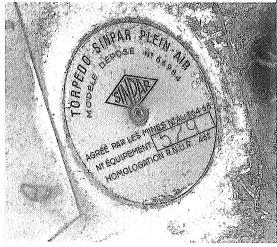
Aira

Mehr als acht Millionen Mal lief der Renault 4 vom Band - und ist damit das meistgebaute französische Automobil aller Zeiten. Nur 0,1 Promille der Produktion entfielen auf das Cabrio Plein Air – doch der größte Flop in der Erfolgsgeschichte des R4 ist heute wohl die gesuchteste Version des kompakten Klassikers. Vor 40 Jahren rollte er zum ersten Mal an die frische Luft, die ihm den Namen gab





Anchen Quellen zufolge entstand bereits 1961 der Prototyp eines Renault 4 Torpedo, der allerdings bei der Régie Renault auf Ablehnung stieß. Sonnenhungrige R4-Käufer mussten sich also vorerst mit dem gegen Aufpreis lieferbaren großen Faltdach zufrieden geben. Interessanterweise war es dann nicht Renault selbst, sondern die vornehmlich auf den Allrad-Umbau von Serienfahrzeugen spezialisierte Firma Sinpar (Soci-

été Industrielle de Productions et d'Adaptations Rhodaniennes), die wenige Jahre später den Gedanken eines "aufgeschnittenen" Renault 4 aufgriff.

Das in Colombes am Pariser Stadtrand ansässige Unternehmen, das traditionell gute Geschäftsbeziehungen zum Staatskonzern Renault unterhielt, hatte bereits auf dem Pariser Salon 1962 eine Allradversion des R4 vorgestellt. Dieser Umbau wurde von der Régie als eigenstän-



diges Modell anerkannt und sogar über das Händlernetz der Marke vertrieben. Im Sommer 1964 präsentierte Sinpar schließlich einen offenen Renault 4 auf Basis des eigenen Allrad-Kastenwagens – eine Kombination, die klar auf die Bedürfnisse der französischen Armee zielte. Das Militär reagierte mit ebenso höflicher wie mäßiger Begeisterung und orderte eine homöpathische Kleinserie dieses eigenwilligen Kübelwagens.

Ohne die internationale Hippiebewegung wäre es wohl auch bei diesem kleinen Open-Air-Gastspiel geblieben. Aber mit Love and Peace und Flower-Power schwappte Mitte der Sechziger auch die Buggy-Welle über den großen Teich. Wie zuvor in den USA sehnten sich nun auch immer mehr europäische Blumenkinder nach naturverbundener Fortbewegung unter freiem Himmel – Plein Air eben. Als Kleinserienhersteller war Sinpar flexibel

Das Loch für die Kurbel sucht unser Plein-Air-Pilot vergeblich: Stoßstangen und Spiegel stammen von einem späteren Modell

genug, um eine französische Alternative zum omnipräsenten VW-Buggy ins Spiel zu bringen. Der Markt war offensichtlich lukrativ, denn Ende der sechziger Jahre griffen immer mehr europäische Großserienhersteller den Gedanken des flippigen Spaßmobils auf.



Offener kann man in einem Auto kaum unterwegs sein: Ohne Dach und Türen erlebt man Straße und Landschaft hautnah

Dank Sinpar surfte Renault ganz vorn auf der Freizeitwelle, und bereits im März 1968 stand der Plein Air auf dem Genfer Automobilsalon. Das vom Mini Moke inspirierte Cabrio versteckte seine sattsam bekannte Großserientechnik unter einer Ganzstahlkarosserie, deren Abstammung von der Renault-4-Limousine deutlich erkennbar war. Angetrieben wurde der Plein Air vom bewährten 845-ccm-Triebwerk (Typ 1123), das 26 PS leistete und ihn nach einigem Anlauf auf immerhin 110

km/h beschleunigte – angesichts der damals üblichen Haarpracht eine mutige Höchstgeschwindigkeit für ein Auto ohne Dach und Türen...

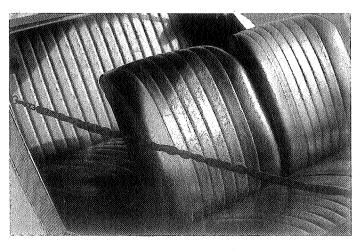
Die klassische Stahlkarosserie unterschied den Plein Air deutlich von den zahlreichen VW-Buggy-Varianten, aber auch vom neuen Méhari des Erzrivalen Citroën, der nur zwei Monate später in der Normandie auf dem Golfplatz des eleganten Seebades Deauville vorgestellt wurde. Der nicht von Citroën, sondern von der SEAB (Societé d'Exploitation et d'Application des Brevets) entwickelte Méhari kombinierte eine ebenso flache wie offene Kunstoffkarosserie mit dem Chassis

und der Technik einer Dyane 6. Deutsche Käufer mussten auf dieses Auto jedoch sehr lange verzichten, da der TÜV dem Méhari aufgrund der vermeintlichen Entflammbarkeit seiner Karosserie die Betriebserlaubnis verweigerte.

