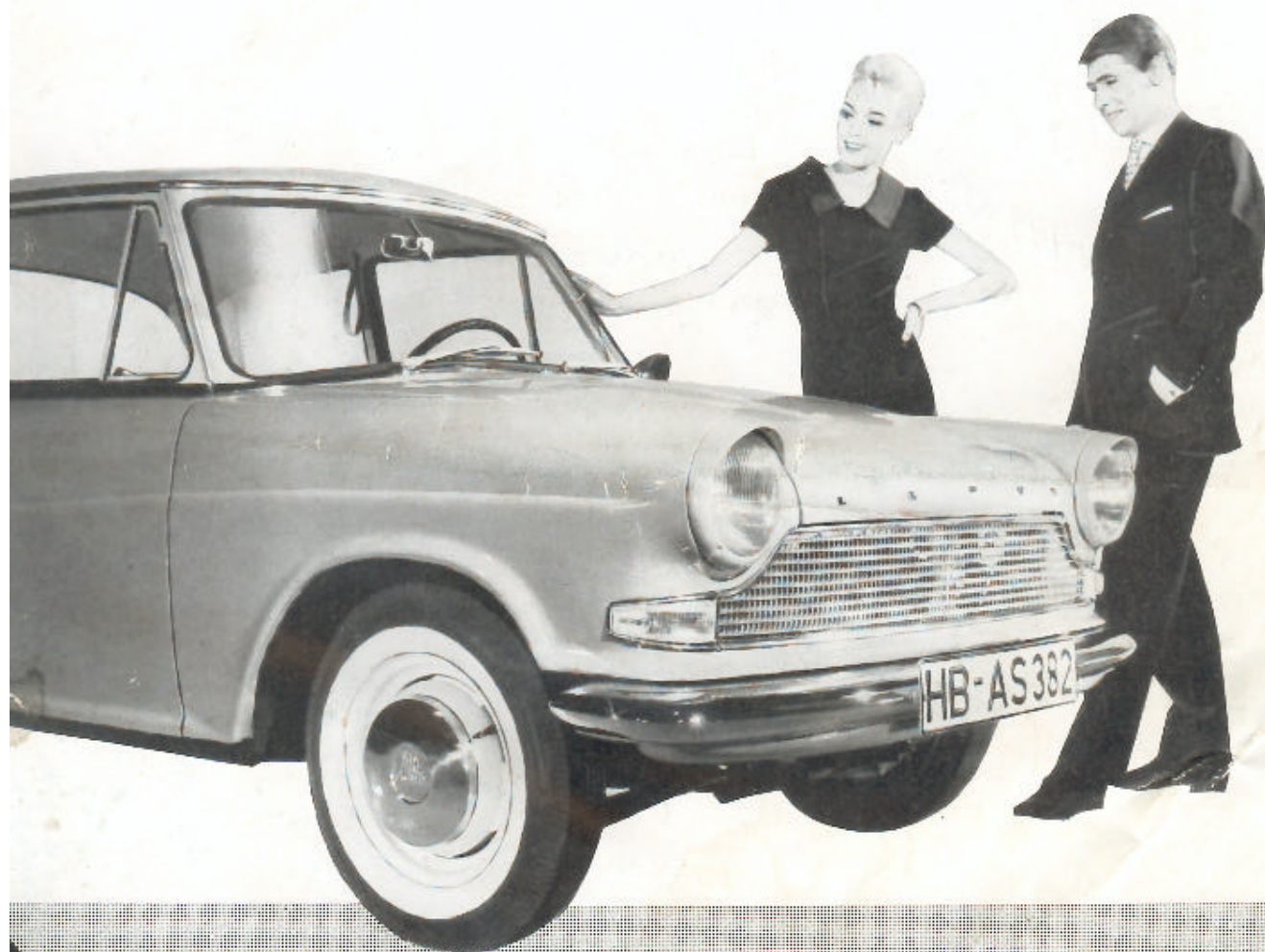
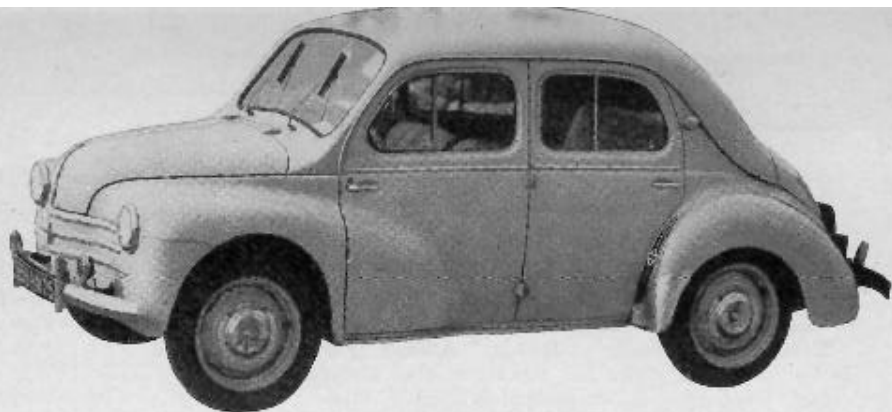


