

Renault Juvaquatre CIJ

MET VERTRAGING



De Juvaquatre krijgt binnen Renault de primeur van een zelfdragende carrosserie en wordt op de Parijse salon van 1937 gelanceerd. De miniatuurversie volgt pas na de oorlog.

Tekst & fotografie: Alain Le Bars

De eerste versie heeft twee grote portieren, terwijl de vierdeurs in april 1939 aan het programma wordt toegevoegd. Gedurende de oorlog lopen de productieaantallen fors terug. Begin 1946 echter rolt de vierdeurs in Billancourt weer van de band. Het belangrijkste verschil is dat de bagageruimte vanaf dat moment via een klep direct van buitenaf bereikbaar is.

Vanaf 1938 ontwikkelt de Compagnie Industrielle du Jouet (CIJ) voor Jouets Renaults een mechanisch aangedreven Juvaquatre in de schaal 1 op 30. Het gaat om de tweedeurs versie waarvan beeldmateriaal bekend is. De oorlog zet de ontwikkeling stop en het is uiteindelijk de vierdeurs versie die uitgaande van het prototype bij CIJ in productie gaat.

CONTOUREN

De carrosserie wordt uit één stuk blik (0,3 mm dik) gevormd en is 13 centimeter lang. De keuze aan carrosseriekleuren is enorm. Andere details, zoals de deurranden, de strips op de spatborden en de spijlen van de grille worden met behulp van tampondruk aangebracht.

Hier zien we het verschil tussen het tweedeurs prototype en de vierdeurs van 1939. De voorportieren hebben de klink aan de voorzijde. Achterop zien we de contouren van het reservewiel, maar niet de omlijsting van de klep van na de oorlog. Onderaan staat eveneens in tampondruk aanvankelijk de typenaam Juvaquatre, later alleen de merknaam Renault.

Het standaard opdraaimechanisme van CIJ zorgt



voor de voortbeweging. De vooras kan worden gedraaid. De wielen zijn metaalkleurig of juist geschilderd en worden door rubber banden omgeven.

CIJ levert de Juvaquatre in dozen van twaalf stuks aan winkeliers onder de referentie 5/39. In 1953 kost de Juvaquatre 310 Franc, tegen 150 Franc voor de 1/43 Renault 4CV. Het model is in grote aantallen verkocht.

De eerste types hebben Juvaquatre achterop staan, de latere slechts de merknaam Renault. De sleutel van het opwindmechanisme zit onder de bodem.

