

BOERMAN magazine

Nr. 11 - NAJAAR 2009

La référence Renault

GEVONDEN

In de voetsporen
van Louis Renault

INTERVIEW

Le Quément
Merci & adieu!

Plein Air
www.boeramaquette.nl

GEREDEN:

4 Plein Air
**LEKKER
NAZOMEREN**

50 jaar
Estafette
gevierd!

RENAULT 4 Plein Air 1968

LEKKER NAZOMEREN

Plein Air
www.boerammetje.nl





Plein Air
www.boerammetje.nl



Plein Air
www.boerammeltje.nl

Modellen: Jeanet Geurts & Bram van Oeffelt. Locatie: 't Zand in Alphen
 Met dank aan Tim Koster.

In een serie van ruim 8 miljoen Renaults 4 is een uitvoering zeer zeldzaam als er maar een handje vol van gebouwd zijn. Bij zo'n succesnummer zijn de zeldzaamheden met een vergrootglas te vinden. We hebben er hier één te pakken, de zomerse Renault 4 Plein Air.

De Renault 4 is een echte voiture 'passe-par-tout'. En dat heeft het model te danken aan zijn bouwwijze waarbij de carrosserie op een afzonderlijk chassis is geplaatst. Dat betekent dat bij het aanpassen van de koets aan het onderstel geen wijzigingen hoeven te worden doorgevoerd. Veel hobbyisten hebben zich aan de R4 vergrepen of doen dat nog steeds, maar Renault liet het model zelf ook niet ongemoeid. De 4 Plein Air, in opdracht van Renault gebouwd bij Sinpar, behoort tot de zeldzaamste af-fabriek geleverde varianten. De Renault 4 'opent' zich in 1968 als de Plein Air in maart op de autotentoonstelling van Genève wordt getoond en de eerste exemplaren vanaf mei worden verkocht. Renault heeft de bouw en ontwikkeling volledig uitbesteed aan Sinpar, het bedrijf in Colombes dat vooral met de Régie samenwerkt op het gebied van vierwielaandrijving en het verbouwen van chassis van bestel- en vrachtwagens.

ANDERE ORDE

De werkwijze is eenvoudig. Renault pikt willekeurig van de productielijn een witte R4 van het type R1123 en brengt deze naar Sinpar. Daar wordt de zaag erin gezet om de carrosserie aan te passen. Het lijkt wel alsof de volgorde waarin de auto's bij Sinpar worden afgeleverd en de opeenvolging van ombouw door elkaar lopen. Dat wordt duidelijk als bij verschillende overgebleven exemplaren

de productienummers op het ovale plaatje van Renault wordt vergeleken met de serienummers op het ronde plaatje van Sinpar (naast het ruitvormige plaatje onder de motorkap). De logica is dan ver te zoeken. Wat Renault met het model wil, is niet echt duidelijk. Citroën brengt rond die tijd de Méhari op de markt, maar deze kunststof creatie op het onderstel van de 2CV is toch van geheel andere orde dan de bijna chique vrijbuiters die de Renault 4 Plein Air is. Bovendien is de Plein Air aanzienlijk duurder dan de Citroën. Niet vreemd dus dat er in totaal tijdens de drie modeljaren (1968, 1969 en 1970) slechts een goede 500 exemplaren worden gemaakt. Het exacte productie-aantal is niet te achterhalen, omdat Renault de aan Sinpar geleverde 4's niet afzonderlijk heeft geregistreerd. En ook Sinpar heeft geen idee hoeveel er zijn gebouwd. Een klein deel heeft de vierwielaandrijving die Sinpar eerder al voor de R4 ontwikkelde en deze techniek toepast op de gesloten R4 en de fourgonnette.