Bezaubernd
und überzeugend ...
die Überraschung
aus dem Hause Lloyd

MOTOR
Rundschau
FÜR DEN JUNGFACHMANN



... 900 ccm ... 38 PS ... 120 km/h ...



MR-Tests mit reproduzierbaren Meßwerten seit 1936

● **Unsere Messungen**

Motor

Typ 662. Wassergekühlter Vierzylinder-Vierlakt-Reihenmotor mit hängenden Ventilen durch Stoßstangen und Kipphebel gesteuert. (Ventilspiel kalt Einlaß 0,2, Auslaß 0,3 mm). Einlaß öffnet 6° vor T, schließt 30° nach T. Auslaß öffnet 45° vor T, schließt 7° nach T. — Bohrung/Hub 54,5/80 mm. **Hubraum 747 ccm.** — **Leistung 21 PS** bei 4200 U/min. Verdichtung 7,75:1.

Leichtmetallzylinderkopf. Auswechselbare nasse Zylinder-Laufbuchsen. Inwar-Streifen-Kolben. — Motor im Heck längs stehend hinter den schwingenden Halbachsen. Heckantrieb.

Karosserie

Ganzstahl selbsttragend, elektrisch geschweißt. **Limousine** viersitzig, viertürig — „Standard“: Tacho, Benzinzuhr, Öldruckanzeiger, Handschuhkasten, Nebellampe, Wagenheizung und Entfrosterung.

Preis

Standard-Limousine **3885,— DM**
 „Luxe“-Limousine (s. „Ausstatt.“) **4385,— DM**
 Stahlschiebedach 250,— DM
 elektromagnetische „Perlec“-Kupplung 350,— DM
 (Jahressteuer 116,— DM, Mindesthaftpflichtversicherung 126,— DM im Jahr).

Abmessungen

Radstand 2100 mm, Spurweite vorn/hinten 1220/1220 mm. Länge über alles 364 cm. Breite über alles 143 cm. Höhe leer 147 cm.

Gewicht

(fahrfertig mit vollem Tank) **620 kg**
 Gewicht vorn/hinten = 200:420 kg = 32,5:67,5 %

Gewichtsverteilung

mit Fahrer 240:440 kg = 35:65 %
 Zulässiges Gesamtgewicht 920 kg.

