

# RENAULT RK



## ROODGLOEIEND

*Het zij aanzicht van de Renault RK, gefotografeerd in 1929, laat zien waar het bij tractoren om gaat. Vier wielen, een chassis, motor en zitplaats. Niet meer en niet minder.*

*De stilistische overeenkomst met de Renault PE is duidelijk.*

**Dieselmotoren lijken een vast gegeven voor landbouwtractoren, maar dan vergeten we dat de tractor in de eerste tientallen jaren van z'n bestaan vooral op benzine wordt gestookt. De eerste dieselversie bij Renault verschijnt in 1928 als de RK op het programma verschijnt.**

In mei 1927 wordt de eerste Renault RK gebouwd, duidelijk een exemplaar voor tests, want het duurt vervolgens tot in 1928 voordat de eerstvolgende modellen gereed zijn. Het programma bestaat op dat moment uit de PE wieltractor en

de PO rupstractor, beiden voorzien van viercilinder benzinemotoren. Het concept van de nieuwe RK wijkt feitelijk niet zoveel van de PE af, alleen wordt voor een compleet afwijkende motorische oplossing gezocht. Dieselmotoren zijn in die tijd nog nauwelijks bekend, ook al heeft Rudolf Diesel al voor de eeuwwisseling patent op zijn vinding aangevraagd. Het principe bestaat uit het zonder ontsteking laten verbranden van een lucht/brandstof mengsel door middel van hoge druk. In feite wordt deze techniek ook toegepast in de tweecilinder gloeikopmotor in de Renault RK. Om er echter voor te zorgen dat de ontbranding vanaf een koude motor probleemloos van start gaat, moet de kop voor het starten worden warm gestookt, vandaar de naam. In Frankrijk spreekt men van een semi-diesel.

### COMPRESSIE

De uitdaging voor het maken van een gloeikop- en dieselmotor is de zwaarte van de constructie nodig om de hoge compressie probleemloos aan te kunnen. Op temperatuur is die hoge waarde





De wijzigingen die het uiterlijk van de RK ondergaat zijn vooral duidelijk aan het front.

## TECHNIEK

**Renault RK, 2 cilinder  
Renault diesel, 3.449 cc,  
boring x slag 130 x 130  
mm, watergekoeld, 20  
pk. Lengte x breedte x  
hoogte: 3,06 x 1,55 x 1,50  
meter, gewicht 2.200 kg.**

minder noodzakelijk, dus vandaar dat het extern verhitten van de cilinder kop een mogelijke oplossing voor dit probleem was. Nu is ook niet strikt noodzakelijk dat de Renault RK op diesel wordt gestookt. In feite kan in een dergelijke krachtbron alles worden gebruikt wat vloeibaar en enigszins brandbaar is. Voor de landbouw is het een uitkomst dat de meest goedkope brandstoffen te gebruiken zijn. De toepassing van gloeiopmotoren bij Renault is uiterst bescheiden. Op basis van deze krachtbron zijn er ook stationaire motoren gemaakt, maar daar blijft het zo'n beetje bij. Niet vreemd overigens, omdat Renault in 1929 de eerste vrachtwagen produceert met een echte dieselmotor, Huile Lourde genaamd, omdat Louis Renault het vertikte om te betalen voor een patent van een Duitser en dan ook nog eens zijn naam op een Renault product te zetten.

### GELIJKENIS

De opbouw van de Renault RK is weinig spectaculair en redelijk vergelijkbaar met de PE met benzine motor. Ook de vorm van de motorbeplating doet daar sterk aan denken. Een verschil zit er in de plaatsing van de benzinetank. Die zit bij de

RK achter de radiator, terwijl deze bij de PE boven de motor in de motorruimte is geplaatst. Dat laatste is geen verstandig idee gezien het handmatig warm stoken met een brander van de cilinderkop bij de RK. De gelijkenis met de PE houdt overigens wel in dat Renault de RK vrijwel tegelijk dezelfde uiterlijke wijzigingen meegeeft. De radiator wordt begin jaren dertig verschoven naar de voorkant van de tractor om een betere koeling te bewerkstelligen. Vanaf dat moment sluit het plaatwerk aan de zijkant beter op elkaar aan. De productie van de Renault RK is uiterst bescheiden. Volgens de archieven van Renault worden er exact 100 gebouwd tot in 1935.

*Op deze foto van de achterkant van de Renault RK is goed te zien hoe de hef-inrichting er begin jaren dertig uit ziet. Foto links onder: een Renault RK van het eerste type met luchtbanden.*

