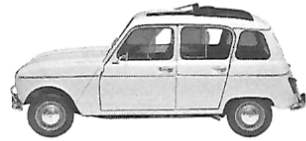


RENAULT 4L



1/24 SCALE



"RENAULT Official License Products. Vehicle models and trademarks protected by the intellectual property laws. Used with permission of RENAULT. All rights reserved."

パリというのはピカソやモディリアニ、印象派の画家たちが住んだ芸術の都。

自動車の世界でも1898年にはパリ・サロンが始まり、それはやがて自動車の最先端のスタイルや新技術の発表の場となった。実際多くのフランスのメーカーが、新車発表の場にパリ・サロンを選んだ。1946年10月、ルノー初めてのリアエンジン車ルノー4CVが、その2年後にはシトロエン2CV、そして1955年にはシトロエンDS19がここでデビューしている。

ルノー4はそのシトロエン2CVのライバルとなるべく計画、設計された。発表されるのは1961年のやはりパリ・サロン。2CVの時には機密が良く保たれて、会場ですべてその姿を現したのに対して、ルノー4の場合は派手なキャンペーンを行っている。発表当日、パリ南部郊外のモンレリー・サーキット(映画男と女の中に、そのバンクつきのコースを走るシーンがある)に200台のルノー4を用意、全車整列してのパレードを実施したあとパリ市内へと乗り出して新車発表を市民にお披露出した。

それほどルノーにはこのモデルに期するところがあったのである。4CVのデビューからすでに15年、それはフランスの人々の戦後復興の足となっただけでなく、リアエンジン方式はその後のドーフィンやR8などにも受け継がれていた。しかし、道路が整備されて高速域での安定性がそれまでより重要になってくると、リアエンジンよりは前輪駆動の方が望ましかったし、大きな荷物を積むようなときには不便を感じた。それによく売っていたライバルの2CVはボディが一回り大きく、荷室は4CVよりはるかに広かった。

そこでルノーが2CVを研究したうえで、彼らとしては初めての前輪駆動小型車としてデビューさせたのがルノー4である。そのエンジンと駆動方式の組み合わせはいくつか考えられたうえで、コストを抑えるためにリアエンジン4CVのものをそっくり前へ移す方式が選ばれた。そこからギアボックスが縦置きエンジンの前にマウントされることになったので、ギアシフト用のリンケージはいったん上にあがったあと、エンジンの上を越えてダッシュボードから室内に導かれた。

エンジンは当初747cc、24馬力と603cc、23馬力の二種、後には845cc、1108cc、そして956ccとなった。ギアボックスはデビュー時には3段、1968年から4段がつくようになり、1971年からは電装が6Vから12Vになった。サスペンションは4輪ともトーションバーを用いるが、フロントは縦置き、リアは横置きである。リアのトーションバーはソフトな乗り心地を確保するためにほぼ全軸の長さを持ち、2本前後に並べて置かれている。このためにホイールベースが左右で4センチほど違っている。また、そのサスペンションは、2CVなどにも通じる前のめりの姿勢をもたらした。

ボディは4CVより一回り大きく、背が高い。すべての窓が平面ガラスであること、ドアウィンドーが半分だけ前後にスライドして開くことなど、2CVを思わせる部分もあるが、リアにゲートを用意して、ボディ後半部分を広大な荷物スペースとして利用できることが有利な点になっている。そのスタイルも2CVとは違った個性をもちほのほのとした温かさがあって、多くの人々に受け入れられた。どれほど多くの人々かといえば、ルノー4のフランス国内での生産だけでも、1961年から1992年に及び、その後もいくつかの国で生産されていたものを加えると、総生産台数は800万台を超えるという。その時点ではフォルクスワーゲン・ビートルとフォードT型に続いて世界第3位となるものであり、フランス車としては史上最高のベストセラーになった。

Paris is well known as the city of art. Renowned artists Picasso, Modigliani and many Impressionists gave birth to their masterpieces in this creative city. The French automotive industry also stems from this city with the first Paris motor show held way back in 1898. Until this day, the Salon de l'Automobile de Paris remains a symbolic and leading motor show in the global automotive industry. A prestigious show unveiling the latest fashion and design trends in combination with engineering innovations. The French automakers take the utmost advantages of the Paris Show in introducing their latest automotive creations. Renault unveiled their rear-engine 4CV in the 1946 show, while Citroen followed by introducing their all-new compact car 2CV two years later in 1948.

The Renault 4 was designed and developed to compete with the Citroen 2CV, and made its debut in the 1961 Paris Salon. In contrast to Citroen who took much care in maintaining secrecy of their new 2CV prior to public unveiling, Renault opted to go public with their new car by organizing a promotional campaign before the grand opening of the Show. They ran a convoy made up of 200 Renault 4 at the Montlhéry Autodrome located 24km south of Paris. Known for its banked track, Renault ran all 200 cars in a parade making laps on the track before driving up to central Paris where the show was held. On the way, Renault cleverly exposed the new car for public viewing, providing the utmost effort in making the unveiling campaign as effective as possible.

The precursor model 4CV continued production for fifteen years, and it played an important role in the nation's post-war recovery. The rear-engine arrangement and suspension designs were incorporated into Renault's other compact cars such as Dauphine, Caravelle, and R8. However, as road conditions improved, it became obvious that the market would demand front-wheel-drive cars with more cabin room. The popular and better selling Citroen 2CV surpassed the 4CV with its larger bodyworks, cabin and luggage room.

Renault thoroughly studied the rival 2CV and incorporated the front-wheel-drive system resulting in their first FWD car Renault 4. The Renault 4 incorporated the same engine as the 4CV, and simply shifted it from the rear to the front end in order to save development costs. As a result of this new layout, the gearbox was mounted at the front end, which required a linkage system similar to the one seen on the Citroen 2CV. The shift rod stemming from the gearbox passes over the longitudinally mounted engine and into the driver's compartment through the dashboard.

Initial models were offered with two types of engines; 747cc 24ps and 603cc 23ps. These were coupled with a three-speed gearbox. Displacements on the latter models were increased to 845cc and 1,108cc. A four-speed gearbox was incorporated from 1968, and the voltage was beefed up from 6V to 12V in 1971. The suspension system incorporated four-wheel independent torsion bars. The front torsion bars were mounted longitudinally while the rears were mounted transversely. The rear torsion bars were mounted parallel to each other in full length of the body width under the floor pan. This ensured a soft and comfortable ride for the passengers, but resulted in a 40mm shorter wheelbase on the left wheels. The suspension provided the distinctive crouched exterior styling with the front end being lower than the rear, resembling the Citroen 2CV.

The body shell was much taller and larger than the 4CV. It was fitted with flat glazing just like the 2CV. The front door windows can be slid open half way, while early models had fixed rear door windows. The car features a full opening tailgate and sizeable luggage compartment. The overall exterior design, although not as unique as the Citroen 2CV, has a functionally, attractive and softly contoured panel line that made it conventional and ageless throughout the generations. The production of the Renault 4 spanned for more than 31 years in France only, and further more in neighboring countries. It is claimed that the total production volume exceeded 8 million units, only to be surpassed by the Volkswagen Beetle and Ford Model-T. The Renault 4 reigns as the best selling French car till this day.