Leistungsgewicht

mit zwei Personen **36,7 kg/PS**
 leer fahrfertig 29,5 kg/PS

Bereifung

Luftdruck vorn/hinten 0,9/1,6 atü

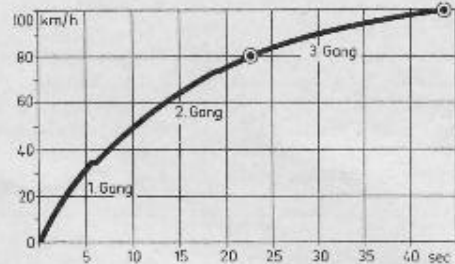
Bremsverzögerung

(mittlere Verzögerung)
 Fußbremse **6,4 m/sec²**
 Handbremse **2,6 m/sec²**

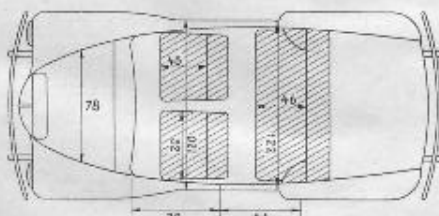
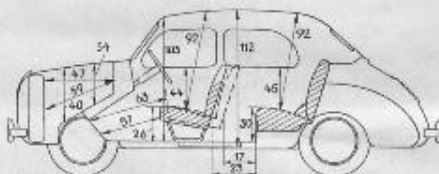
Hersteller: Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt/Seine, Frankreich

Vertrieb für Deutschland:
 Renault Automobilgesellschaft GmbH,
 Köln-Sülz, Weisshausstraße 1/5.

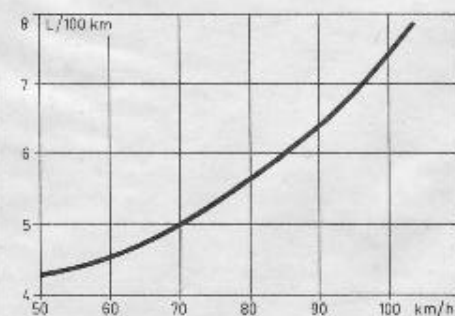
Renault „4 CV“ 0,75 L



Beschleunigung mit Durchschalten



Ellbogenfreiheit vorn 125, hinten 124 cm



Kraftstoffverbrauch bei gleichbleibender Geschwindigkeit

Höchstgeschwindigkeit 104 km/h

In den Gängen: I. = 0 bis 35, II. = 10 bis 74, III. ab 23 km/h.

Beschleunigungszeiten

von 30 auf 60 km/h im 2. Gang **7,7 sec**
 von 30 auf 60 km/h im 3. Gang **11,7 sec**
 von 40 auf 70 km/h im 3. Gang **11,5 sec**
 von 70 auf 100 km/h im 3. Gang **24,0 sec**
 von 0 auf 80 km/h m. Durchschalten 1.—3. Gang **22,7 sec**
 von 0 auf 100 km/h m. Durchschalten 1.—3. Gang **44,0 sec**

Bei etwa 10% Steigung Geschwindigkeit mit einer Person im 2. Gang **61 km/h**

Kraftstoffverbrauch

(bei gleichbleib. Geschwindigkeit)
 bei 50 km/h 4,3 L/100 km
 bei 70 km/h 5,0 L/100 km
 bei 90 km/h 6,4 L/100 km
 bei Vollg. = 104 km/h 7,9 L/100 km*)

*) Nur theoretisch-mechanisch interessant. Entscheidend ist der Reiseverbrauch.

Reiseverbrauch

Je nach Belastung etwa **5,8 bis 7,4 L/100 km**. Tester fuhr 1500 km Autobahn, Mittelgebirge und normale Straßen mit zum Teil sehr hohen Durchschnitten mit 5,8 — 6,0 — 6,4 — 6,7 — 6,8 — 7,4 L/100 km.

Prüfung

Geprüfte Limousine von 5000 bis 6500 km-Stand. Alle Messungen mit zwei Personen Belastung.

