

RENAULT 4 FOURGONNETTE

PLASTIC KIT
EBBRO

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."

1961年秋のルノー4の登場は、パリの人々を大いに沸かせるような出来事であった。マロニエの枯葉の舞う歩道脇のカフェで、忙しくパン粉をついはむ雀達さえ、一日にして町中にあふれた新型車を見つめたことだろう。毎年恒例のパリ・ショーが始まるその日に、200台の新型車がパリの街の中を、縦横に走り回ったのである。それぞれの車にはルノーの人間がついていた。そして希望する人達には、自由にその新型車を試乗させた。彼らは街の人々に言った。どうぞ自由にこの車に乗ってみてください。そして望むだけ走って、都合の良いところ、どこにでもとめてください。

ルノー4は、これだけ大規模な宣伝作戦を実施するほど、彼らにとって重要な新型車だったのである。第二次大戦終了後のルノーの小型車は、最初に登場した4CV、その後継車というべきドーフィンと、いずれもリアエンジン方式を採用することで一つの時代を築いてきた。確かに、リアエンジン方式はいくつもの利点を持っていたが、その一方で限界もあった。そのひとつは車の後部にエンジンを置くことから、ステーションワゴンを作りにくいことである。

そこから、新世代のルノーとなるべき新型車は、同社の乗用車としては初めてとなる前輪駆動方式を採用し、リアにテールゲートを持ったステーションワゴンのようなボディとして登場した。実はこのルノー4より前に、ルノーが前輪駆動方式を採用したのは、1959年登場の商用バン、エスタフェットが最初である。フランス国内での前輪駆動の採用は商用バンの世界の方が早かったのである。戦前すでにシトロエンはトラクション・アヴァンの方式を採用したTUB（HDトラックの前身）を少量ながら生産していたし、シェナール・ワルケールは戦後間もなくCPVを生産し始めた。これは後にブジョーに吸収されてD3、D4となる。前輪駆動を採用することでフロアは低く、フラットにできるから、小口の荷物を積載する商用車にまず生かされたのであろう。

小型車としては背が高く、ワゴンのような5ドア・ボディを持ったルノー4は、リアエンジンの4CVやドーフィンの一族に較べれば、はるかに大きな荷物の収容スペースを持っていた。そのルノー4を追いかけるように、さらに大きな荷物を積みこむことができるようなフルゴネットをシリーズに追加する。これはセンターピラーの後ろに、一段分の高くなったカーゴスペースを設けたものだ。先行していたシトロエン2CVフルゴネットの強力なライバルの登場である。

ただ、シトロエン2CVフルゴネットのカーゴスペースが、当初は前席の屋根と同じ高さであったのに対して（後にハイルーフ版も追加される）、ルノー4フルゴネットは荷室が一段高く大きく、なおその屋根の四隅は丸く整形されていたから、どことなくユーモラスで温かみを感じさせるように思われる。世界中どこでも花屋や牛乳屋に愛されている所以であろう。

エンジン、サスペンション、ブレーキなど、走行装置は乗用車と基本的には変わらない。従って、後ろへ積み荷物の位置さえ固定しておけば、走行感覚は乗用車と変わらない。後にはロングボディ・モデルやリアシートを持つもの、荷室のウインドーの設け方の違いなど、バリエーションも増えていった。そしてフルゴネットはルノー4シリーズの中で欠かすことのない人気車種となり、乗用車がいくつかの世代に進化してからも、エクスプレス、あるいは現在のカンゴと名前を変えて、常にルノーの中の愛すべきキャラクターになっている。

The Renault auto company, upon launching their new Renault 4, organized the "Take the Wheel" campaign throughout Paris. On the grand opening day of the 1961 Paris Motor Show, Renault rallied two-hundred samples of the new car into the heart of the city. They let the people drive any one of the cars as long as they wanted, and allowed them to park it anywhere in the city at their disposal.

This unprecedented campaign demonstrated Renault's strong passion and hope for the new model Renault 4. Until then, Renault's post-war achievement included the compact rear-engine car 4CV and then the Dauphine. The rear-engine layout had its advantages and was a popular trend back in the 1950 - 1960s. Renowned models like the VW Beetle, Fiat 600/500, Hillman Imp and even the Chevrolet Corvair were all driven by rear-mounted power plants.

However, the rear-engine layout also had its shortcomings: One of the biggest set back was the limited luggage capacity, which hindered the development of the station wagon design.

Renault made a bold decision to incorporate the front-engine, front-wheel-drive system on their new generation compact cars resulting in the Renault 4 passenger car. Two years prior to release of the Renault 4, their commercial van the Estafette had already incorporated this layout to maximize cargo load capacity. French light commercial vans had the tradition of incorporating the FWD system even before the war. Citroën made a small number of TUB (Traction Utilitaire Basse) utilizing the engine/drive train from their Traction Avant and later developed it into the Type H van. Right after the war, Chenard & Walcker started to produce the CPV, which was later acquired by Peugeot and dubbed D3/D4 in 1951. The FWD system was an ideal platform for commercial vans as it provided a low and flat loading floor to accommodate cargos.

The bodywork of the Renault 4 featured a tall station wagon layout never possible during the rear-engine era. The five door hatch-back body style offered a large luggage space easily accessible through the fully opening tail gate. Shortly after the introduction of the Renault 4, a "Fourgonnette" model was added. This would be a direct competitor to the Citroën 2CV Fourgonnette. The front half of the bodywork is common with the standard passenger car, while the rear half is fabricated into a taller and vast cargo compartment. The four corners of the high roof were softly contoured creating a friendly atmosphere suitable for flower deliveries and milkmen.

The Fourgonnette soon became an important member of the Renault 4 family. The sizeable cargo space and lovable styling made it a popular daily use commercial van. Extended body models and side panels with or without windows were further offered dependant on customer requirements.

The Renault 4 evolved into the Renault 5, and as the generations passed by, the name Fourgonnette was retired, but its concept and spirit was succeeded by the Express and Kangoo, which has now become a symbol of a nimble and indispensable commercial van.

Pour le lancement de la Renault 4, lors du Salon de l'Auto de Paris 1961, Renault organisa une opération "Prenez le volant" dans la capitale. Renault avait amené 200 exemplaires de la nouvelle voiture au centre de Paris et les avait mis à la disposition de particuliers qui pouvaient conduire aussi longtemps qu'ils le souhaitaient et laisser la voiture où ils voulaient.

Ce genre d'opération était une grande première dans l'histoire de l'automobile, témoignant de l'importance de la 4L pour Renault.

Depuis la fin de la 2^{ème} G.M., la marque n'avait produit que des petites voitures à moteur installé à l'arrière, 4CV puis Dauphine. Les voitures à moteur arrière étaient alors plus faciles à produire et dans les années 1950 et 1960, elles étaient très répandues : la VW Coccinelle, la Fiat 500/600, la Hillman Imp et même la Chevrolet Corvair étaient toutes des propulsions avec moteur à l'arrière.

Mais il y avait aussi des inconvénients: emport de bagages limité et pas de possibilité de variation de carrosserie, en break par exemple.

C'est pourquoi Renault prit la contrepied pour sa nouvelle génération de petites voitures : le moteur serait maintenant à l'avant. La Renault 4 est le premier modèle à roues avant motrices (traction) de la marque. Renault avait déjà adopté la traction deux ans avant sur son fourgon commercial "Estafette". Les fourgons légers français de l'époque étaient déjà couramment à roues avant motrices. Citroën avait déjà fabriqué avant la 2^{ème} G.M. un petit nombre de TUB (plus tard type H) dont le moteur et la transmission étaient empruntés à la célèbre Traction Avant. Peu après la guerre, Chenard et Walker avaient commencé à produire le CPV qui deviendra le Peugeot D3/D4 en 1951. La solution "tout à l'avant" permet d'obtenir un espace de chargement aussi plat et bas que possible, un avantage primordial pour les véhicules commerciaux.