De introductie van de 4 Plein Air volgt kort op de lancering van de tweede generatie R4 met brede grille en voorzien van een vierversnellingsbak. Het aardige van deze bijzondere auto is dat de kenmerkende vorm van de Renault 4 netjes behouden is gebleven, zowel door het handhaven van de complete neus inclusief voorruit als de vertrouwde achterzijde. De omlijsting van de voorruit wordt uiteraard verstevigd en voorzien van twee



vergrendelpunten voor de kap aan de voorzijde en twee beugeltjes voor de spanbanden van de kapconstructie aan de binnenkant. Het plaatwerk tussen de voor- en achterwielen is specifiek en dubbel uitgevoerd zodat de carrosserie hieruit extra stijfheid kan genereren. Wie goed kijkt, ziet dat de achterspatborden net voor de achterwielen een iets grotere welving vertonen. Dat is om het bestaande plaatwerk op de nieuwe zijkant te laten aansluiten. Boven de aluminium sierstrip op de dorpels lopen drie zwarte balken, waarvan de middelste (breedste) net achter de voorwielen wordt onderbroken door de typenaam Plein Air. De achterklep is die van een normale R4, maar dan uiteraard alleen de onderzijde. Deze scharniert aan de bovenkant en wordt door een mechanisme open gehouden dat vergelijkbaar is aan de normale 4. Ook de hoedenplank, die op verschillende exemplaren in die tijd nog optioneel is, blijft in gebruik en dient tevens als montagebasis voor de afdekhoe waaronder de kapconstructie is opgeborgen. Als deze kap is verwijderd, zijn aan de bovenkant van de achterschermen de uitsparingen voor de achterste zijruiten deels nog zichtbaar. Nog een klein detail, de Plein Air heeft de normale Renault 4 wieldoppen aangevuld met de geperforeerde sierringen die van de Parisienne zijn overgenomen.

RIEMPIJES

Het opbouwen van de kap is geen sinecure. En wie pas begint als de eerste druppels vallen, die is beslist veel te laat. Onder de afdekhoe zitten twee metalen beugels die met canvas banden aan elkaar zitten en scharnieren op de voorste punt van de achterspatborden. De banden worden aan de bovenkant van de voorruit met riempjes op spanning gezet. Aan het andere uiteinde zitten ze al vast aan de bovenkant van de achterspatborden. Het dak en de kunststof achterruit worden hierop gespannen en hebben tevens bevestigingspunten op de spatbordranden en de achterklep. De met het nodige zweet en tranen opgebouwde kap geeft slechts een beperkte bescherming tegen de elementen. De auto kan ook aan de zijkanten worden gesloten door nog een aantal losse



panelen van zeildoek met kunststof ruiten aan te brengen.

De instapopeningen van de carrosserie worden afgewerkt met geribbelde aluminium panelen die met popnagels bevestigd zijn. En om de passagiers 'aan boord' te houden kan er een ketting worden gespannen die is gewikkeld in een kunstlederen hoes. De fabrieksuitrusting omvat een spiegel in kunststof behuizing op het linker voorscherm en de bekende laaggeplaatste achteruitkijkspiegel op het dashboard. De instap is voor voorpassagiers uitermate eenvoudig. Na enige oefening kan het zelfs met een sierlijke sprong. Achterpassagiers hebben wat meer moeite omdat de opening naar de achterbank minder royaal is en het verstandig blijkt eerst een voet op de bodem te zetten.

Voor wat betreft het interieur is er gekozen voor het beige dashboard dat vanaf modeljaar 1967 de hele Renault 4 serie siert gecombineerd met meubilair in zwart kunstleer. Daarbij worden zowel de voorbank als twee stoelen aangeboden. Door het standaard interieur te gebruiken, blijft de mogelijkheid behouden om de achterbank neer te klappen en dat vergroot natuurlijk weer de functionaliteit.

ZOMERSE KLEUR

Begrijpelijk dat Renault een zo'n kleine serie in slechts één uitvoering levert. En dat mogen we heel letterlijk nemen. Officieel is de 4 Plein Air alleen gespoten in wit (kleurnummer 355), terwijl

Zo'n stel gun je toch gewoon een Renault 4 Plein Air.



Links: Het Sinpar typeplaatje zit onder de motorkap tegen het schutbord naast het ruitvormige Renault-plaatje.