Gesamteindruck, Einzelbewertung Techn. Daten

Tester: Joachim Fischer und Ing. Joh.-Chr. Spira
 Frankfurt/Main, Juni 1959

Der Renault „4 CV“ liegt nicht nur hubraummäßig (mit 750 ccm), sondern auch in bezug auf Leistung und Abmessungen, Fahrkomfort und Preis auf der Nahtstelle zwischen den kleinen 600er Wagen und den Modellen der „kleinen Mittelklasse“ zwischen 850 und 1200 ccm, mit einer sehr erfolgreichen Konkurrenz im eigenen Haus, der „Dauphine“ (5185 DM, 850 ccm, 26 PS, 115 km/h, 0/80 km/h in 19,5 sec, Reiseverbrauch 6,7 bis 7,5 l/100 km). Als diese „Dauphine“ Anfang 1956 das Licht der Welt erblickte, sollte der bewährte, aber konstruktiv in manchem überholte „4 CV“ auslaufen. „Seine Majestät der Kunde“ aber wollte es anders, und deshalb verlassen noch heute **Tag für Tag 300 „4 CV“** das Werk in Billancourt bei Paris. Weit über 1 Million „4 CV“ rollten bereits in alle Welt. Dadurch ist eine entsprechende Nutzung aller Fertigungseinrichtungen gewährleistet, und das ergibt Preiswürdigkeit und ermöglicht einen hohen Gegenwert für das Erzeugnis.

Warum entscheiden sich bei so starker Konkurrenz rundum noch so viele für den „4 CV“? Weil es sich bei diesem Wagen, der bereits 1947 zur Welt kam, um eine der ersten Nachkriegskonstruktionen handelt, bei der das Wort „optimaler Wirkungsgrad“ groß geschrieben wurde: Grundfläche 364 x 143 cm, das sind nur 5,2 m², dazu ein raumsparender Heckantriebsblock trotz Vierzylinder-Reihenmotor, dadurch ein richtiger Vierplätzer, noch genügend schnell und temperamentvoll für einen flüssigen Straßenverkehr, mäßig im Verbrauch und, etwas ganz Besonderes in dieser Preis- und Größenklasse, **vier Türen!**

Diese Sonderheiten geben dem „4 CV“ noch heute seine Berechtigung, obwohl in all den Jahren an der Konzeption nichts und im Detail wenig geändert wurde, so daß uns heute manches unmodern erscheint und auch tatsächlich ist: die Form ist gedungen, aber nicht schick, die Federung „straßensicher“, aber nicht geschmeidig, der Kofferraum brauchbar, aber nicht groß, das Temperament befriedigend, aber nicht „rasant“. Man wird auch nichts Wesentliches mehr ändern, aber nachdem die „Dauphine“ eine beachtliche Weiterentwicklung, wenn auch eine Klasse höher, darstellt, wird das große französische Werk eines Tages vielleicht auch dem kleinen Bruder „4 CV“ einen Nachfolger geben. Doch vorerst geht es um den „4 CV“ selbst.

Man sollte sich also mit diesem Wagen auseinandersetzen, wenn es um einen möglichst rationellen Einsatz geht und wenn das Merkmal „eine Tür für jeden Sitzplatz“ bedeutsam ist. Nimmt man zum Beispiel häufig ältere Menschen mit, so werden diese die vier Türen in einem Wagen dieser Klasse nicht erwarten, aber besonders dankbar dafür sein, zumal der hintere Sitzraum auch noch beinfrei ist!

Der Renault „4 CV“ ist bestimmt kein Wagen, der durch Form oder Leistung besticht, und er hat auch seine Schattenseiten, die durch Preis, Konzeption und Konstruktionsalter bedingt sind, aber im richtigen Einsatz kann dieser brave, bescheidene und wendige Wagen unverändert gerade der richtige sein.

Einzel-Bewertung

Motor

Dank der vorbildlichen Startautomatik des Vergasers sofortiges müheloses Anspringen. Der auffallend elastische und dabei sportlich drehfreudige Motor erreicht bereits bei 2000 U/min sein höchstes Drehmoment von 4,6 mkg, so daß schon im Teillastbereich kräftiger Durchzug erfolgt (fast ideale Charakteristik für einen kleinen Gebrauchswagen). Mindestgeschwindigkeit im 3. Gang ca. 23 km/h! Dank großbemessener Kühlanlage (nasse, auswechselbare Laufbuchsen) neigt die lauruhige, robuste Maschine eher zur Unterkühlung (deshalb Kühlerjalousie vorgesehen) und auch im Gebirge keineswegs zur Überhitzung. Störende Blechresonanzen (Dröhnen) zeigen sich sowohl im unteren Drehzahlbereich als auch beim Gaswegnehmen, wenn der Motor schiebt. Dagegen hat der Motor selber einen angenehm kräftigen, sonoren Ton. Auch bei scharfer Fahrweise, also hohen Reisegeschwindigkeiten, sparsamer Verbrauch. Motordrehzahl im 3. Gang bei 60 km/h = 2780, bei 80 km/h = 3700, bei 104 km/h = 4860 U/min.