Ungeachtet der Unruhen im Mai 1968, die von Paris ausgehend nach und nach ganz Frankreich lahm legten, begann bei Sinpar die Kleinserienfertigung des Renault 4 Plein Air. Zur Auswahl standen lediglich drei Karosseriefarben: Weiß, Gelb und Grün. Allen Farbvarianten gemeinsam waren seitlich aufgeklebte schwarze Zierlinien, die im Bereich des vorderen Dreieckbleches den Schriftzug Plein Air einrahmten. Für den obligatorischen Presserummel anlässlich des Verkaufsstarts wurde der Plein Air publikumswirksam mit Lemmy-Caution-Darsteller Eddy Constantine vor dem Renaissance-Schloss von Thoiry in Szene gesetzt.

Leider gibt es keine verlässlichen Aussagen darüber, inwieweit Sinpar allein für die Konzeption und das Karosseriedesign des Freiluft-R4 verantwortlich war. Da der Plein Air offiziell nicht als Sinpar angeboten wurde, sondern Teil des regulären Renault-Programms war, dürfte die Re-

Vier Piätze an der Sonne: Wie der Standard-R4 bietet der Plein Air genügend Raum für vier Erwachsene – bei gegenseitiger Zuneigung dürfen es auf kurzen Strecken auch mal fünf sein...



Das Ergebnis von fünf Minuten Arbeit für zwei Personen: Das Dach ist bereit, einem lotrecht fallenden Regenschauer zu trotzen nault-Design-Abteilung jedoch "ein Wörtchen mitgeredet" haben.

Neben dem Renault-Typenschild trägt übrigens jeder (Sinpar-)Plein Air eine zweite runde Plakette. Außer der Typenbezeichnung Torpedo Sinpar Plein Air und der Produktionsnummer enthält diese den Hinweis, dass es sich um einen von der Régie Nationale des Usines Renault homologierten Umbau handelt.

Die im Deutschen kaum noch geläufige Bezeichnung Torpedo macht deutlich, dass der Plein Air keinerlei Anspruch darauf erhebt, als vollwertiges Cabriolet zu gelten. Die Bezeichnung verweist auf eine vor allem in den zwanziger Jahren populäre, preiswerte Karosserievariante, die, anders als ein Cabrio, auf Seitenscheiben verzichtet und nur über ein simples, seitlich offenes Verdeck verfügt.

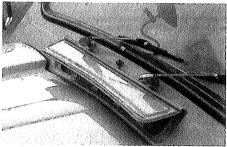
Ähnlich anachronistisch verlief auch die Fertigung des Plein Air: Renault lieferte komplette Limousinen in das nahe gelegene Colombes, wo die Autos in Handarbeit umgebaut wurden. Dazu trennten die Sinpar-Karossiers zunächst das Dach, die B-Säulen und den oberen Teil der hinteren Seitenwand heraus. Dann schweißten sie eine neue, verstärkte Seitenwand ein, die gerade noch so tief ausgeschnitten war, dass die Passagiere vorn und hinten ohne

größere Verrenkungen einsteigen konnten. Der Ausschnitt für die Fondpassagiere fiel dabei deutlich knapper aus als die ursprüngliche Türöffnung der Limousine. Um auch ohne Blechdach eine ausreichende Verwindungssteifigkeit zu garantieren, musste die Karosserie darüber hinaus an einigen Stellen verstärkt werden. Zudem wurde auf den originalen Windschutzscheibenrahmen ein zweiter, oberhalb der Frontscheibe abgerundeter,

Der TÜV legte die Plein-Air-Besatzung an die Kette – Franzosen durften in Freiheit fahren

Scheibenrahmen geschweißt. Das verlieh diesem Bereich zusätzliche Stabilität, führte aber dazu, dass sich die Scheibe – anders als bei den von Sinpar für die französische Armee gefertigten Torpedos auf Fourgonnette-Basis – nicht mehr umklappen ließ.

In Ermangelung eines Dachs musste auch die Heckklappe kupiert werden – sie war nun unterhalb der ursprünglichen



Als ob es im Plein Air nicht schon luftig genug zuginge: Die serienmäßige (und rostanfällige) R4-Belüftungsklappe blieb erhalten





Heckscheibe angeschlagen. Damit reduzierte sich das Kofferraumvolumen des Plein Air auf ein eher bescheidenes Maß – anders als beim Citroën Méhari, der mit einer von allen Seiten gut zugänglichen Ladefläche punktete.