La carrosserie de la Renault 4 est d'origine du type "break", ce qui était impossible sur les voitures "tout à l'arrière" qui l'avaient précédées. Les quatre portières et le hayon de la Renault 4 ménageaient une grande accessibilité et il y avait beaucoup de place pour les bagages.

Peu de temps après le lancement de la berline apparut la version Fourgonnette, la rivale directe de la Citroën 2CV Fourgonnette. La partie avant de la voiture était inchangée et la partie arrière était transformée en un espace de chargement habillé par une carrosserie cubique plus haute que celle de la berline.

La Fourgonnette devint bientôt un membre très important de la famille Renault 4, utilisée par de nombreux professionnels privés ou institutionnels comme les PTT, l'EDF ou les pompiers, qui appréciaient son esthétique fonctionnelle et sa capacité de chargement élevée. Renault développa par la suite des versions à empattement rallongé et des variations de carrosserie avec ou sans fenêtre sur le côté.

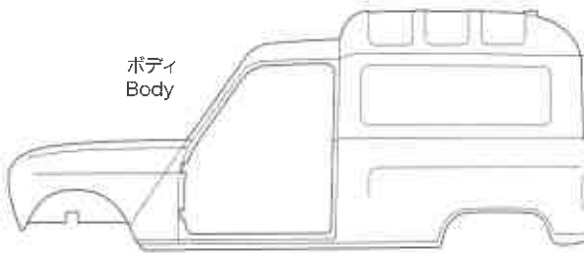
La Renault 4 fut remplacée par la Renault 5 puis d'autres voitures de nouvelle génération. La Renault 4 Fourgonnette a aujourd'hui disparu des routes mais son esprit se perpétue dans ses successeurs que sont l'Express et le Kangoo.

PARTS

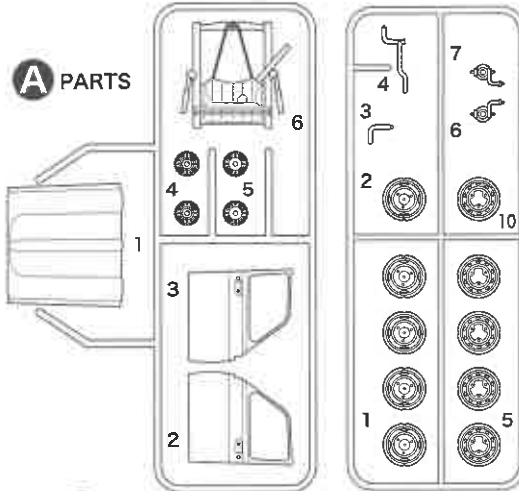
★製品改良のためキットは予告なく仕様を変更する場合があります。

★部品図中の●は、このキットでは使用しません。

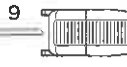
ボディ
Body



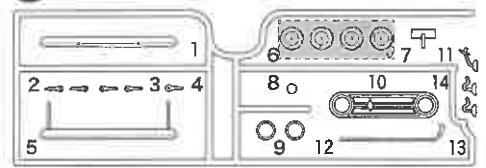
A PARTS



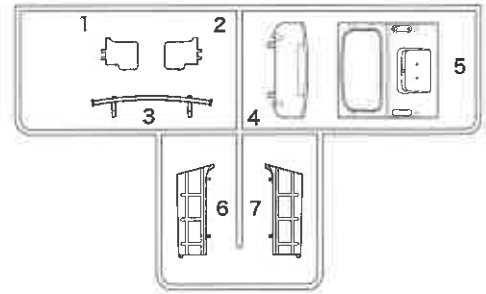
B PARTS



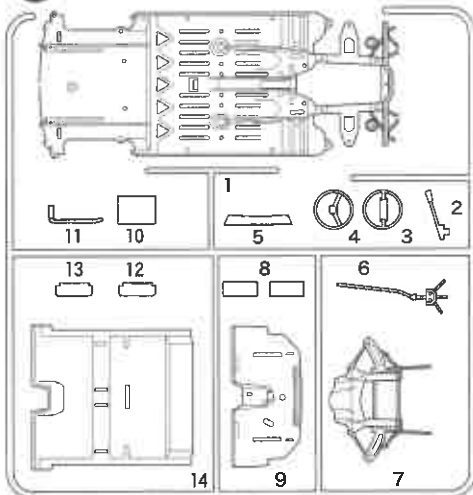
G PARTS



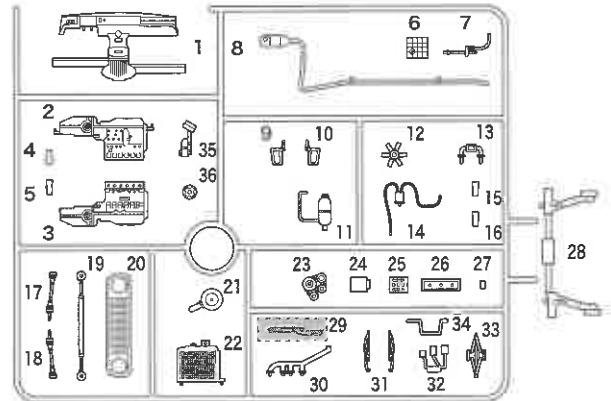
H PARTS



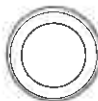
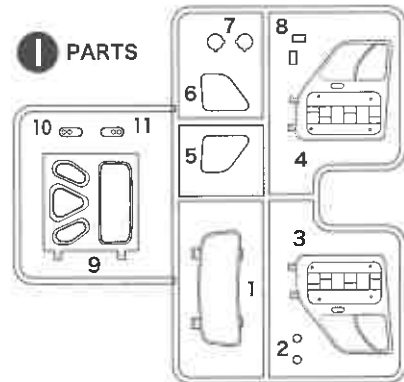
C PARTS



D PARTS



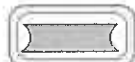
I PARTS



タイヤ - 5
Tire



ポリキャップ
Poly cap



エッチングパーツ
Etching part

デカール
Decal

メタルデカール
Metal decal

《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
《プラモデルアフターサービス係》

静岡県静岡市葵区西草深町 22-13

TEL: 054-272-4797

FAX: 054-271-0113

<http://www.mmbro.co.jp/company.html>

1/24 Scale RENAULT 4 フォルゴネット

2014.8

ボディパーツ	1,000円	H パーツ	800円
A パーツ	800円	I パーツ	800円
B パーツ	800円	ポリキャップ(4ヶ)	300円
C パーツ	1,000円	タイヤ(5ヶ)	500円
D パーツ	1,000円	デカール	300円
G パーツ	500円	メタルデカール	500円
G メッキ	500円	エッチングパーツ	500円

作る前に必ずお読み下さい。
Read before assembly.

- このキットは組み立てモデルです。作る前に必ず説明書を最後までお読み下さい。
- 接着剤や塗料は、必ずプラスチックモデル用をお使い下さい。(別売り)
- Read carefully and fully understand the instructions before commencing assembly. A supervising adult should also read the instruction if a child assembles the model.

注意 CAUTION

- 工具の使用には十分注意して下さい。特にナイフ、ニッパーなどの刃物によるケガや事故に注意して下さい。
- 接着剤や塗料は、使用する前にそれぞれの注意書きをよく読み、指示に従って正しく使用し、使用する時は換気に十分注意して下さい。
- 小さなお子様のいる所での作業はやめて下さい。小さな部品の飲み込みや、ビニール袋をかぶったりしての窒息などの危険が状況が考えられます。

- When assembling this kit, tools including knives are used. Extra care should be taken to avoid personal injury.
- Read and follow the instructions supplied with paints and/or cement, if used (not included in kit). Use plastic cement and paints only.
- Keep out of reach of small children. children must not be allowed to put any parts in their mouths or pull vinyl bags over their heads.