Getriebe

Das gut gestufte Dreiganggetriebe läßt sich mit dem kleinen, kräftigen Mittelschalthebel zügig, wenn auch nicht besonders weich schalten. Durch die Elastizität des Motors wird eine vierte Gangstufe nur in gebirgigen Gegenden oder bei sportlicher Betätigung vermißt. Synchronisierung zwischen 3. und 2. Gang. Obwohl man im normalen Fahrbetrieb mit der Teilsynchronisierung auskommt, wäre der synchronisierte 1. Gang wünschenswert.

Für Luxusausführung gegen Aufpreis von 350 DM elektromagnetische **Ferlec-Kupplung**: Kupplungspedal entfällt, Auskuppeln erfolgt nur noch auf elektromagnetischem Wege durch Berühren des Schalthebelkontaktes unmittelbar vor dem Schaltvorgang. Besondere Annehmlichkeit im Stadtverkehr oder auf längeren Reisen, da diese Bedienungsweise weniger ermüdend ist. Abwürgen des Motors bei plötzlichem Bremsen ist ausgeschlossen. Mehrfache ausführliche Erprobung ergab sichere, exakte Kupplungsvorgänge, wobei allerdings genaue Einstellung des Systems Voraussetzung ist. Lediglich bei Straßenglätte ist beim Herunterschalten aus höheren Geschwindigkeiten einige Vorsicht geboten.

Straßenlage

Trotz geringem Gewicht und kurzem Radstand liegt der kleine Heckmotorwagen auch auf welligen Straßen gut. Lediglich die

Renault „4 CV“ 0,75 L

ausgeprägte Übersteuerungstendenz verlangt insbesondere bei regennassen Straßen eine gewisse Wachsamkeit beim Kurvenfahren. Die Korrekturen mit der ruhigen, exakten, aber stark übersetzten Lenkung erfordern verhältnismäßig große Lenkradausschläge. Kurvenneigung der Karosserie gering! — sehr wendig.

Federung

Die ziemlich steife Federung entspricht etwa den Anforderungen der hohen Belastungsunterschiede dieses recht leichten, kurzen Wagens. Ausgeglichene Abstimmung der vorderen und hinteren Schraubenfedern durch Teleskopstoßdämpfer.

Bremsen

Gut und feinfühlig zu betätigen. Handbremse griffbereit zwischen den Sitzen, könnte jedoch wirksamer sein.

Ausstattung

Insgesamt eine schlichte, aber wohldurchdachte Ausstattung. Vorn niedrige kurze Sitze mit ziemlich schräger Sitzfläche, die im Fahren verstellbar sind. Gut ausgeformte, aber nicht verstellbare Rückenlehnen. Keine Armlehnen, große Ellbogenfreiheit in den nicht ausgefüllten Türen. Sehr bequemer Ein- und Ausstieg durch vier jeweils an den Mittelposten der selbsttragenden Karosserie angelenkte Türen, die sich um fast 180° öffnen lassen. Gute Beinfreiheit durch völlig glatten Karosserieboden vorn und eingezogene Fußkästen hinten. Trotzdem hinten etwas kurz. Kopffreiheit vorn und besonders auch hinten ausgezeichnet. Hinten kleine, aber bequeme Sitzbank. **Sicht** ist konstruktionsbedingt mit entsprechenden Maßstäben der ersten Nachkriegsjahre. Das bezieht sich besonders auch auf die begrenzte Sicht durch das Rückfenster. Die **Belüftung** ist bei Verwendung der vier Schiebefenster ausreichend. Trotzdem empfiehlt sich gerade in den Sommermonaten ein Stahlschiebedach. Die serienmäßige Sofica-**Heizung**, bestehend aus Wärmetauscher und Gebläse (Kühlwasserkreislauf besitzt Thermostat) ist sehr wirksam, jedoch nur durch das ein- und ausschaltbare Gebläse zu regulieren. Wärmeaustritt unter der Sitzbank hinten.