Die für den Umbau nötigen Ersatzteile waren einschließlich einer detaillierten Anleitung übrigens noch Jahre nach der Produktionseininstellung des Plein Air beim Renault-Ersatzteilservice zu haben. Deshalb verrät meist nur das bereits erwähnte Typenschild, ob es sich um einen originalen Sinpar-Umbau, oder um einen Aufschnitt in Eigenregie handelt.

Ohne B-Säulen und Türen fährt sich der Renault 4 Plein Air offener als so macher Sportzweisitzer: Wind, Außengeräusche, Temperatur und auch vorbeifahrende Lastwagen sind im Cockpit so unmittelbar präsent, wie man es sonst nur beim Motorradfahren erlebt. Im Sommer 1969 testete Günter Wiechmann den Plein Air für die Deutsche Auto Zeitung. Auch er zeigte sich beeindruckt von der luftigen Bauweise des Autos: "Obwohl der Luftikus leichter ist als die Limousine, reicht er mit seinen Fahrleistungen nicht an die geschlossene Version heran. Mit zwei Personen besetzt, erreichte er die 100-km/h-Marke nach 47,5 Sekunden. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 110 km/h fürchtet man um den Inhalt seiner Taschen. Im übrigen erzieht das Renault-Cabriolet die Insassen zu mustergültiger Ordnung. Alles, was nicht die nötige Schwere besitzt, befördert der Fahrtwind schleunigst nach draußen."

Die sehr offene Bauart des kleinen Renault beschäftigte damals übrigens auch die deutschen Zulassungsbehörden. Sie sorgten sich ernsthaft um die Sicherheit der Insassen: Diese könnten ja während der Fahrt aus dem Auto fallen. Anders als in Frankreich muss deshalb in Deutschland während der Fahrt grundsätzlich die mitgelieferte seitliche Sicherheitskette geschlossen werden – ein Prinzip, das sich schließlich auch bei Kinderkarussells bestens bewährt hat...

Trotz des simplen Stoffdachs bleibt der Plein Air ein reines Schönwetterauto. Geschlossen bietet er deutlich weniger Fahrspaß, zumal die mitgelieferte primitive Plane ohne Seitenteile bestenfalls den gröbsten Regen abhält. Obwohl Renault später als Zubehör auch Seitenteile mit Türen aus Zeltplane lieferte, blieb der eher an ein Partyzelt erinnernde Wetterschutz stets eine Notlösung. Außerdem ist das Schließen des Dachs alles andere als ein Vergnügen. So muss zunächst eine Unterkonstruktion aus Metallspriegeln ausgeklappt werden, bevor schließlich das eigentliche Verdeck darübergespannt werden kann - eine Aktion, die nach der tätigen Mithilfe des Beifahrers verlangt und



Die Besatzung eines Plein Air sollte sich wortlos verstehen. Denn oberhalb von 80 km/h geht die Konversation in unromantisches Brüllen über

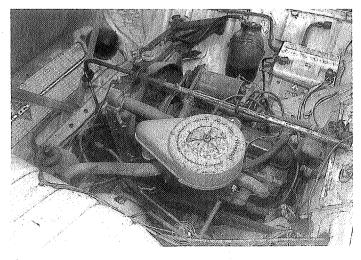
allenfalls in Großbritannien als serienreif durchgehen würde.

Der hohe Fertigungsaufwand sorgte dafür, dass sich die Plein-Air-Umbauten stets in homöopathischen Größenordnungen bewegten - realistischen Schätzungen zufolge lagen sie bei gerade einmal 30 bis 35 Exemplaren pro Monat. Hinzu kam, dass das Frischluftvergnügen - nicht zuletzt wegen dieser Fertigungsbedingungen - nicht ganz billig war. So kostete ein Plein Air im Iuni 1968 in Frankreich stattliche 8990 Francs. Damit war er 2500 Francs teurer als ein geschlossener Renault 4 Export und kostete sogar 2000 Francs mehr als ein Citroën Méhari. Letzterer machte seinen Käufern genausoviel Spaß, war aber im Alltag auch als offener Kleinlieferwagen verwendbar. Mit seinem 600-ccm-Triebwerk wurde der Citroën zudem

sich, dem Plein Air so etwas wie praktischen Nutzwert anzudichten

Die Werber bemühten

Unter der Haube ist das rare Cabrio nicht von einer R4-Limousine zu unterscheiden. Immer wieder spektakulär: Der meterlange "Krückstock" zum Schalten des vor dem Motor liegenden Getriebes. Diese Konstruktion bescherte dem R4 eine ausgewogene Gewichtsverteilung



steuerlich als 3CV eingestuft, womit er im Unterhalt billiger war als der Plein Air, der aufgrund seines 845-ccm-Motors bereits als 5CV versteuert werden musste.

