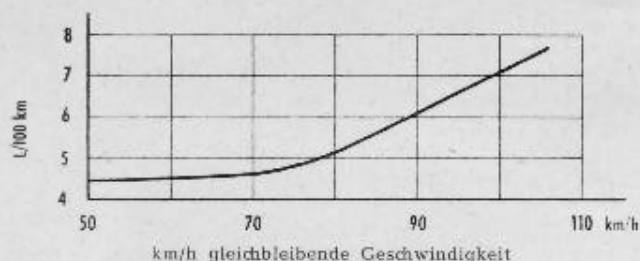
Berolufung

5,00 — 15. Luftdruck vorn und hinten 0,9/1,6 atü.

Prüfung

Geprüfte Limousine von 7700 bis 9600 km-Stand. Alle Messungen mit zwei Personen Belastung.

Testor **Joachim Fischer** Frankfurt a. M., Juni 1954



km/h gleichbleibende Geschwindigkeit

Unsere Verbrauchsmessung

BEWERTUNG (Fortsetzung)

nicht ganz ausreichend: Zwei Schrägstellscheiben in den vorderen Türen und Schiebefenster in den hinteren Türen und eine Klappe zur Auslüftung im Bug. Durch Stahl-Schiebedach (Aufpreis) beachtliche Verbesserung möglich. — **Wagenheizung** und Entfroster. — Vom Fahrer aus einstellbare **Kühlerjalousie!** — Griffiges Zweispeichen-**Lenkrad**, Blinkerbetätigung mit selbsttätiger Rückschaltung. — Instrumente etwas klein in der Mitte. — **Gepäckraum** nur im Bug hinter dem ganz vorn stehenden **Reserverad** (mit Werkzeug) brauchbar groß. Bughaube verschließbar. — Ablage hinter den Fondsitzen. — **Tank** im Heck, Einuß unter der Motorhaube. — Rundherum **Sicherheitsglas!** — Weitere Ausstattung siehe unter „Karosserie“.

Kleine Wünsche

Die Ausführung gestattet hohe Ansprüche: Zwangssynchronisierung zur Verkürzung der Schaltpausen. — Instrumente links im Fahrerblickfeld. — Blinkerschalter griffiger. — Vordersitze etwas größer (länger) und voller (höher) gepolstert. — Verstärkte, zugarme Belüftung. — Verringerung der Böempfindlichkeit. — Noch weitere Abschirmung der Karosserie gegen den Motor und die Straße. — Federung noch weicher ansprechend. — Reserverad von dem noch etwas zu vergrößerndem Gepäckraum trennen.

KENNZEICHNUNG: Renault 4 CV 54

Motor

Typ 662. Wassergekühlter Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor mit hängenden Ventilen durch Stoßstangen und Kipphebel gesteuert (Ventilspiel kalt Einlaß 0,1 Auslaß 0,2 mm). Einlaß öffnet 6° v. oT, schließt 30° n. uT, Auslaß öffnet 45° v. uT, schließt 7° n. oT. — Bohrung/Hub 54,5/80 mm, **Hubraum 748 ccm**. — **Leistung 21 PS** bei 4200 U/min. Verdichtung 7,25 : 1. Leichtmetallzylinderkopf. Auswechselbare nasse Zylinder-Laufbuchsen. Inwar-Streifen-Kolben. — Motor im Heck längs stehend hinter den schwingenden Halbachsen. Heckantrieb.

Elektrische Anlage

Batteriezündung 6 V. Zündfolge 1 — 3 — 4 — 2. Zündzeitpunkt 3 mm an der Antriebscheibe der Lichtmaschine. Unterbrecherkontaktabstand 0,4 mm. **Zündkerzen** Wärmewert 175, 14 mm Gewinde. Elektrodensabstand 0,6 — 0,7 mm. — **Batterie** 6 V 75 Ah. **Lichtmaschine** Renault. Verteiler S.E.V. — **Anlasser** Renault.

Vergaser

Solex Fallstrom 22 BIC. Hauptdüse 95, Leerlaufdüse 0,40, Korrekturdüse 180, Lufttrichter 18. — **Naßluftfilter** mit Ansaugeräuschkämpfer vereint. — Mechanische **Kraftstoffpumpe**. — **Tank** 27,5 L im Heck.

Schmierung

Druckumlaufschmierung. Motorölinhalt 2,0 L. Ölart Sommer SAE 30, Winter SAE 20.

