

Nach 27 Jahren endete nun die Produktion des Renault 4 für Deutschland. Ein zweiter Klassiker aus Frankreich – die „Ente“ – feiert dagegen in diesem Jahr seinen 40. Geburtstag.

Seit seiner Premiere 1961 auf der Internationalen Automobilausstellung in Frankfurt wurden fast acht Millionen Exemplare vom Renault 4 gebaut. Über 900 000 Stück davon kamen in die Bundesrepublik.

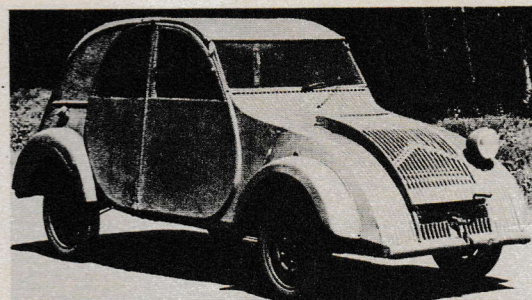
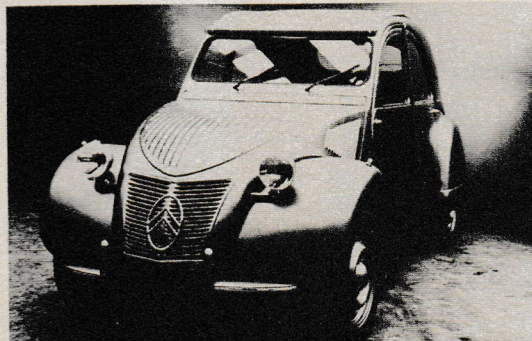
Doch trotz vieler guter Anlagen, die bis heute zeitgemäß sind, hatte der „R4“ einen schweren Start. Pierre Dreyfus, damaliger Chef von Renault, mußte das Konzept gegen erhebliche Widerstände im eigenen Haus

Der „R4“ und die „Ente“ – Fahrzeuge, die Autogeschichte schrieben

Vier Räder unter 'nem Regenschirm

Unsere Fotos von oben nach unten zeigen: die aktuelle „Ente“, das Modell bei der Markteinführung 1949 und einer der ersten Prototypen von 1939.

Fotos: Werk



Schnelligkeit der Gazelle und Widerstandsfähigkeit des Löwen.

Über all die Jahre blieb der Renault 4 seiner Aufgabe treu – ein familienfreundliches, anspruchsloses, vielseitiges und sparsames Auto zu sein. 1962 bei seiner Einführung in Deutschland kostete er 3830 Mark. 1988, am Ende seiner Laufbahn auf dem deutschen Markt, 12 590 Mark.

Ähnlich wie der „R4“ zeichnet sich auch der Jubilar aus Frankreich, die legendäre „Ente“, durch Sparsamkeit und eigenwilliges Design aus.

Seine Story beginnt im Herbst 1935. Der Generaldirektor der Firma Citroën heißt Pierre-Jules Boulanger. Das Geschäft floriert, aber Boulanger ist damit allein nicht zufrieden. Ihm fällt auf, daß die französischen Kleinbauern immer noch Pferdekarren als Haupt-Transportmittel benutzen. Warum können die sich kein Auto leisten?

Der Generaldirektor denkt nach und ruft seinen Konstruktionschef: „Lassen Sie einen Kraftwagen entwerfen, der mindestens zwei Personen und einen Zentner Kartoffeln mit 60 km/h befördern kann und nicht mehr als drei Liter Benzin verbraucht! Der Wagen muß auf schlechtesten Straßen durchkommen. Was mir vorschwebt, ist so was wie vier Räder unter 'nem Regenschirm!“ Die Konstrukteure machten sich an die Arbeit. Und 1949 war, nach vielen Entwicklungsstufen, Produktionsbeginn.

Das Publikum nahm die Neuheit mit frenetischer Begeisterung auf. Anders zunächst die Fachpresse. „Wo ist der Büchsenöffner für diese Konservendose?“ höhnte ein Journalist. Andere verglichen das Auto mit einer Gartenlaube.

Doch dann kam der Erfolg. Bis 1988 liefen fast sieben Millionen „Enten“ vom Band. e. b.



Der „R4“ als Allrad-Fahrzeug 1963.

durchpauken. Es konnte sich kaum einer mit der Form des Autos anfreunden. Dreyfus setzte sich durch – und behielt recht. Wenn auch nicht auf Anhieb...

Eine Stuttgarter Auto-Fachzeitschrift schrieb seinerzeit: „Dieses Auto wird sich in Deutschland niemals verkaufen lassen!“ Die italienischen Alfa-Romeo-Händler, damals noch für den Verkauf von Renault in Italien zuständig, empörten sich geradezu über seine Häßlichkeit. Und italienische Mannequins sollen sich sogar geweigert haben, bei Fototerminen neben diesem Auto zu posieren, das mit seinem kleinen Vierzylinder-

Motor mit 747 cm³ und 23 PS erstmals ein wartungsfreies, verschlossenes Kühlsystem bot. Motoröl mußte nur noch alle 5000 (statt bisher alle 2500) km gewechselt werden.

Von Anfang an war der Wagen für einen weltweiten Markt konzipiert. Viele UNO-Mitarbeiter benutzten ihn als „Dromedar“.

In Belgien hieß es in der Werbung: „Er fährt weiter, wo die Straße aufhört.“ Und in Schweden mußte gar der Werbeleiter nach einer Wette seinen Hut aufessen, als der Marktanteil dieses „merkwürdigen Gefährts“ über 5% kletterte. Natürlich war man auch mit bildhaften Vergleichen schnell bei der Hand. In Afrika lautete die Formel: legendäre Enthaltbarkeit des Kamels,

Ende einer langen Geschichte: das Sondermodell „Salü“.

