

Renault 4

Renault 4 oziroma katrca spada poleg Citroënovega spačka in Volkswagnovega hrošča v poseben razred vozil, imenovan ljudska vozila. Skupna jim je lastnost, na katero je vredno prisegati, in ta je, da delujejo, delujejo in delujejo. Odnos do te vrste vozil je že skoraj čustven in tudi pri nas je moč najti zelo veliko ljudi, ki prisegajo na katrco do konca.



občutljivi zgloboi
na prednji premi

korozija zadnjega dela
izpušnega sistema

pri starejših letnikih za
korozijo občutljiva zadnja
karoserijska kraka

Žal pa je ta vozila in z njimi tudi katrco ugriznil zob časa in razliko v primerjavi z avtomobili sedanjega časa lahko označimo že kot zgodovinske. Renault 4 je znan po vzdržljivem motorju, ki ob pravilnem vzdrževanju in uporabi zmore 350.000 km brez večjih posegov. Dobro utečen lahko v razmerju s težo vozila in obremenitvijo dosega zadovoljive vozne zmogljivosti glede na skromno moč. Motor zahteva uporabo čoka tudi pri toplem zagonu, količina saj v izpušnem sistemu pri zagonu hladnega motorja pa je le posledica nepravilnega ročnega uravnavanja zmesi goriva in zraka. Z zameno lamele sklopke lahko ob povprečni vožnji računate pri 60.000 do 80.000 km. Po dveh letih ali po 20.000 do 25.000 km je potrebna tudi zamenjava zadnjega izpušnega lonca.

Pločevina je pri katrcih Ahilova peta. Na splošno

je prenežna in se upogiba že ob manjših silah na določenih karoserijskih delih. Do letnika 1983 je bila izrazito nagnjena k rjavenju na zadnjih šasijskih krakih vozila, kar je bistveno zmanjšalo varnost vožnje.

Tudi pri kasnejših modelih zahteva pločevina ustrezno vzdrževanje, dobila pa je solidno tovarniško zaščito. Pri letnikih pred letom 1983 je tudi precej težav s tesnjenjem vozila (prvi obisk avtopralnice!). Resnejše so bile težave pri teh letnikih katrc ob tehničnih pregledih zavor. Te so bile namreč vse štiri bobnaste

in v sodelovanju z ročno zavoro, ki je bila krmiljena izpod armaturne plošče, so le redko dajale enak oziroma sorazmeren zavorni učinek. Pri ostrejši vožnji je tudi pri kasnejših letnikih treba računati z okvarami končnikov na prednji premi. Slaba lastnost je tudi ventilator, ki ob svojem delovanju učinkuje le na sovoznikovo polovico prednje šipe, tako da v skrajnem levem kotu na voznikovi polovici lep čas obstaja "mrtvi kot".

Gretje vozila se porazdeli zelo neenakomerno, tako da sta sprednja sedeža zelo vroča, zadnja pa bolj hladna. Kakovost

izdelave vozila in oprema sta se do konca proizvodnje pri nas nenehoma povečevali, tako da katrci razen tradicionalnih napak in tehnološkega zaostanka ni kaj očitati. K temu moramo pripisati še težavno obvladovanje v kočljivih primerih, ki nevarnemu vozniku povzroči precej težav, in slabo preglednost iz vozila, h kateri izdatno pripomore ravna prednja šipa, ki je tudi premajhna. Kljub temu katrca ostaja priljubljeno vozilo, tudi službeno, in to bo še lep čas.

ANDREJ SUPE

Motorji

- Bencinski
- 845 cm³ (34 KM)
 - 1108 cm³ (34 KM)

+

- prostorno vozilo nižjega razreda
- trpežen motor
- preskrba z nadomestnimi deli
- ugodna nabavna cena in tržna vrednost
- zmerna poraba goriva

-

- zastarelost zasnov
- vidljivost iz vozila
- lega na cesti
- rjavenje