Kühlung

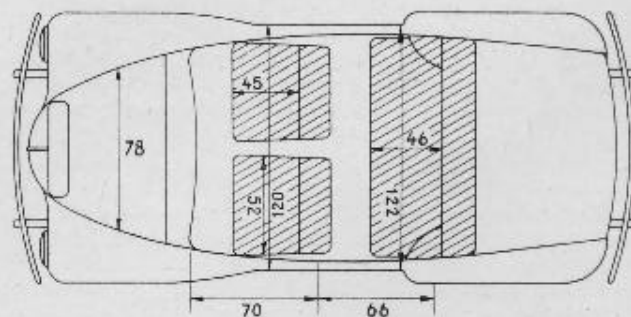
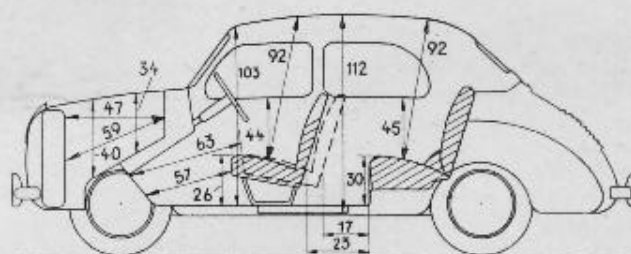
Wasserkühlung, Pumpenumlaufkühlung. Kühler vor dem Motor mit Drucklüfter. Kühlwasserinhalt 4,6 L.

Kupplung

Einscheiben — trocken. — 5 — 10 mm Kupplungsspiel am Fußhebel.

Wechselgetriebe

Dreigang, 2.—3. Gang synchronisiert und geräuscharm, Übersetzung 3,7 : 1 — 1,85 : 1 — 1,07 : 1 — R = 3,7 : 1. **Gesamtübersetzung** 17,4 : 1 — 8,73 : 1 — 5,05 : 1 — R = 17,45 : 1. — Getriebeölinhalt : L. Ölart SAE 90.



Hinterachs Antrieb

Normal-Kegelrad-Antrieb. — Übersetzung 4,71 : 1. — Gehäuse mit Getriebe vereint, Öl siehe unter „Wechselgetriebe“.

Kraftfluß

Vom hinten stehenden Motor über das Ausgleichgetriebe hinweg in das Wechselgetriebe und zurück in das Ausgleichgetriebe und zu den Hinterachswellen.

Rahmen

Kein besonderer Rahmen, da selbsttragende Ganzstahlkarosserie mit hinterem Hilfsrahmen zur Aufnahme des Motorgetriebeblocks.

Federung

Vorn Einzelradfederung, Räder schwingen an je zwei Querlenkern, dazwischen je eine Schraubendruckfeder mit eingesetztem doppelt wirkendem hydraulischen Teleskop-Stoßdämpfer. — Besonderer Drehstab-Stabilisator. — **Hinten** Pendelachse mit je einer Schraubendruckfeder, doppelt wirkende hydraulische Teleskop-Stoßdämpfer.

Räder

Sternförmige Stahlblechräder mit abnehmbaren Felgen 4 J 15. — Vorderrad Sturz (beladen) $1^\circ 30'$, Vorspur 0 — 2 mm, Vorlauf 10° .

Lenkung

Schneckenlenkung mit Zahnstange, geteilte Spurstange. Abschmieren mit Fettpresse. — Wendekreis 8,40 m.

Bremsen

Oldruck-Vierradbremse. Gesamtbremsfläche 424 cm². Bremstrommel-durchmesser vorn 180, hinten 180 mm. Bremsbelagfabrikat Ferodo. Belagstärke 6 mm. Handbremse mechanisch auf Hinterräder.

Typenschild

unter Motorhaube an der Stirnwand links

Fahrgestellschmierung

Hochdruckschmierung.

Karosserie

Ganzstahl, elektrisch geschweißt.

Limousine (wie geprüft): Viersitzig, viertürig, mit Tacho, Benzinuhr, Kühlwasser-Fernthermometer, Kühlerjalousie, Oldruckanzeige, Handschuhkasten, vier Türtaschen vorn, zwei Sonnenblenden, Nebel-lampe, Lenkschloß, Wagenheizung und Entfroster.

Preis

4975,— DM

Aufpreis für Schiebedach 200,— DM.

(Jahressteuer 144,— DM, Mindesthaftpflichtversicherung 160,— DM)

Hersteller

Regie Nationale des Usines Renault, Billancourt (Seine), Frankreich. Vertrieb für Deutschland: Renault Automobilgesellschaft mbH, Baden-Baden.