



22 OKTOBER 2021

VAN STROBAAL TOT GOLFTAS: DE REVOLUTIE VAN DE ACHTERKLEP

“Geef me volume”: met deze woorden briefte Pierre Dreyfus, Renault-baas tussen 1955 en 1975, zijn teams over het ontwerp van de Renault 4. Het werd een atypische wagen die zijn stempel drukte op de autogeschiedenis dankzij een bijzondere eigenschap, die vandaag banaal lijkt, maar in die tijd een kleine revolutie vormde: de achterklep. In combinatie met de vlakke koffervloer creëerde deze vijfde deur een auto die het midden hield tussen een berline en een break, en die zelfs als bedrijfsvoertuig kon worden ingezet. Ten tijde van de 4L maakte deze nieuwe toegang tot het interieur het mogelijk om een baal stro te vervoeren. Vandaag maakt de achterklep van Arkana het gemakkelijker om andere dingen in te laden, zoals bagage voor een weekendje weg of een vakantie. Hugues, Directeur van Renault Classic, blikt terug op de revolutie van de achterklep, die door Renault werd ingezet.

We schrijven 1961: Renault onthult zijn **Renault 4**. In die tijd begonnen de Fransen het platteland te verlaten om zich dichterbij de steden te vestigen. Maar aangezien het openbare vervoersnetwerk verre van optimaal was, kozen ze vooral voor de stadsrand. Zo groeide er een nieuwe behoefte aan een auto die zich zowel op de velden als in de stad op zijn gemak voelde. Een auto waarmee je zowel naar de winkel als naar het werk kon rijden. In diezelfde periode begonnen ook steeds meer vrouwen te werken, waardoor de koopkracht van huishoudens toenam. In die context bood de Renault 4, al snel omgedoopt tot ‘4L’, een oplossing voor zowel de stad als het platteland. Zowel voor de week als voor het weekend... En dat was in ruime mate te danken aan zijn achterklep!

Hugues, Directeur van Renault Classic: *“De achterklep bracht een ware revolutie teweeg in de autosector, door een uitzonderlijke moduleerbaarheid te creëren in het interieur.”*

Een deur naar vrijheid

De **Renault 4** groeide al snel uit tot een **maatschappelijk fenomeen dankzij deze vijfde deur**. Initiatiefnemer van het project was Pierre Dreyfus, van 1955 tot 1975 baas van de Régie Renault. Hij legde zijn teams uit dat hij ‘volume’ wilde in een ‘Blue Jean’-auto, een wagen die iedereen zou aanspreken en alle leeftijdsgroepen en sociale klassen over de hele wereld zou bereiken. Met ruim **8 miljoen verkochte exemplaren in meer dan honderd landen** gedurende meer dan 30 jaar lijdt het geen twijfel dat Renault in die uitdaging geslaagd is. *“Met de 4L en zijn achterklep hebben we een automodel uitgevonden en een nieuwe autostandaard gecreëerd,”* zegt Hugues tevreden. *“Het was een geniale uitvinding, die resulteerde in een auto die het midden hield tussen een berline en een break, en zelfs een bedrijfsvoertuig.”*

[



De achterklep bood 4L-gebruikers **een eenvoudige en praktische toegang tot het interieur**, om een baal stro of kampeermateriaal in te laden en te vervoeren, naargelang de activiteiten en het leven dat men leidde. De uitzonderlijke moduleerbaarheid die deze **vijfde deur** creëerde, bood ingenieurs en ontwerpers echter ook de mogelijkheid om **de eerste echte 'auto om in te leven' te ontwerpen**. *"Dankzij die achterklep konden de ingenieurs zich namelijk ontdoen van de erg klassieke driebolumevorm (motorkap, interieur en koffer),"* legt Hugues uit. *"Met een vijfde deur ben je veel vrijer om te tekenen wat je wil."* Het was inderdaad de achterklep die het mogelijk maakte om later nieuwe voertuigtypes zoals monovolumes en SUV's te creëren...

Toegepast op het hele gamma

Gesterkt door het succes dat de 4L dankzij deze innovatie kende, durfde Renault het recept later ook in een meer standingvol segment te gebruiken: dat van de gezinsberline, waar de traditionele kofferbak nog steeds de boventoon voerde. Dat resulteerde in de Renault 16, geboren in 1965 en het boegbeeld van een ongeziene revolutie: hij 'democratiseerde' de nieuwe norm via hoger gepositioneerde modellen. Maar eigenlijk kan je de Renault 16 als een dikke Renault 4 beschouwen. Hij beschikte namelijk over alle kenmerken van die laatste: het was een tweevolumewagen met een vijfde deur en een uitgebreid moduleerbare achterbank.

"Met de Renault 16 beseften we dat we de achterklep konden 'opleggen' op gezinsvriendelijkere modellen en zelfs op topmodellen." Hugues, Directeur van Renault Classic

In feite **leende de achterklep zich voor alle modellen**, van berlines tot coupés en breaks. Op basis van die vaststelling begon Renault een uitgebreid gamma van modellen met achterklep te ontwikkelen, zoals de R20 en R30, de Fuego, de R25, de R11, enz. De achterklep beleefde zelfs zijn glorie dagen tijdens de rally Parijs-Dakar 1982, die werd gewonnen door de broers Marreau met hun Renault 20.

De achterklep van Arkana, een evidentie

In het huidige Renault-gamma is **Arkana de mooiste ambassadeur van de achterklep**. *"De achterklep was een must op deze doorgedreven mix van een SUV en een berline,"* vertelt Hugues. *"Ze vormt de ideale oplossing voor de ontwerper, die een strakke en elegante lijn kan tekenen terwijl de klant toch over alle nodige functionaliteit beschikt,"* gaat hij verder. *"De achterklep van Arkana creëert volume, vergemakkelijkt de toegang tot het interieur en biedt meer laadvolume dan een gewone koffer".* Kortom, de ideale wagen om gemakkelijk een golf tas in te laden. Zelfs in combinatie met een baal stro, als je dat zou willen.