Regulierung der Defroster seitlich vor den vorderen Türen (im Motorraum verstellbare Kühlerklappen). Griffiges Zweispeichen-Lenkrad. Kleines, aber gut abgeblendetes Kombinationsinstrument in der Mitte. **Gepäckraum** im Bug. Der Deckel mit selbst-

tätiger Arretierung in geöffnetem Zustand wird durch den abklappbaren Verzierungsbügel verriegelt. **Reserverad** und Werkzeug einschließlich Wagenheber vorn im Bug. Andrehkurbel (manchmal eine wertvolle Hilfe) an der Bugwand hinten befestigt. **Ablage** im Fond. **Tankeinguß** mit Gummiverschluß im Motorraum. Kühlwassereinfüllstutzen außen unter dem Heckfenster. Rundherum **Sicherheitsglas**. Weitere Ausstattung siehe unter „Karosserie“.

Zur **Luxe-Ausstattung** gehören:

Kühlwasserfernthermometer, Kühlerjalousie, kombiniertes Zünd-Lenk-schloß, automatische Blinker-Rückstellung, Schloß für Kofferraum, Kombihebel für Licht und Doppelhupe (laut-leise), Sonnenblenden, stärkere Polsterung der Sitze, Türverkleidung mit Taschen, Radkappen, verchromte Stoßstangen mit Hörnern, diverse Beschläge, Chromleisten und Verzierungen.

Renault „4 CV“ 0,75 L

Technische Daten

Motor siehe erste Seite!

Elektrische Anlage

Batteriezündung 6 V. Zündfolge 1—3—4—2. Zündzeitpunkt 1—3 mm an der Antriebsscheibe der Lichtmaschine. Unterbrecherkontaktabstand 0,45 mm. **Zündkerzen** Wärmewert 175, 14 mm Gewinde. Elektrodenabstand 0,6—0,7 mm. — **Batterie** 6 V 75 Ah. **Lichtmaschine** Ducellin oder Paris-Rhône. Verteiler S.E.V. Ducellin R.B. — **Anlasser** Ducellin oder Paris-Rhône.

Vergaser

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

Schmierung

Druckumlaufschmierung. Motorölinhalt 2,0 L. Ölart Sommer SAE 30, Winter SAE 20. **Fahrgestellschmierung**: Hochdruckschmierung.

Kühlung

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

Kupplung

Einscheiben — trocken. — 20 mm Kupplungsspiel am Fußhebel.

Wechselgetriebe

Dreigang. 2.—3. Gang synchronisiert und geräuscharm. Übersetzung 3,7 : 1 — 1,81 : 1 — 1,07 : 1 — R = 3,7 : 1. **Gesamtübersetzung** 17,4 : 1 — 8,55 : 1 — 5,05 : 1 — R = 17,45 : 1. — **Getriebeölinhalt** 1 L. Ölart SAE 90.

Hinterachs Antrieb

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

Unsere Wünsche

Dieser seit Jahren fast unveränderte 0,75 L Wagen, der sich trotz Konkurrenz der im selben Hause gefertigten „Dauphine“ seinen Platz erhalten hat, berechtigt zu Wünschen, die zwar keine grundsätzlichen Änderungen, jedoch eine stetige Verfeinerung bedeuten: Karosserie noch besser geräusch- und schwingungs isoliert. — Vordersitze etwas länger und weniger schräge Sitzflächen. — Verstellbare Rückenlehnen. — Vollsynchronisierung. (Einbeziehung des 1. Ganges). — Federung noch weicher. — Scheibenwischer wirkungsvoller.

Kurz und bündig

Wirtschaftlicher, kleiner, recht geräumiger, viertüriger (!) Viersitzer, der sich durch seinen sehr elastischen, ruhigen Vierzylindermotor auszeichnet.

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°20', Vorspur 3—5 mm, Nachlauf 10°.

Lenkung

Schneckenlenkung mit Zahnstange, geteilte Spurstange. Absmieren mit Fettpresse. — Wendekreis 4,20 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.