Paris est la cité de l'art. Picasso, Modigliani et de nombreux impressionnistes ont vécu et travaillé ici. C'est un peu pareil avec l'automobile... Le premier Salon Automobile de Paris s'est tenu en 1898. Il a conservé son statut de premier salon automobile mondial durant tout le 20^{ème} siècle. Les nouvelles tendances de style et les innovations techniques y étaient dévoilées puis diffusées dans le monde entier. Pour les constructeurs français, le Salon de Paris est la meilleure opportunité pour présenter leurs nouveaux modèles au public. En 1946, Renault y a dévoilé sa 4CV à moteur arrière et deux ans plus tard Citroën a créé la sensation avec sa 2CV.

La Renault 4 a été conçue pour concurrencer la Citroën 2CV. Elle a été présentée au Salon de Paris 1961. Si Citroën avait gardé secrète sa 2CV, ne la dévoilant qu'à l'ouverture du Salon, Renault a procédé très différemment. La veille de l'ouverture du Salon, la marque avait rassemblé deux cent Renault 4 sur le circuit de Montlhéry situé à 24km au sud de Paris, réputé pour son anneau de vitesse. Ces nouvelles voitures paradèrent plusieurs tours avant de se diriger vers le centre de Paris pour se montrer au public.


Renault avait d'excellentes raisons de médiatiser le lancement de ce nouveau modèle. Sa 4CV était maintenant vieille de 15 ans. Elle avait joué un rôle important dans le relèvement de l'activité industrielle de la France suite aux dommages causés par la guerre. Sa configuration à moteur arrière et son système de suspension avaient été standardisés sur les autres Renault (Dauphine, Caravelle, R8 etc) pendant plus de deux décennies. A la fin de sa carrière, la 4CV était dépassée, comparée à la Citroën 2CV. Elle était moins stable et son espace intérieur était limité. Les ventes de la Citroën étaient bien supérieures à celles de la Renault.

Renault décida de passer à la traction avant pour sa nouvelle génération de petites voitures. Plusieurs systèmes furent envisagés avant de finaliser le choix du moteur et de la transmission. Les quatre cylindres de la 4CV serait retenu ainsi que la boîte à trois rapports, le tout transposé à l'avant. Cette solution intelligente permit d'obtenir un coût aussi bas que celui de la 4CV. La boîte de vitesse est installée en avant du moteur avec un système de commande identique à celui de la Citroën 2CV. La tringle sort verticalement de la boîte puis se coude pour passer au-dessus du moteur monté longitudinalement puis traverse le tableau de bord.

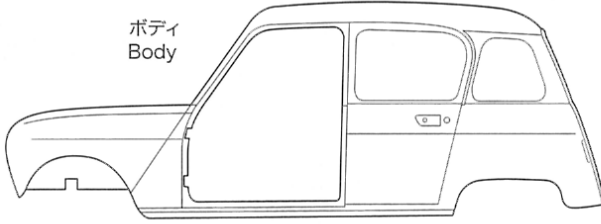
Au début, deux types de moteur étaient disponibles, un 747cm³ 24cv et un 603cm³ 23cv. Ce dernier ne fut utilisé que quelques années et le 747cm³ fut gonflé à 848cm³ et 1.108cm³ et la version finale avait un moteur de 956cm³. La transmission étant empruntée à la 4CV, les premières Renault 4 n'avaient que trois rapports avant de passer sept ans plus tard à quatre. A partir de 1971, le système électrique 6V d'origine passa à 12V. La suspension est à quatre roues indépendantes avec barres de torsion, montées longitudinalement à l'avant et transversalement à l'arrière. Pour assurer un bon niveau de confort, les barres de torsion arrière s'étendaient sur presque toute la largeur de la carrosserie. Ces deux barres étaient installées parallèlement sous le plancher et en conséquence, l'empattement côté gauche était plus court de 40mm que celui du côté droit. Ce type de suspension faisait plonger la voiture vers l'avant, une tendance de la plupart des voitures françaises de l'époque, telle la 2CV.

La carrosserie est bien plus grosse et plus haute que celle de la 4CV. Comme sur la 2CV, il n'y a pas de surfaces vitrées incurvées. Les vitres des portières avant sont en deux parties, une fixe et une coulissante. Sur les premiers modèles, les vitres des portières arrière étaient fixes. Le système coulissant fut adopté plus tard. Le grand hayon donne une bonne accessibilité au coffre. C'est un des principaux avantages de la Renault 4 face à sa rivale la 2CV. Son style de carrosserie a beaucoup de personnalité, pas autant que celle de la 2CV, mais bien accepté par la plupart des clients du monde entier. La Renault 4 a été produite pendant 31 ans en France et quelques années de plus dans d'autres pays. La production totale excède 8 millions de voitures. Elle est la voiture française la plus vendue et la troisième dans le monde après la VW Coccinelle et la Ford T.