★デカールの貼り方

- ①貼るデカールをハサミで切り抜きます。
 - ②デカールをぬるま湯に 10 秒ほどひたしてからタオル等の布の上に置きます。
 - ③台紙の端を手で持ち、貼る所にデカールをスライドさせてモデルに移して下さい。
 - ④指に少し水を付けてデカールをぬらしながら、正しい位置にずらしします。
 - ⑤やわらかな布でデカールの内側の気泡を押し出しながら、押しつけるようにして水分をとります。
- (組立図中○番号はデカール番号です。)

★Decal application

- ①Cut off decal from sheet.
- ②Dip the decal in tepid water for about 10 sec. and place on a clean cloth.
- ③Hold the backing sheet edge and slide decal onto the model.
- ④Move decal into position by wetting decal with finger.
- ⑤Press decal down gently with a soft cloth until excess water and air bubbles are gone.

★必要な塗料 (ナンバーはタミヤカラー)

- ★This mark denotes numbers for Tamiya Paint colors.
- X-2 ホワイト / White
- X-18 セミグロスブラック / Semi gloss black
- X-11 クロームシルバー / Chrome silver
- X-27 クリヤーレッド / Clear red
- XF-1 フラットブラック / Flat black
- XF-16 フラットアルミ / Flat aluminum
- XF-14 明灰緑色(アイボリー) / Ivory
- XF10 ガンメタル / Gun metal
- XF-66 ライトグレイ / Light gray
- ボディ全体色&内装色等：お手持ちの資料を参考に
にご用意ください。
The main part of an Body & Interior color
: It prepares freely.

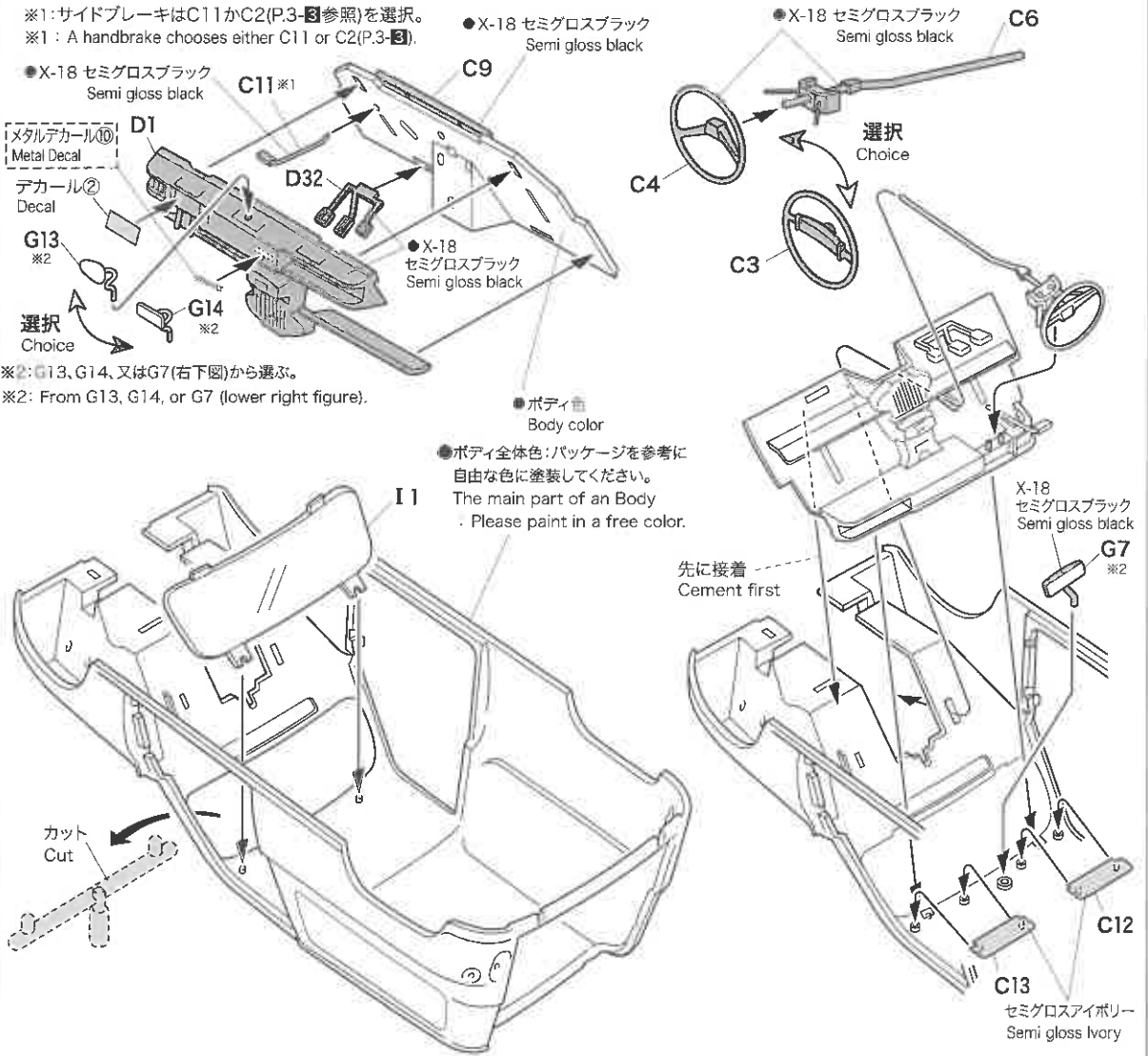
★部品を接着する前に十分に仮組みを行って下さい。

★Do carefully a temporary assembling.

1 ダッシュボード、ハンドルの組み立て
Dashboard & handle assembly

メタルデカールの貼り方は通常のデカールと同様、水に浸して少し動くようになったら転写します。How to Metal decal is the same as the usual Decal.

- ※1: サイドブレーキはC11かC2(P.3-図参照)を選択。
- ※1: A handbrake chooses either C11 or C2(P.3-図).
- X-18 セミグロスブラック / Semi gloss black
- X-18 セミグロスブラック / Semi gloss black
- X-18 セミグロスブラック / Semi gloss black
- X-18 セミグロスブラック / Semi gloss black
- ボディ色 / Body color
- ボディ全体色: パッケージを参考に自由な色に塗装してください。
The main part of an Body . Please paint in a free color.

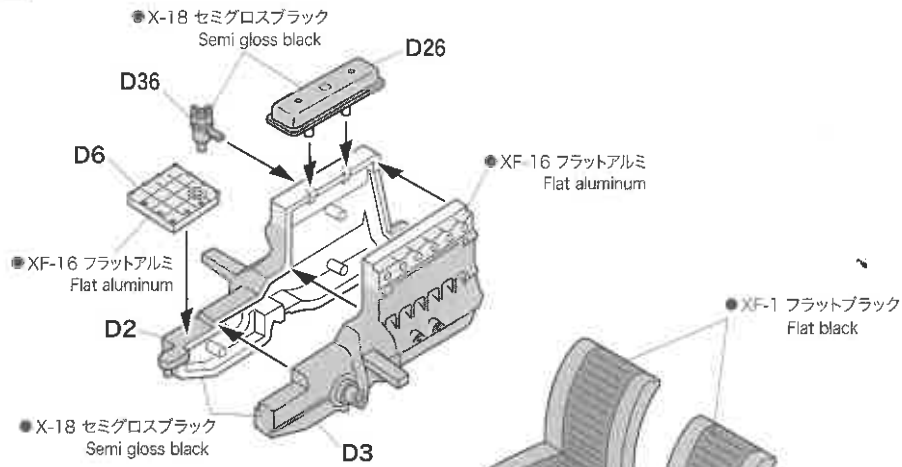


※2: G13, G14, 又はG7(右下図)から選ぶ。
※2: From G13, G14, or G7 (lower right figure).