Plein Air
www.boerammetje.nl

Ook deze poze zullen puristen op het gebied van de Renault 4 herkennen van een van de officiële persfoto's.

we met name van de verschillende miniatuurmogdellen ook geel (Ixo) en oranje (Norev) kennen. Toch gaat het in deze gevallen om auto's die na productie in een andere tint zijn gespoten, maar eventueel al naar wens van de koper als zodanig door de dealer zijn afgeleverd. En zeg nou zelf, de zomerse kleur geel staat de auto natuurlijk perfect! Ook technisch is er maar één mogelijkheid. Met de gewone Renault 4 R1123 als basis praten we dan over de 845 cc motor die in dit geval 32 pk levert. Dat betekent onder de motorkap dus niets afwijkend op het ronde Sinpar typeplaatje na dat met een popnagel in het midden is bevestigd.

BRANDING

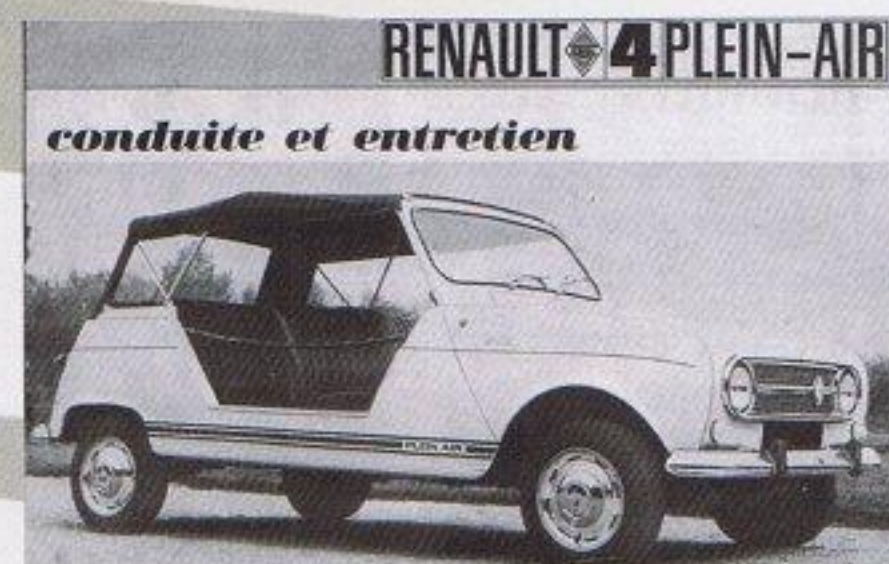
Een productieaantal van zo'n 500 auto's is gering, maar het aantal overgebleven exemplaren is nog veel kleiner. Dat komt voor een deel door het gebruik van de Plein Air. Zoals destijds in de folder en op persfoto's werd aangegeven, was de auto uitermate geliefd bij mensen die graag door de branding over het strand reden. Als dat veelvuldig gebeurde en het zoute zeewater niet snel uit de chassisbalken werd gespoten met schoon water, was de levensduur van de Plein Air zoals te

Als je de eerste keer het dak van de Renault 4 Plein Air wil opbouwen, heb je daarbij beslist het instructieboekje nodig (rechts).

begrijpen beperkt. En is er nog leven na de Plein Air. Alhoewel deze bijzondere Renault 4 destijds alleen vergeleken kon worden met de Mehari van Citroën, sloeg Renault een vergelijkbare weg in met de 4 Rodeo, die verscheen op het moment dat de Plein Air uit de catalogi verdween.

NEDERLAND

Bij de fotografie is deels getracht de persfoto's van weleer in een modern jasje te gieten. Deze Plein Air is door eigenaar Bram van Oeffelt volledig gerestaureerd. Naast foto's van een Frans gekentekend exemplaar bestaan er ook 'platen' gemaakt in Nederland op een Noordzee-strand van een auto met het kenteken 12-15-JD. Dit is het enige of een van de weinige officieel in Nederland gekentekende exemplaren. Bram's Plein Air heeft een aantal accessoires die zijn toegevoegd, maar veelal destijds origineel via Renault verkrijgbaar waren. Dat betreft de twee chromen beugels boven de voorbumper, de strips langs de wiel-