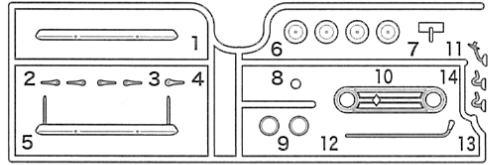
PARTS

★製品改良のためキットは予告なく仕様を変更する場合があります。
★部品図中  は、このキットでは使用しません。

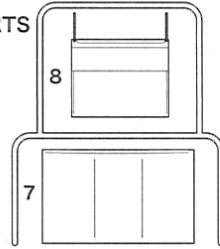
ボディ
Body



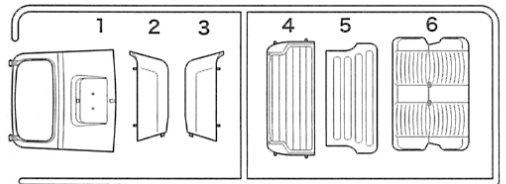
G PARTS



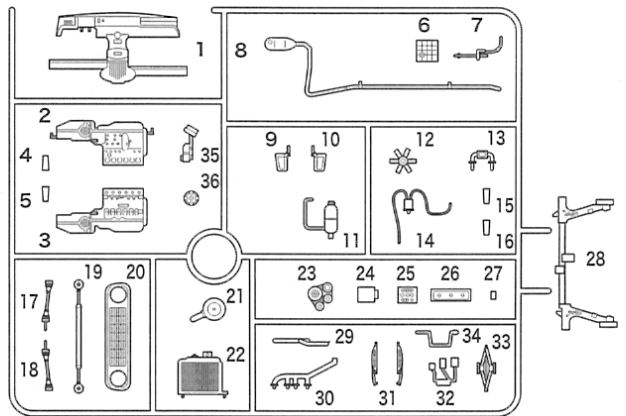
F PARTS



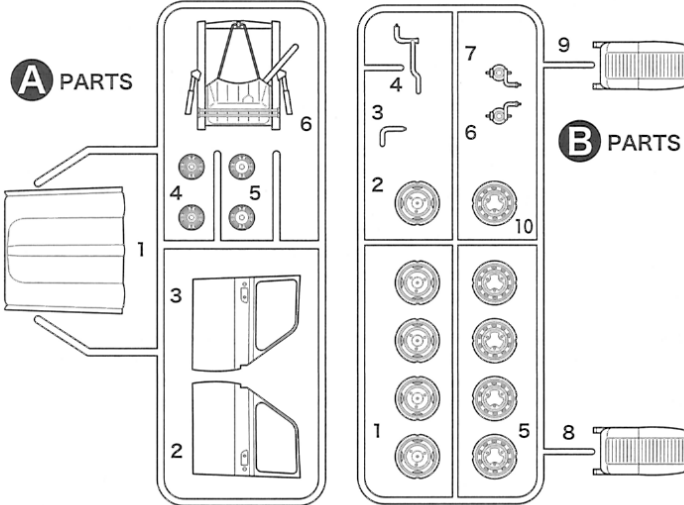
E PARTS



D PARTS



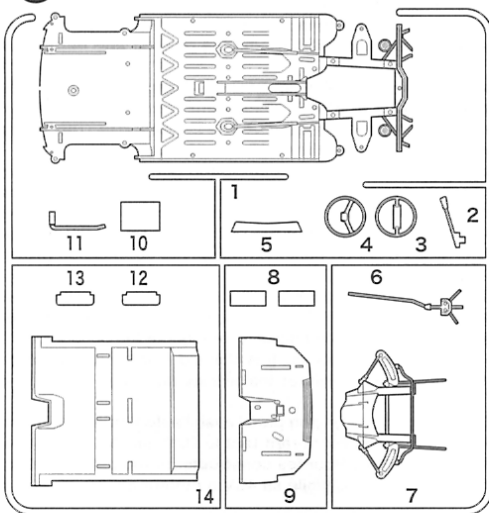
A PARTS



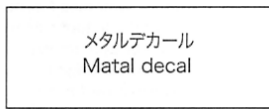
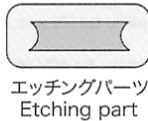
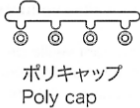
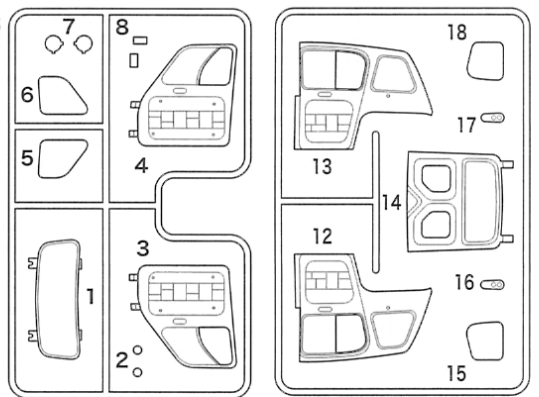
B PARTS



C PARTS



I PARTS



《アフターサービスについて》 For Japanese use only !
部品を破損された方は、エムエムビープラモデルアフターサービス係までお申し付け下さい。有償にてお送り致します。

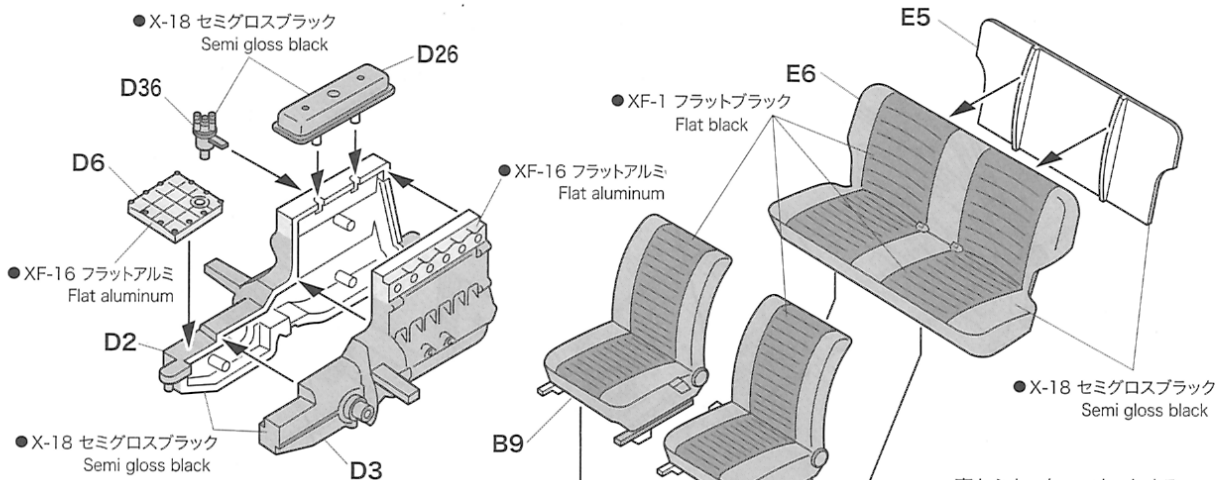
有限会社 エムエムビー 静岡県静岡市葵区西草深町 22-13
TEL : 054-272-4797
FAX : 054-271-0113
http://www.ebbro.co.jp/company.html

1/24 Scale RENAULT 4

ボディパーツ・・・1,000円
A パーツ・・・800円
B パーツ・・・800円
C パーツ・・・1,000円
D パーツ・・・1,000円
E パーツ・・・500円
F パーツ・・・500円

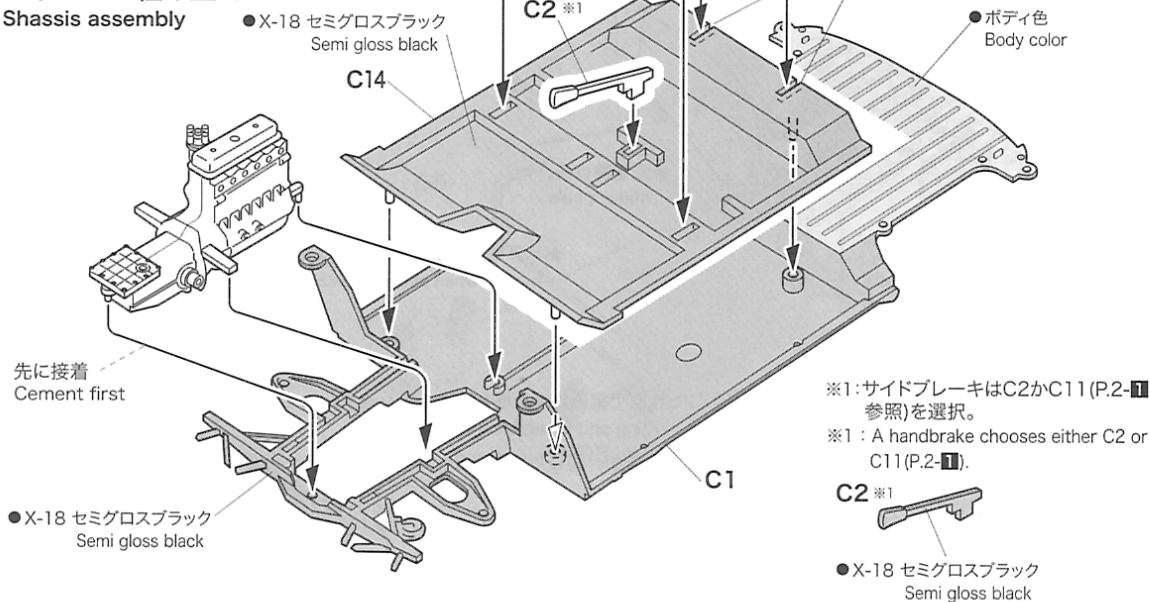
2014.6
G パーツ・・・500円
I パーツ・・・1,000円
ポリキャップパーツ 300円
タイヤ(5ヶ)・・・500円
デカール・・・300円
メタルデカール・・・500円
エッチングパーツ 500円