2

エンジンの組み立て

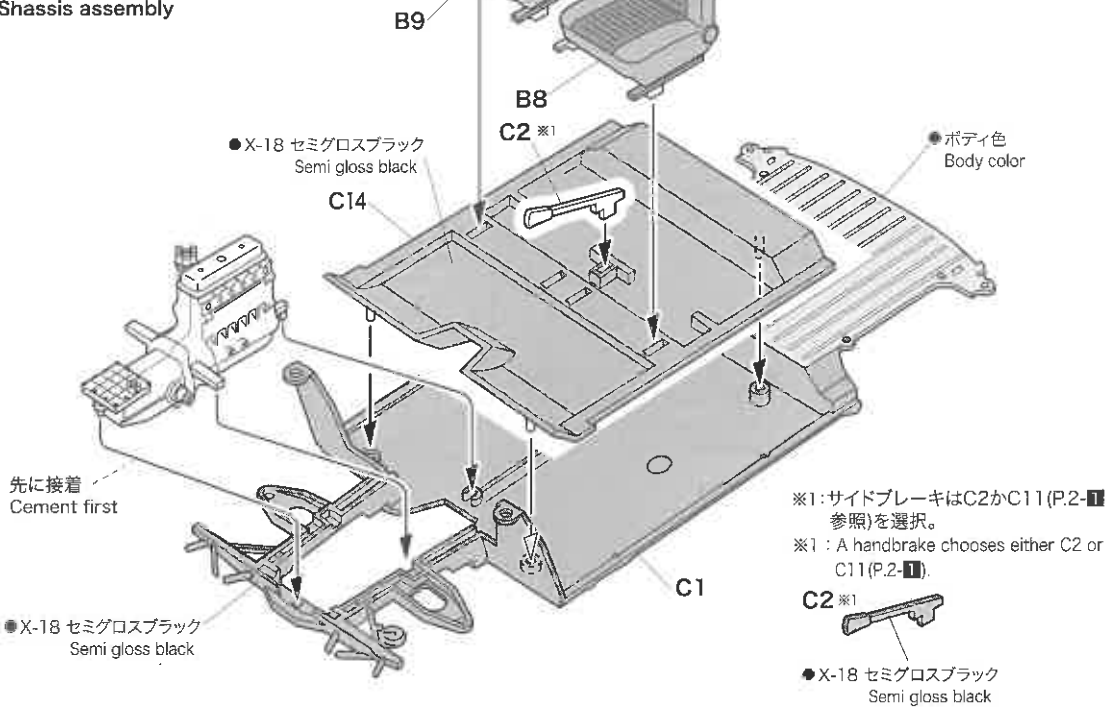
Engine assembly



3

シャーシの組み立て

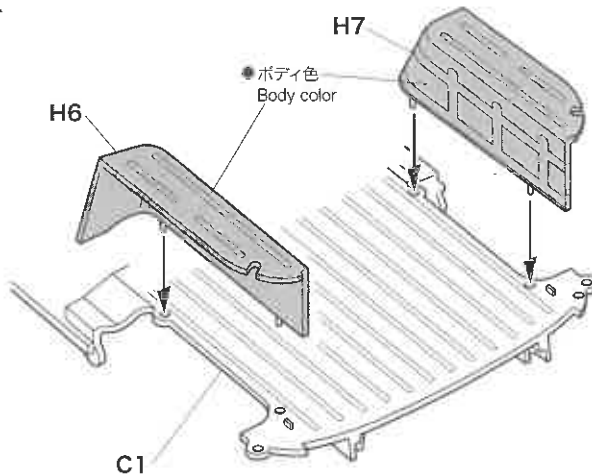
Shassis assembly



4

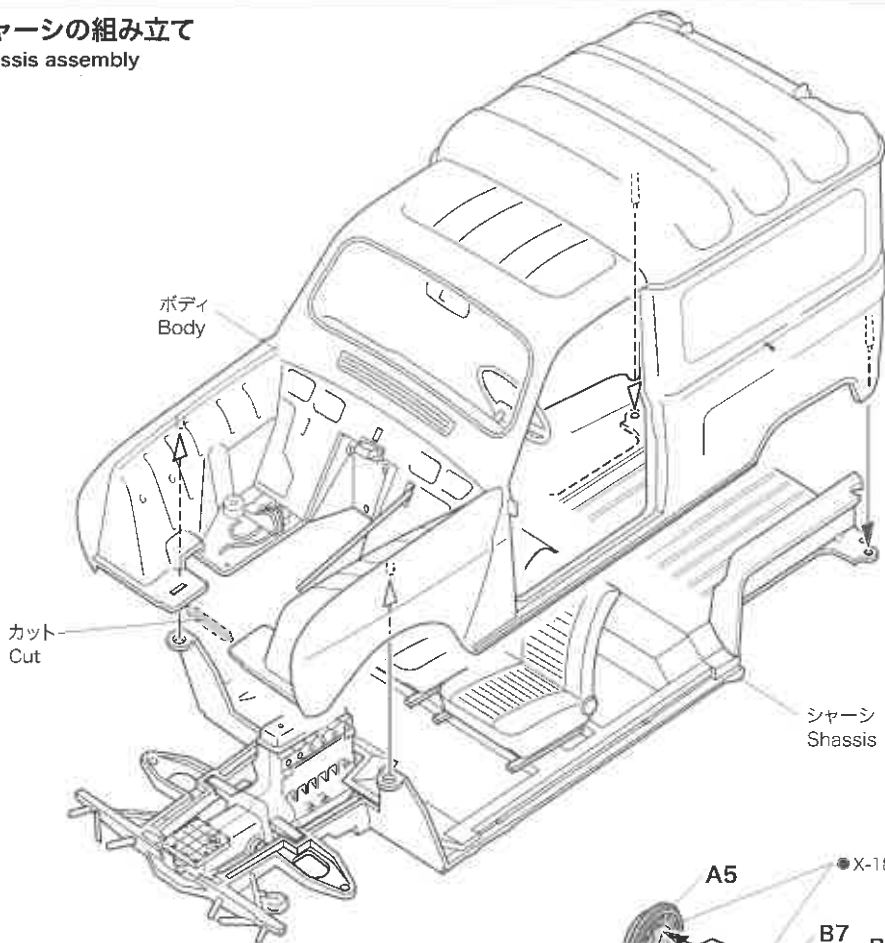
シャーシの組み立て

Shassis assembly



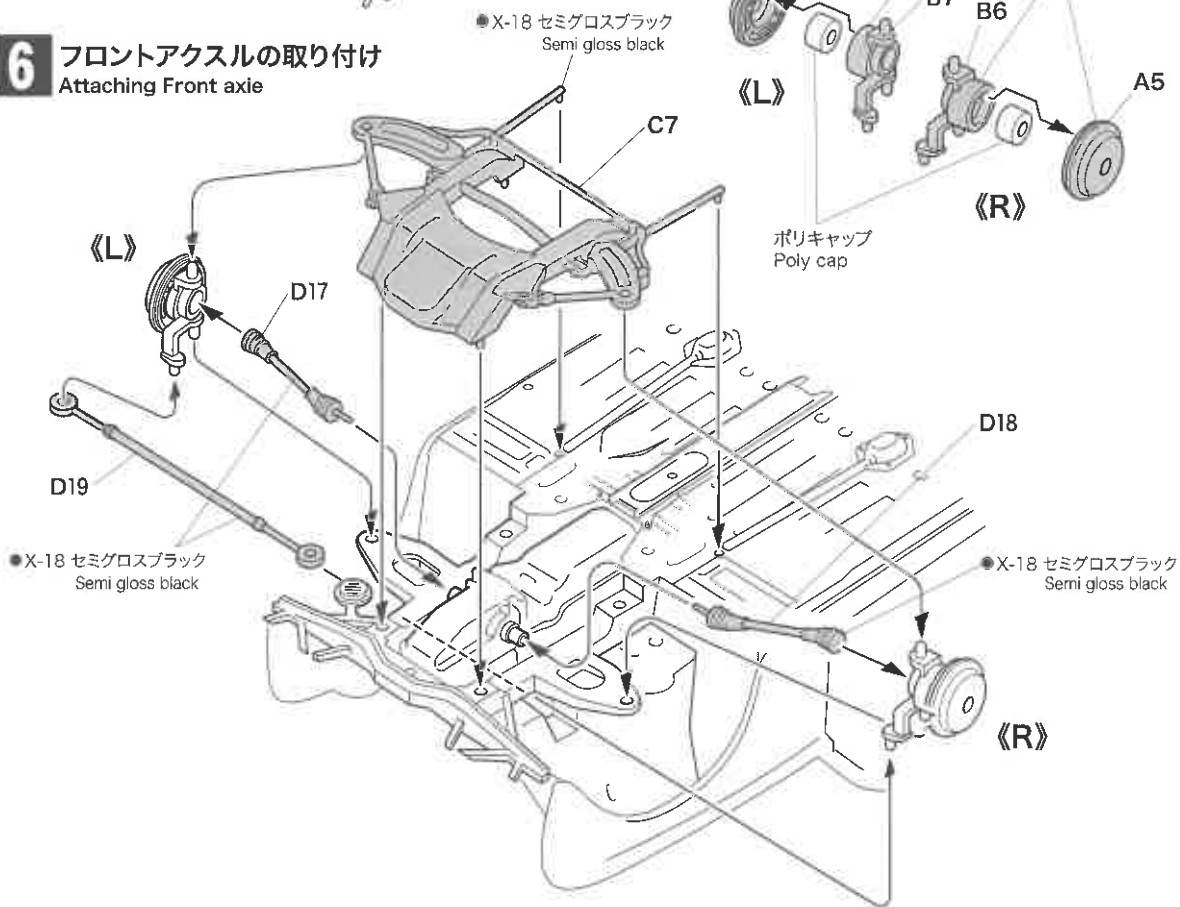