Ein Schnäppchen war der Plein Air auch in Deutschland nicht. Mit einem Preisschild von 7050 Mark tauchte er 1969 in den Schaufenstern einiger weniger Händler auf und kostete damit gerade einmal 1000 Mark weniger als die Basisversion des Renault 16. Gleichzeitig war er über 2000 Mark teurer als ein Renault 4 Export, der damals mit gerade einmal 4770 Mark zu Buche schlug und gegen einen Aufpreis von 133 Mark sogar mit einem großen Faltdach geordert werden konnte. Für 3990 Mark gab es da bereits eine "Ente", und wer es etwas ausgefallener liebte, der konnte sich für nur 3980 Mark beim Hermes Post Shop (Otto-Versand) einen auf dem Fiat 500 basierenden Vignale Gamine Roadster bestellen.

In Sachen Ausstattung vermag der Plein Air gegenüber dem Renault 4 Export lediglich mit den vom Parisienne übernommenen verchromten Felgenzierringen und den ansonsten aufpreispflichtigen, äußerst strapazierfähigen Kunstledersitzen zu punkten. So sah es auch die Deutsche Auto Zeitung: "Kühl betrachtet bietet das

Zwischen 500 und 800 Exemplaren lag die Gesamtproduktion des Plein Air. Über die genaue Zahl streiten sich die Experten Renault 4 Cabrio für den saftigen Aufpreis gegenüber dem R4 Export außer einem kräftigen Luftzug wenig mehr." Anders als die französischen Modelle hatten deutsche Plein Air übrigens grundsätzlich Rücklichtkappen mit Chromrand.

Obwohl sich die Renault-Werbeabteilung zuweilen redlich bemühte, dem Plein Air so etwas wie praktischen Nutzwert anzudichten – indem sie ihn beispielsweise als ideales Auto für Förster und Jäger darstellte –, blieb er letztlich ein Liebhaberfahrzeug für einen äußerst über-

In Deutschland leisteten sich diesen Luxus noch nicht einmal hundert Käufer. Die meisten waren überdies Renault-Händler, die sicher sein konnten, dass der Plein Air sowohl auf der Straße als auch im Schaufenster ein echter Hingucker war.

Selbst in seinem Mutterland war dem Plein Air kein kommerzieller Erfolg beschieden: Nach nur etwa 800 Exemplaren wurde die Fertigung im April 1970 eingestellt. Seinen Platz nahm der neue Rodeo 4 ein, der nun nach dem Vorbild des Citroën Méhari mit einer praktischen Kunststoffkarosserie auftrumpfte. Zu diesem Zeitpunkt lag die Jahresproduktion des erfolgreicheren Citroën-Modells schon bei mehr als 10.000 Exemplaren...

Die Faszination des Plein Air blieb jedoch über die Jahre hinweg ungebrochen. So kam es, dass sich Anfang der achtziger Jahre gleich mehrere europäische Kleinserienhersteller mit einer Neuauflage des Renault-4-Klassikers beschäftigten. Die Bekannteste stammte vom Kölner Renault-Händler Uckermann und rollte ab 1983 in Zusammenarbeit mit dem Karosseriebauunternehmen Ehrlich als Renault 4 Plaisir auf deutsche Straßen. Mit Blick auf die deutschen Wetterverhältnisse hatte Ehrlich dem Plaisir ein deutlich verbessertes Verdeck spendiert und auch Türen gehörten zum Lieferumfang. Käufer hatten zudem die Wahl zwischen einer 845-ccmund einer 1100-ccm-Motorisierung. Darüber hinaus boten Uckermann und Ehrlich auch an, angelieferte Limousinen umzubauen. Doch nach nur zwei Jahren endete schließlich auch die Fertigung dieses leicht ergrauten Exoten - offensichtlich gab es einfach nicht genug Enthusiasten, die das Plaisir des Fahrens an der frischen Luft unbedingt in einem Renault 4 erleben wollten...

> Text: Ingo Meier Fotos: Stefan Lindloff/Archiv redaktion@oldtimer-markt.de





Praktisch wie Tupperware: Der Citroën Méhari verkaufte sich deutlich besser



Der Renault Rodeo 4 war eine Méhari-Kopie
– aber wesentlich billiger als der Plein Air

schaubaren Käuferkreis. So resümmierte Paul Simsa 1969 in *Mot:* "Der Plein Air ist ideal für begrenzten Einsatz im Gelände, Jäger können ihn bei ihrer Jagdhütte abstellen, aber der größte Spaß ist es, wenn man genug Geld hat, ihn nebenher zu fahren."