2 エンジンの組み立て Engine assembly

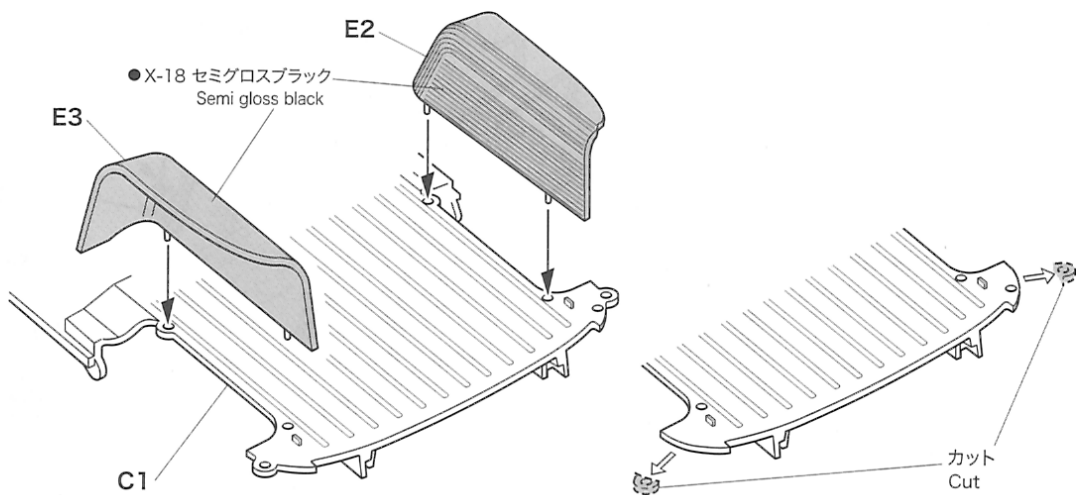


裏からカッターでカットする。
It cuts by a cutter from the back side.