5

シャーシの組み立て Shassis assembly

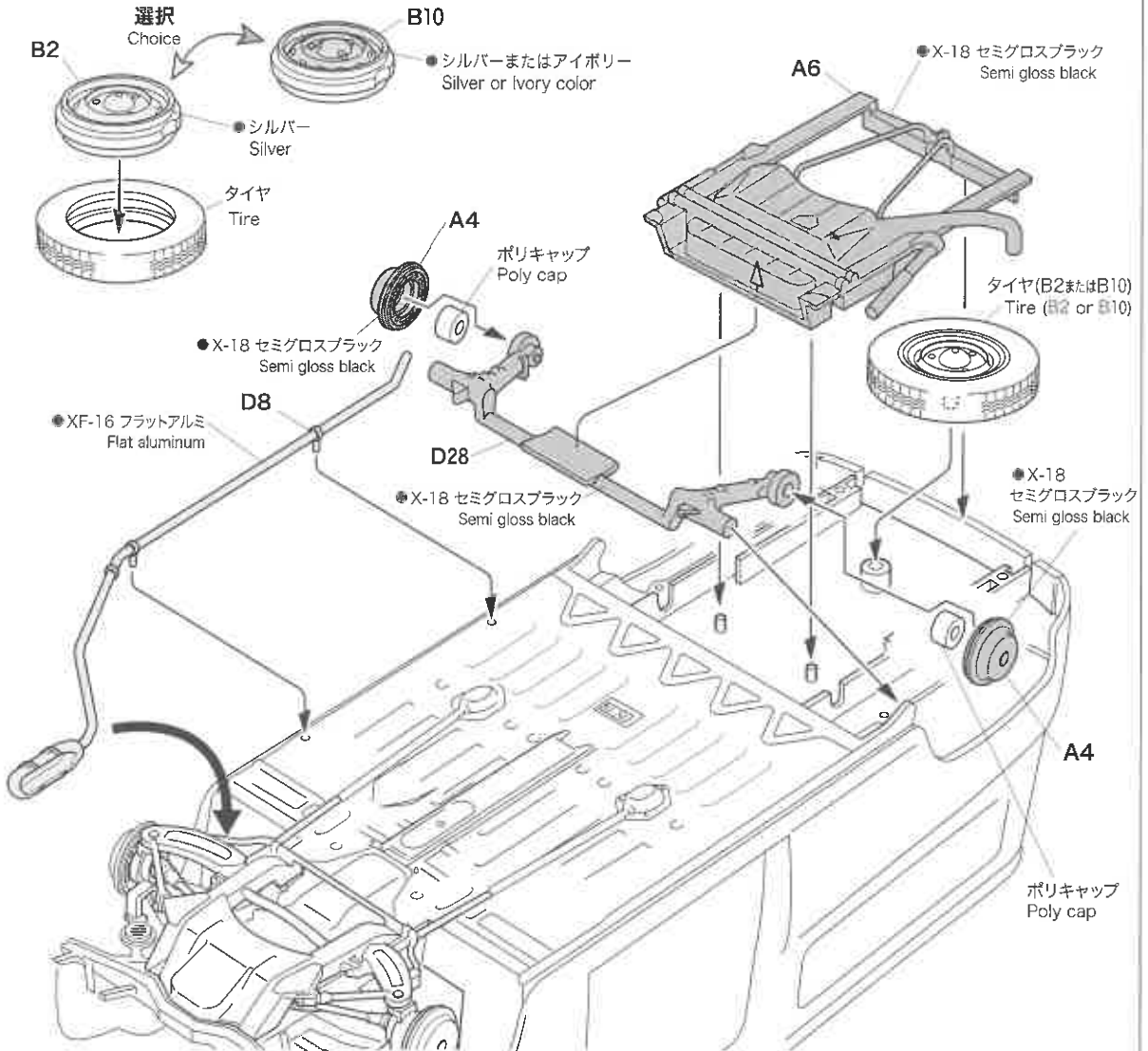


6

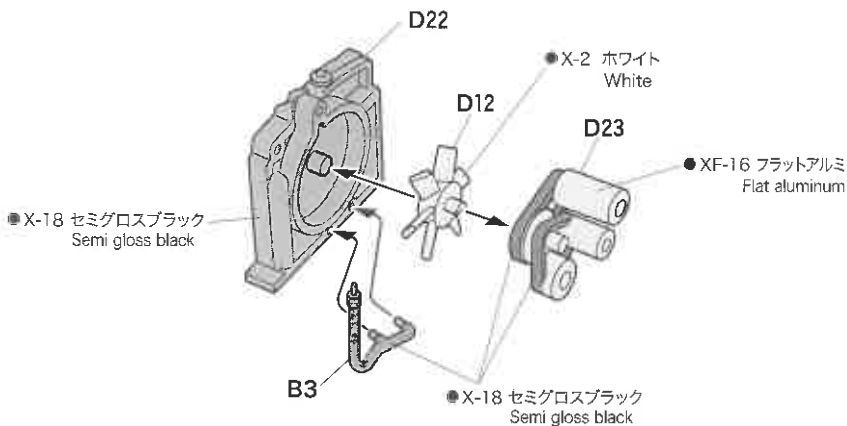
フロントアクスルの取り付け Attaching Front axle



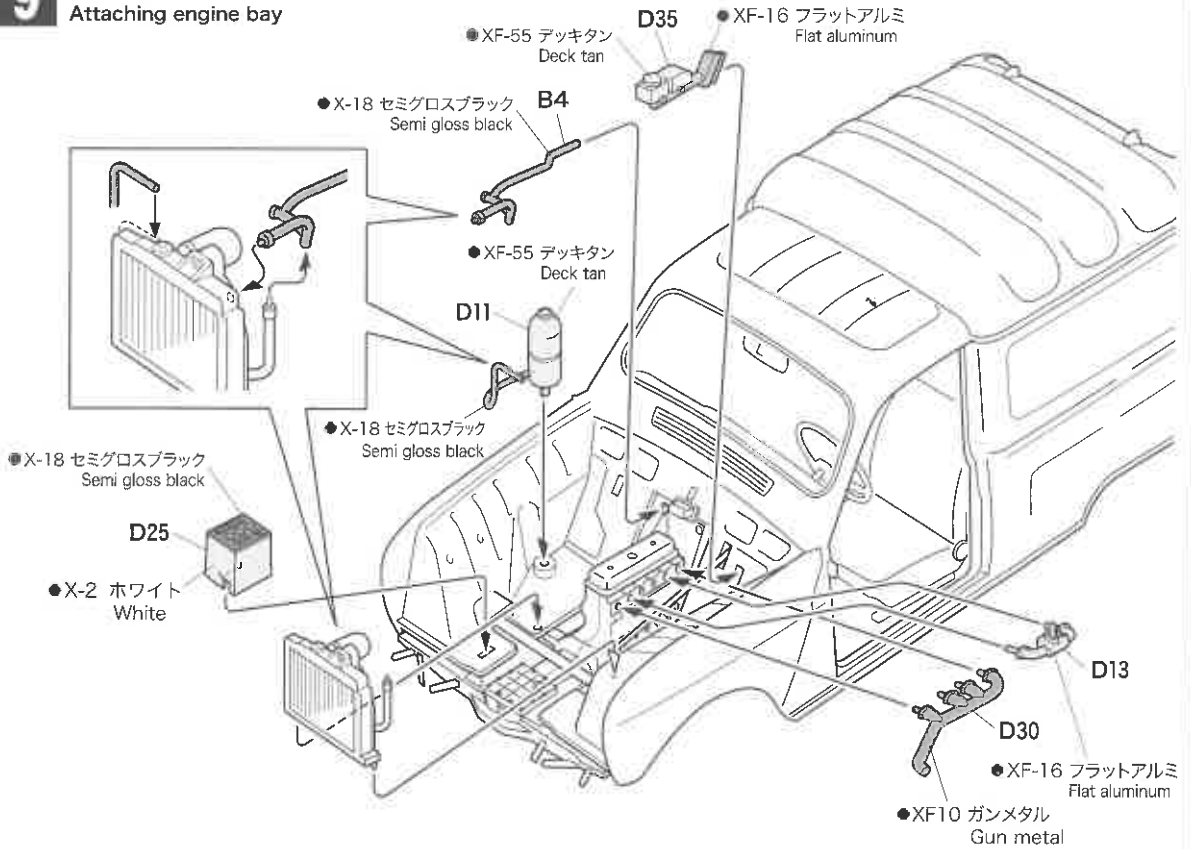
7 リアアクスルの取り付け Attaching Rear axle