kastranden, de beugel boven de achterbumper en de achterlichten met 'chromen' omlijsting. Bram over zijn troetelkind: "Alhoewel het technisch een gewone Renault 4 is dus theoretisch een topsnelheid heeft van zo'n 110 km/h, kun je er met goed fatsoen eigenlijk niet meer dan zo'n 80 km/h mee rijden. Een prima snelheid over binnenwegen, waar de auto het best tot zijn recht komt. Als de kap erop is gemonteerd, bolt deze door de wind enorm op. Ik heb mijn auto, destijds nog in een gele kleur, in Frankrijk gekocht en over de weg naar huis gereden. Omdat de kap zijn beste tijd had gehad en het behoorlijk slecht weer was, werd deze van buitenaf met tape dichtgemaakt en moest ik dus ook van buitenaf bevrijd worden als ik bijvoorbeeld wilde tanken. Maar daardoor raak je wel één met je nieuwe aankoop. Zeker als de weersomstandigheden het toelaten, gebruik ik de Plein Air regelmatig en dat terwijl ie eigenlijk niet in m'n verzameling past van R4's louter met het eerste type grille."

Aan aandacht geen gebrek als je je met een 4 Plein Air door het verkeer begeeft. Bram: "Mensen springen bij het stoplicht achter je uit de auto om te komen vragen of je 'm zelf gemaakt hebt en de complimenten vliegen je om de oren. Meer dan één keer trof ik mijn auto met wildvreemden achter het stuur (www.boerammetje.nl) die door een omstander werden gefotografeerd."





Plein Air
www.boerammetje.nl



CANADA

Naar verluid zijn een dertigtal exemplaren van de 4 Plein Air verscheept naar Canada waar ze vanaf 1968 in Montréal dienst hebben gedaan op het terrein van de wereldtentoonstelling die een jaar daarvoor werd gehouden. Het thema van de tentoonstelling was 'Terre des Hommes'.



naar een titel van een boek van Saint-Exupéry. De burgemeester van de Canadese stad lanceerde na het sluiten van de wereldtentoonstelling een plan om op het terrein en in de prachtige paviljoens een permanente tentoonstelling in te richten en daarbij werd hetzelfde thema 'Terre des Hommes' aangehouden. Het is niet geheel duidelijk welke rol de Renaults op het terrein hebben vervuld, maar er bestaat vaag beeldmateriaal van een witte Plein Air voorzien van een groen, rood, blauwe striping, kleuren die ook in het aangepaste logo van de stad Montréal terugkomen dat op de voorschermen staat naast de tekst Terre des Hommes.

NUMMERBORD

Het feit dat de Canadese auto's qua specificaties lang niet altijd overeenkomen met de jaren waarin ze op kenteken zijn gezet, duidt mogelijk op het feit dat de exemplaren die in Montréal op het tentoonstellingsterrein hebben gereden, daar zonder kenteken zijn gebruikt. Belangrijk is dat de Canadese 4 Plein Air, net zoals de gesloten R4 die tevens in dat land werd verkocht, een aantal specifieke uiterlijke kenmerken heeft. Zo worden grotere koplampen gemonteerd, waarop uiteraard de grille is aangepast. Ook is de onderste balk van de grille plat om plaats te bieden aan de hogere Canadese kentekenplaat die op een specifieke houder is geplaatst. Overigens wordt dit type grille ook in andere landen toegepast zonder dat daar meteen een aanleiding voor is. Op de hoeken van de schermen zijn ronde zijlichten te vinden, oranje voor, rood achter. Daardoor komen de parkeerlichten op de voorschermen te vervallen. De achterlichten hebben de bekende vorm, maar zijn volledig rood en daarvan worden ook exemplaren gevonden met een chromen omlijsting. Op de achterklep is een beugel aangebracht zoals vaker bij uit Europa in Noord-Amerika ingevoerde modellen.



Links: Details van een Canadese 4 Plein met beugel op de achterbumper, grotere koplampen, volledig rode achterlichten en aan de voorkant de bekende beugels langs de motorkap.