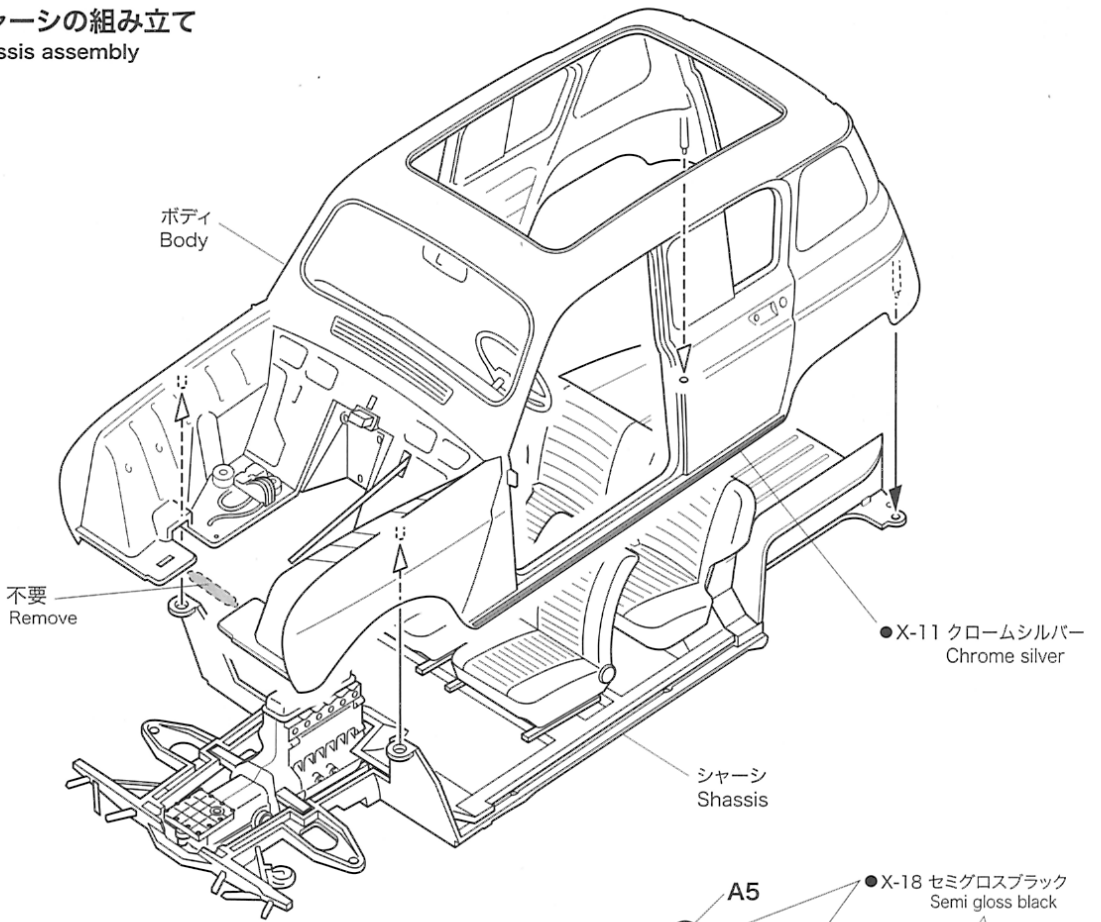
3 シャーシの組み立て Shassis assembly



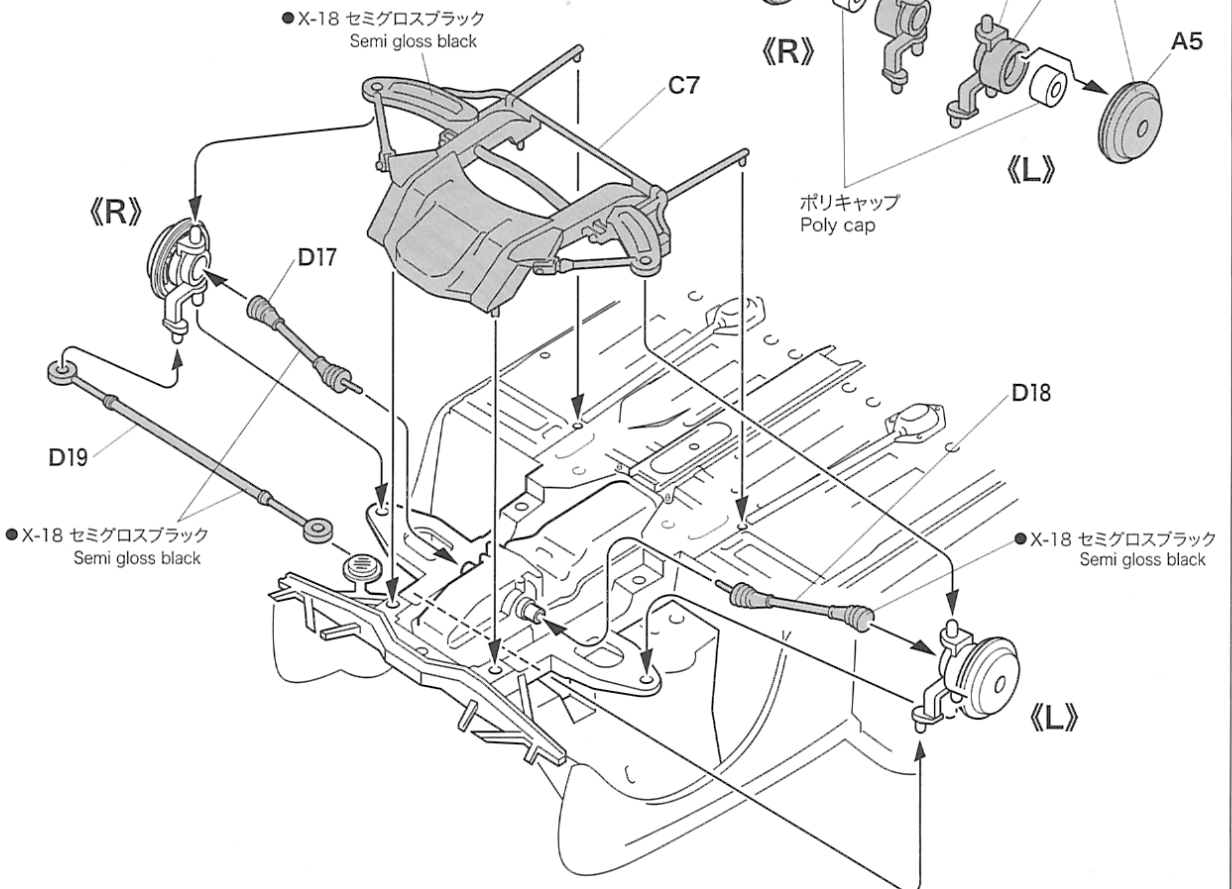
4 シャーシの組み立て Shassis assembly



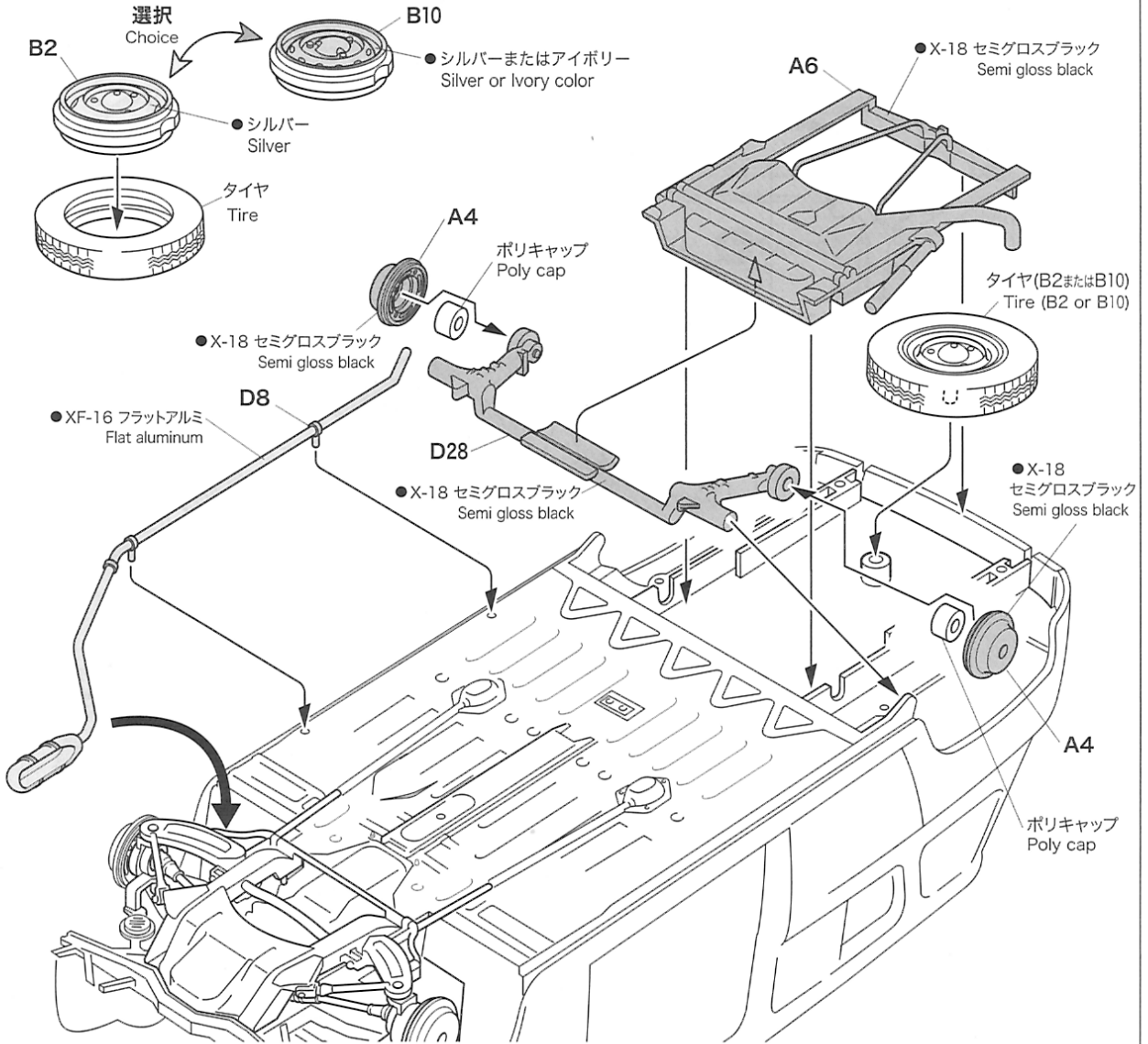
5 シャーシの組み立て Shassis assembly



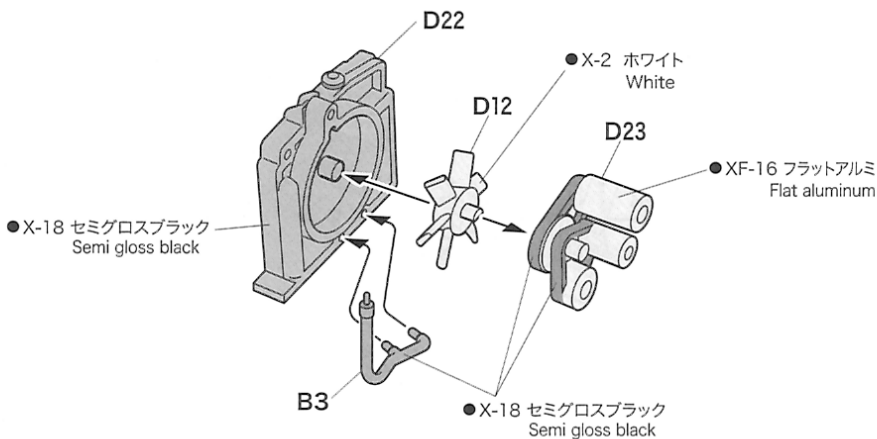
6 フロントアクスルの取り付け Attaching Front axle



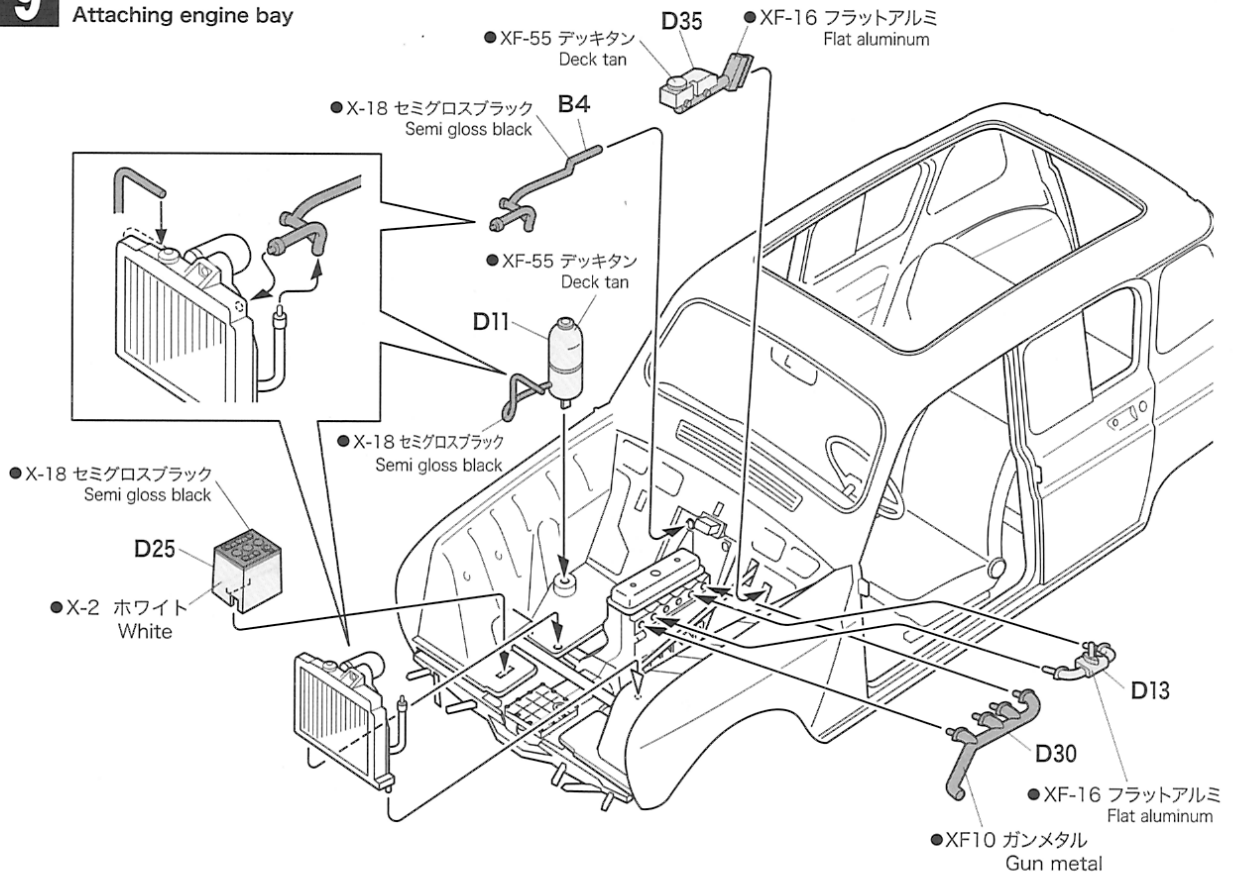
7 リアアクスルの取り付け Attaching Rear axle



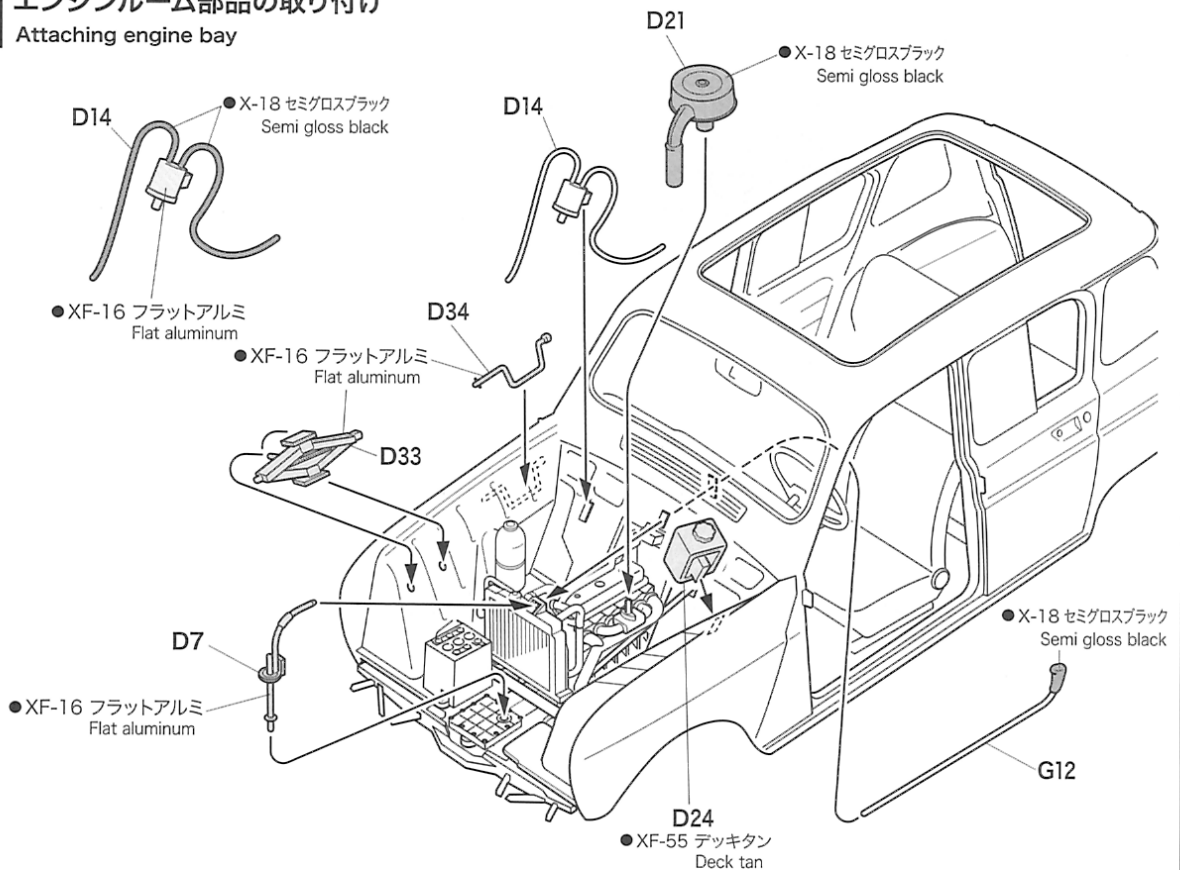
8 ラジエターの組み立て Radiator parts assembly



9 エンジンルーム部品の取り付け Attaching engine bay