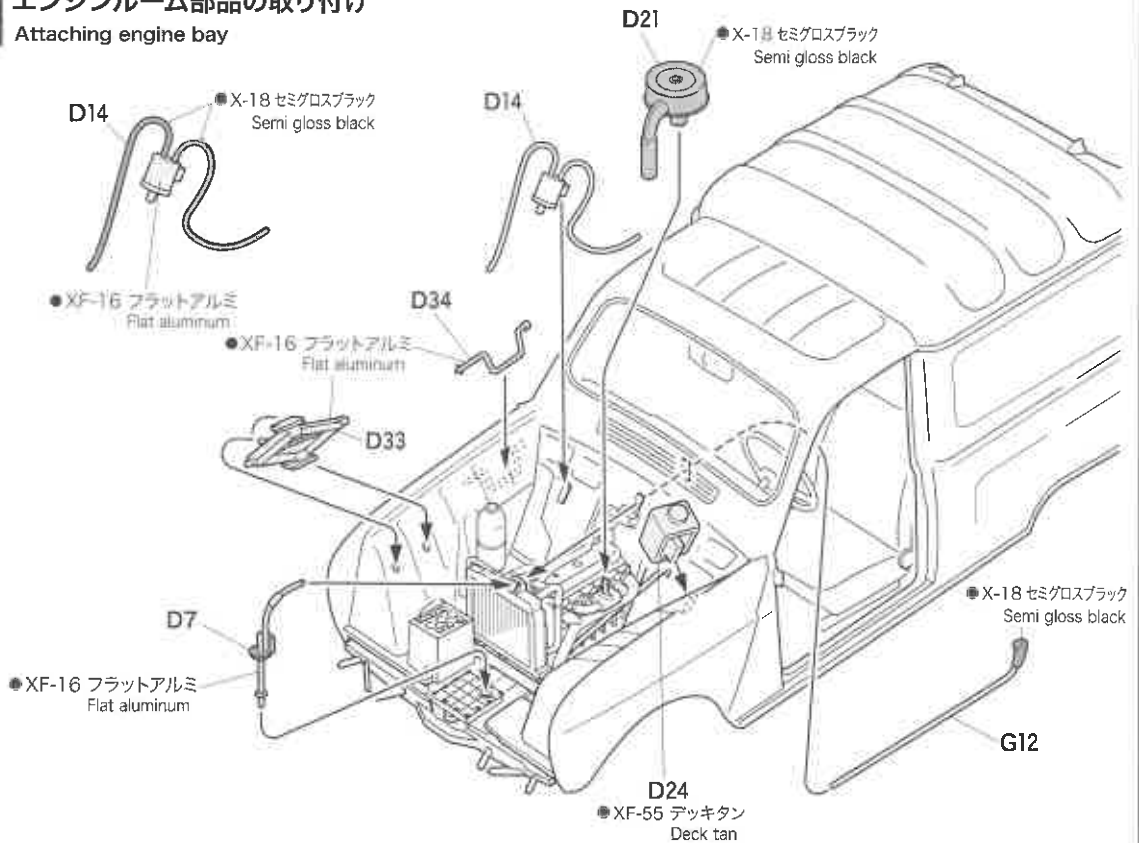
8 ラジエターの組み立て Radiator parts assembly



9 エンジンルーム部品の取り付け Attaching engine bay



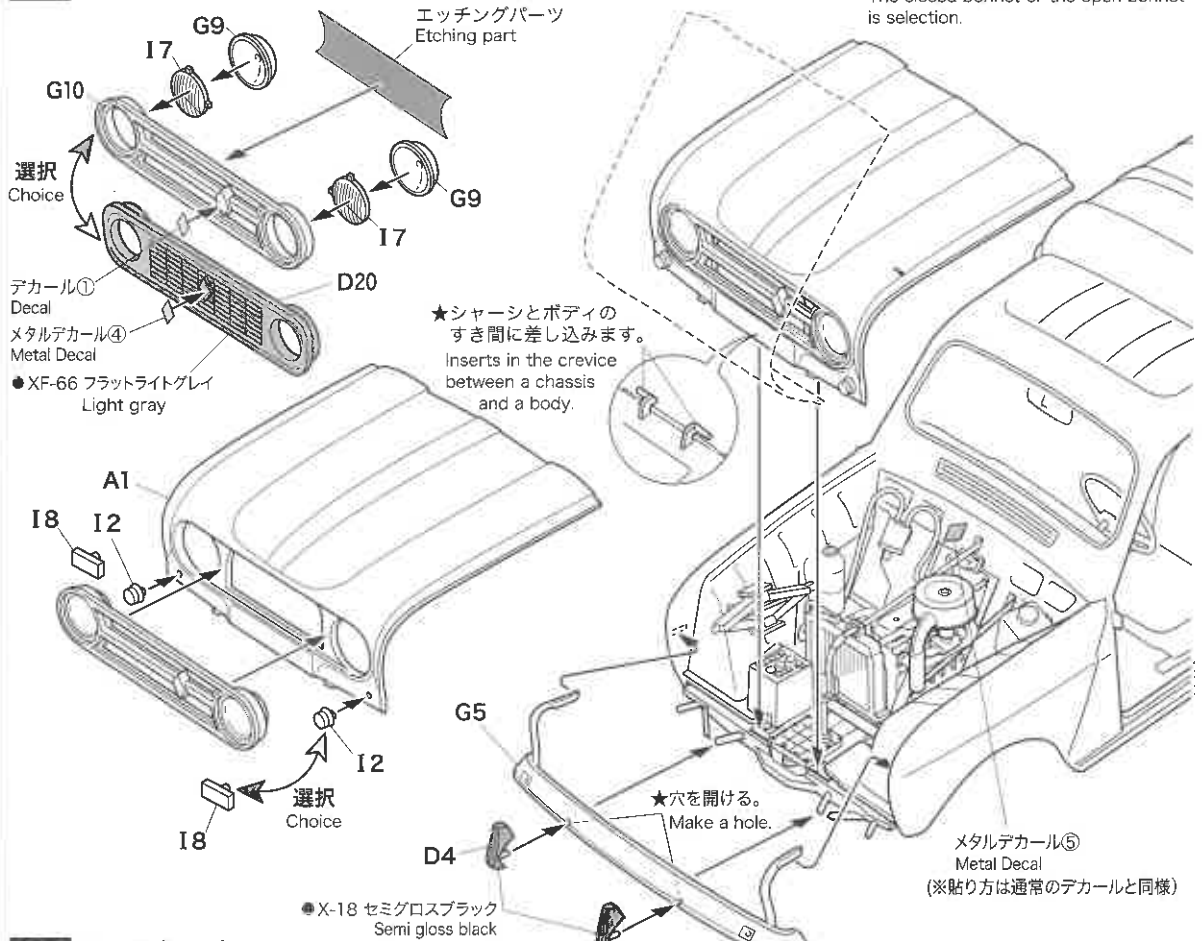
10 エンジンルーム部品の取り付け Attaching engine bay



11 ボディ前部の組み立て

Front body assembly

