



„Katrc̑a“ - RENAULT 4 bis 1992 in Kroatien

Wer gerne seine Urlaube an den steinigen kroatischen Adriaküsten oder den vorgelagerten Insel wie Krk oder Rab verbringt, dem wird die große Zahl an uralten Gebrauch(oder sollen wir sagen: verbraucht?)Automobilen der Type Renault 4 aufgefallen sein. Manche, die nur eine Woche und diese vielleicht im selben Ort waren, könnten denken, es sei immer der gleiche, der ihnen da begegnet. Was vermutlich daran liegt dass die meisten rot lackiert sind und auch ihr rustikaler Zustand sich ähnelt. Aber es sind tatsächlich viele, man trifft sie auch in weiß, orange, blau, grün und natürlich mit selbstgestrichenen Fantasie-lackierungen und Verzierungen.

Es gibt mehrere Gründe, weshalb dem R 4 -der ab 1996 nur mehr „4“ hieß - gerade in Kroatien so ein langes Dasein beschieden ist. Zum einen liegt es daran, dass der „Katrc̑a“ (= slowenisch für vier) in einem Renault-Zweigwerk in Novo Mestogebaut wurde. Das Werk hieß Revoz und wurde 1988 als Joint Venture zwischen Renault und der Industrija Motornih Vozil – ein ehemaliger Landmaschinen-erzeuger - gegründet. Novo Mesto - zu deutsch Neustadt - gehört heute zu Slowenien, liegt 60 Kilometer südwestlich von Laibach, nicht weit weg von der Grenze zum heutigen Kroatien. Damals war es ein Teil der Sozialistischen Föderativen Republik Jugoslawien. Dort war der Katrc̑a so beliebt, weil er

einerseits kurz und wendig war, mit seinem Frontantrieb (er war der erste Renault, der damit ausgerüstet war, als er 1961 als Antwort auf den 2 CV von Citroen auf den Markt kam und in Frankreich „Quatrill“ genannt wurde) unerschütterlich auch mit den traditionell holprigen Wegstrecken und Berg“straßen“ zurechtkam. Dazu funktionierte er mit Heckklappe, Riesenstauraum dank umklappbarer Rücksitzbank, vier Türen, niedriger Ladekante und Heckklappe nicht nur als Personenwagen, sondern auch als Kleintransporter (Werbeslogan: „Platz für vier Schafe“), was ihn besonders bei Landwirten so beliebt machte, ebenso wie seine sprichwörtliche Robustheit, die technisch schlichte Bauweise und die große Stückzahl, die Reparaturen dank guter Ersatzteilversorgung zu keinem groben Problem werden ließ – auch was die Kostenfrage betraf. Als Bonus kommt noch der geringe Verbrauch hinzu: der R 4 mit seinem 845 ccm großen und 34 PS starken Vierzylindermotor war alles andere als ein Säufer was auch für die GTL Variante mit 1108ccm, Scheibenbremsen und technischen Komponenten vom R 5 gilt – der wurde ab 1977 gebaut, ist äußerlich an den graumatt lackierten Stoßstangen und seitlichen Schutzleisten erkennbar und war noch genügsamer als der Vorgänger.



In der GTL Variante wurde er bis zum Beginn der Balkankriege gebaut, dann wurde die Produktion eingestellt – zeitgleich aber auch in den Renault Werken in Spanien und Kolumbien. In Österreich (ca. 50.000 verkaufte Exemplare) gab es ihn wegen der Kat-Pflicht schon seit 1987 nicht mehr, in Deutschland (ca. 600.000 Einheiten) verschwand er ein Jahr später. Mit insgesamt weit über acht Millionen gebauten „Vierern“ gehört der Renault zu den 20 meistgebauten Automodellen aller Zeiten. Während man den R 4 in unseren Breiten heute schon – aufwendig restauriert – bei Oldtimertreffen spürt und vor allem wegen seiner archaischen Revolverschaltung als Dinosaurier einstuft, verrichtet er vor allem an den kroatischen Adriaküsten immer noch stur seinen Dienst. Und man staunt, mit welchen Straßenverhältnissen er seit Jahrzehnten zurechtkommt und dabei fast

unzerstörbar wirkt: materialmordendes Kopfsteinpflaster, staubige Ackerwege, schlaglochübersäte Berg- und Saumpfade – er steckt alles weg und man kommt aus dem Staunen nicht heraus, wenn einem in einer der engen Gassen, welche die kroatischen Altstädte kennzeichnen, ein „Katrca“ entgegenkommt. So, dass man sich als Fußgänger in einen Hauseingang zwängen muss, um nicht unter die Räder zu kommen. Dabei könnte man allerdings eine weitere Besonderheit des R4 bemerken: die Längsträger der Hinterradaufhängung wirken auf quer liegende Drehstäbe ein, die aus Kostengründen hintereinander angeordnet wurden. Das führt zum kuriosen Umstand, dass der R 4 links und rechts verschiedene Radstände hat! Wer heuer seinen Urlaub in Kroatien verbringt und einem „Katrca“ begegnet (er wird!), schaut nach ...







Hier abschließend noch einige Fotos landestypischer Straßen an den kroatischen Adriaküsten und dem Inneren Istriens.