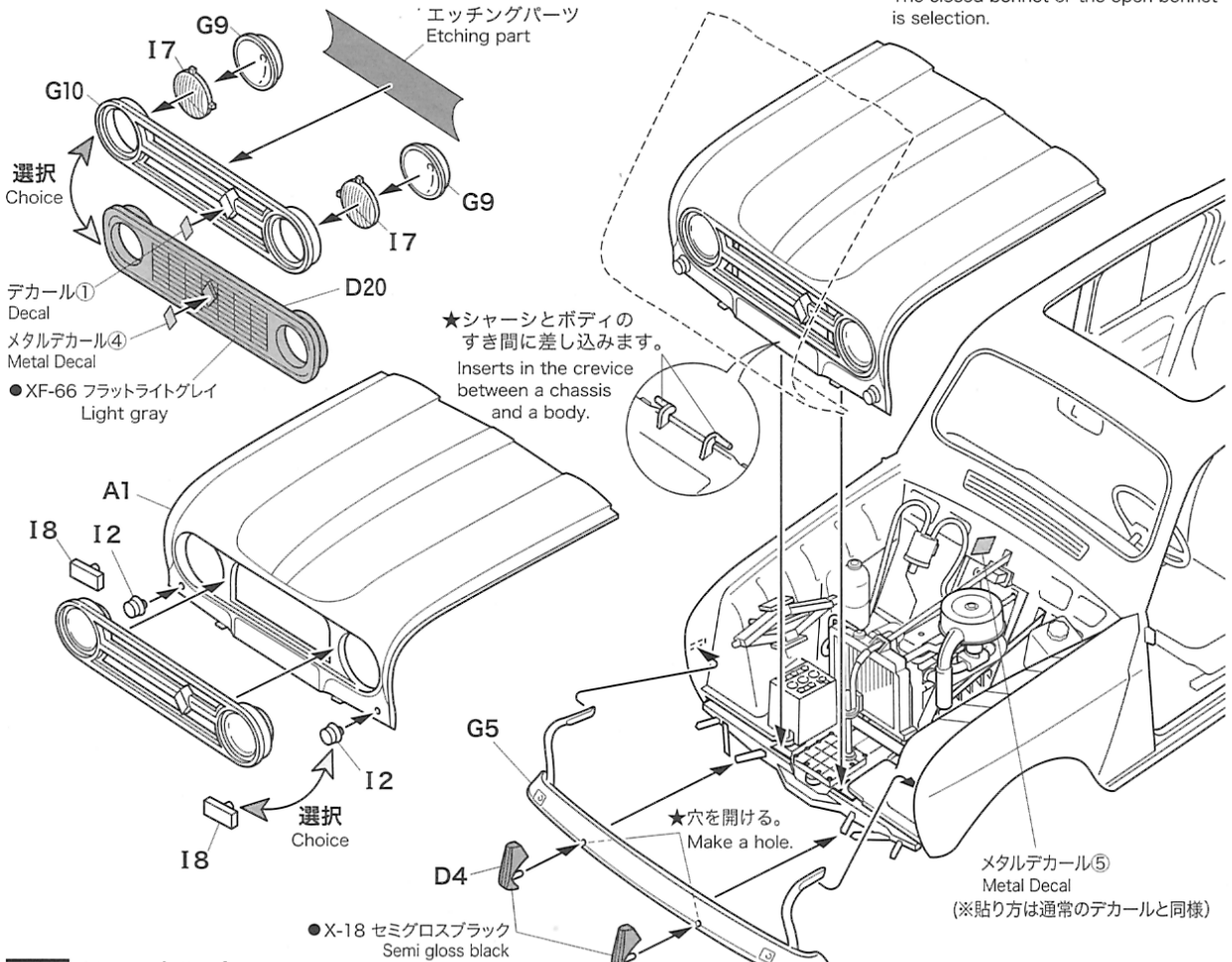
10 エンジンルーム部品の取り付け Attaching engine bay



11 ボディ前部の組み立て

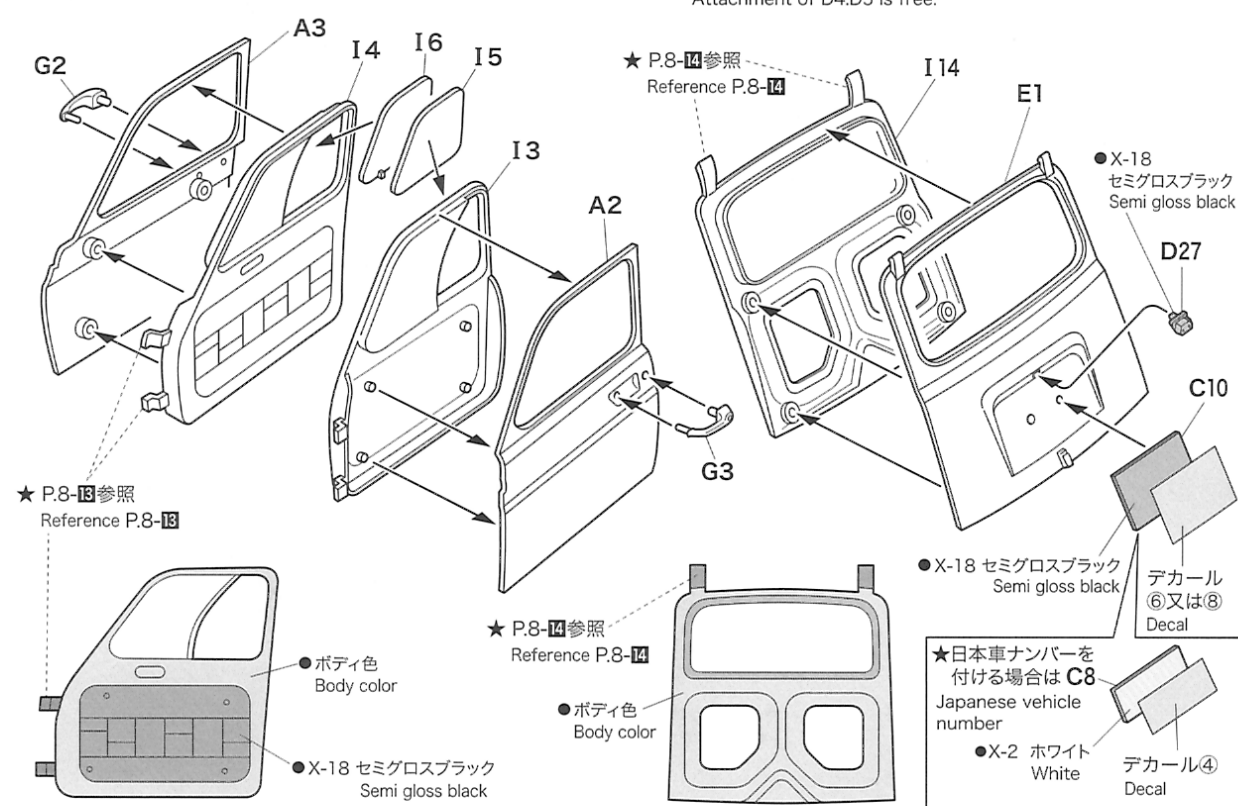
Front body assembly

★ボンネットは開いた状態か、閉じた状態かを選択して接着します。
The closed bonnet or the open bonnet is selection.



12 ドアの組み立て

Doors assembly



13 ドアの取り付け

Attaching door

★ドアは開いた状態か、閉じた状態かを選択して接着します。
The closed door or the open door is selection.

★ドアを閉じた状態で組み立てる場合はカットします。
It cuts, when shutting and assembling a door.

★日本車ナンバーを付ける場合は C8