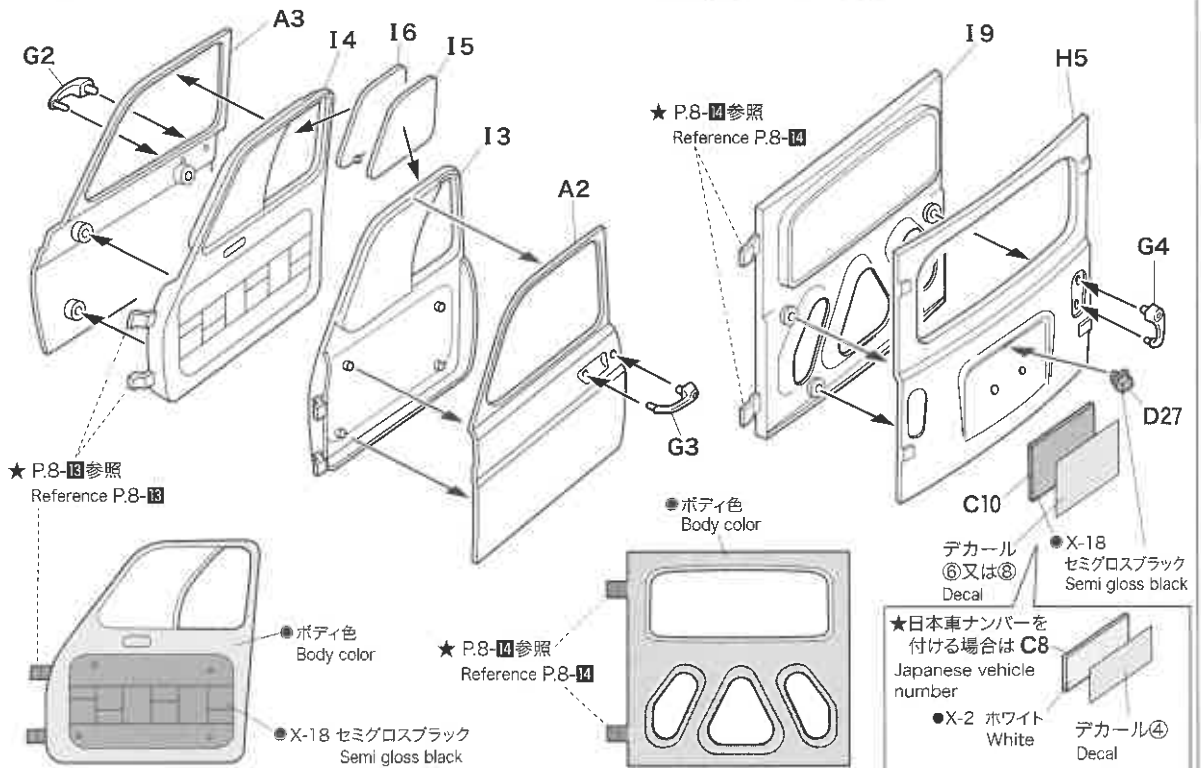
★ボンネットは開いた状態か、閉じた状態かを選択して接着します。
The closed bonnet or the open bonnet is selection.



12 ドアの組み立て

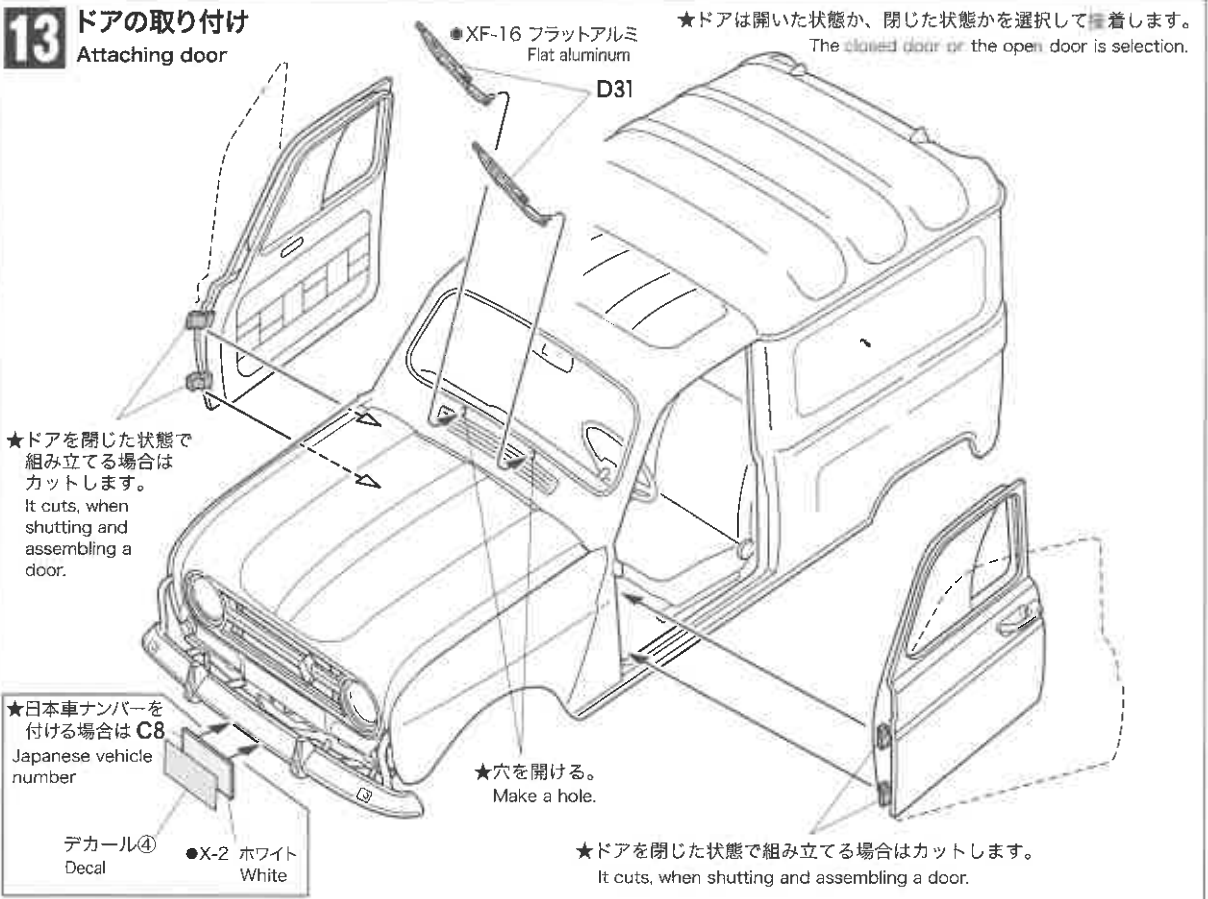
Doors assembly

★D4.D5の取付は自由です。
Attachment of D4.D5 is free.



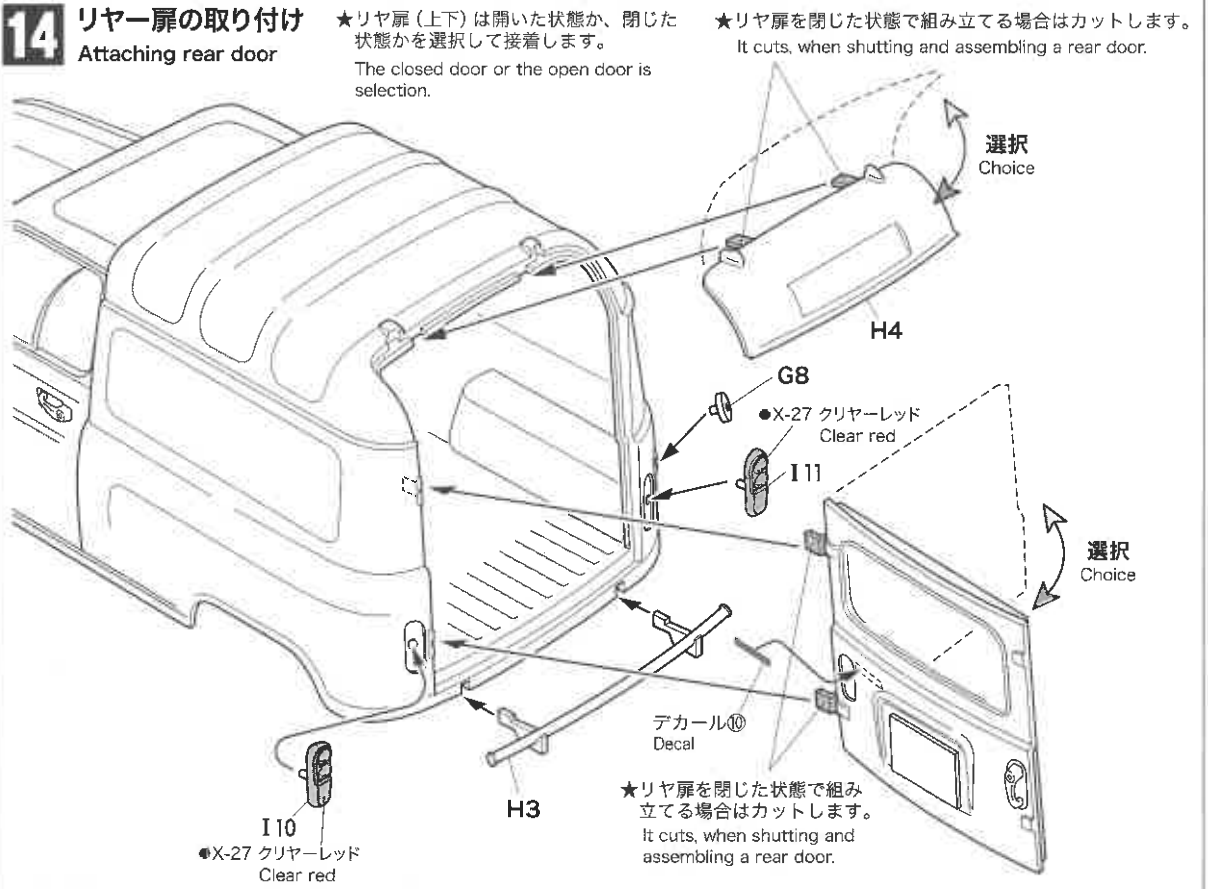
13 ドアの取り付け

Attaching door



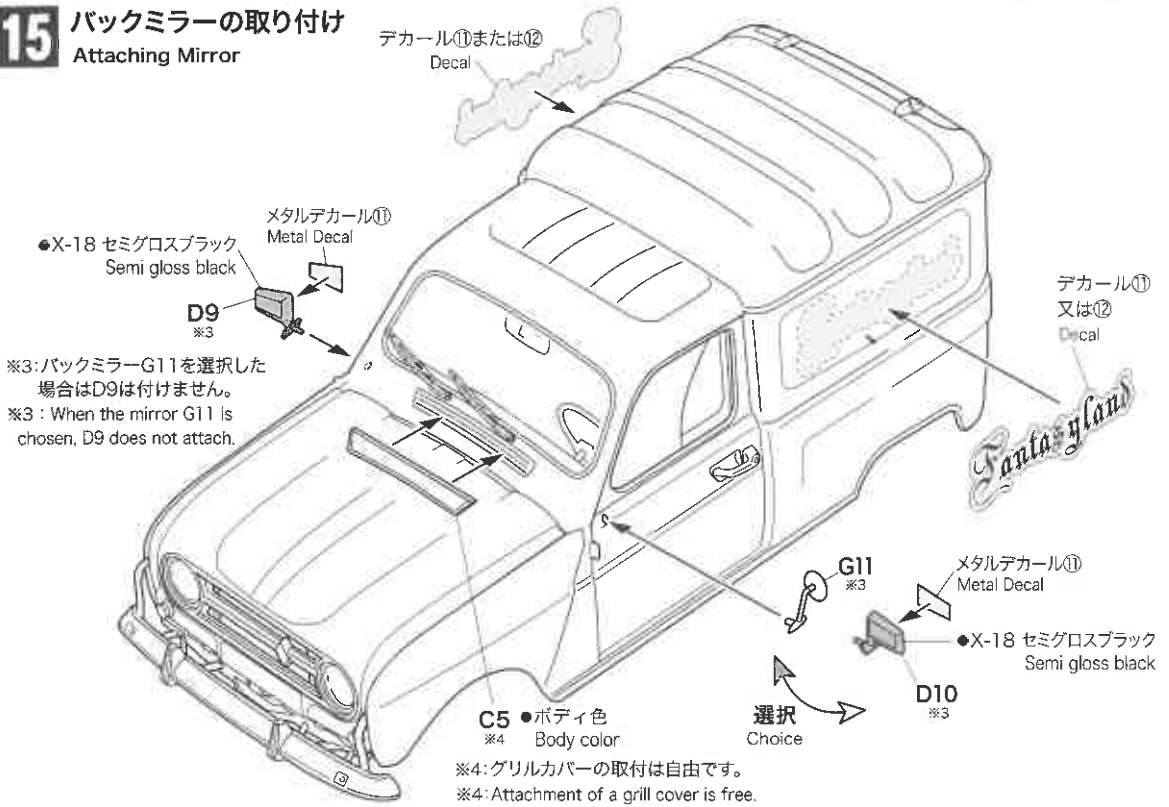
14 リヤ扉の取り付け

Attaching rear door



15 バックミラーの取り付け

Attaching Mirror



16 タイヤ・ホイールの取り付け

Attaching Tyre & Wheels