Japanese vehicle number

デカール④
Decal

●X-2 ホワイト
White

●XF-16 フラットアルミ
Flat aluminum

D31

★穴を開ける。
Make a hole.

★ドアを閉じた状態で組み立てる場合はカットします。
It cuts, when shutting and assembling a door.

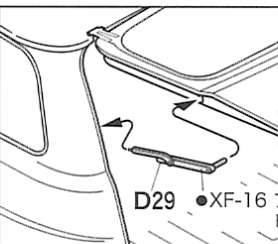
14 リヤ扉の取り付け

Attaching rear door

★リヤ扉を閉じた状態で組み立てる場合はカットします。
It cuts, when shutting and assembling a rear door.

★リヤ扉が開いた状態か、閉じた状態かを選択して接着します。
The closed door or the open door is selection.

★リヤ扉が開いた状態の場合
When it opens.



D29 ●XF-16 フラットアルミ
Flat aluminum

G2

★穴を開ける。
Make a hole.

★D15.D16の取付は自由です。
Attachment of D15.D16 is free.

●X-27 クリアレッド
Clear red

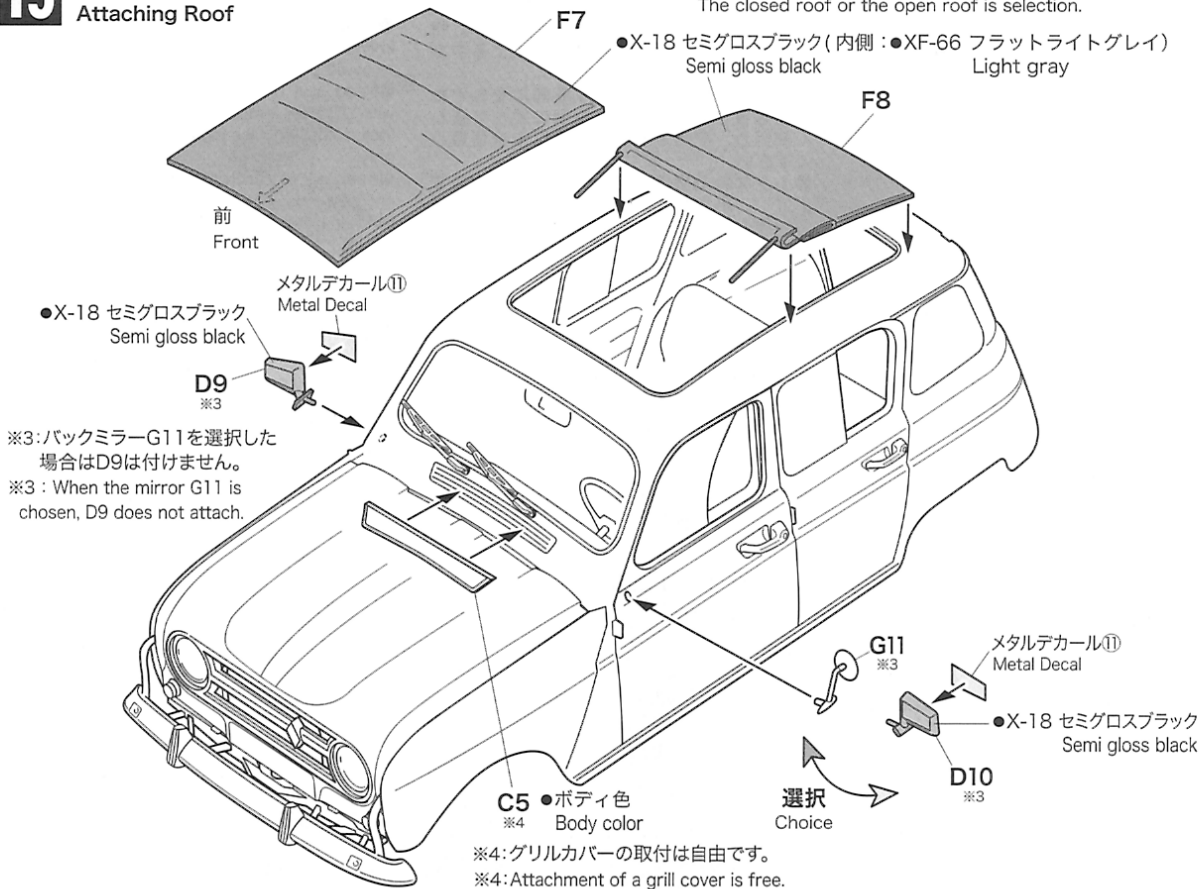
●X-18 セミグロスブラック
Semi gloss black

15 ルーフの取り付け

Attaching Roof

★ルーフは開いた状態か、閉じた状態かを選択して接着します。
The closed roof or the open roof is selection.

●X-18 セミグロスブラック (内側) : ●XF-66 フラットライトグレー
Semi gloss black Light gray



16 タイヤ・ホイールの取り付け

Attaching Tyre & Wheels

《ホイール》
Wheel

★4個作ります。
It makes 4 pieces each.

●シルバーまたはアイボリー
Silver or Ivory color

