

## Historie do roku 1918

První automobil, který Louis Renault postavil v zahradním domku rodinné vily v Billancourtu na jihozápadním předměstí Paříže, prokázal své kvality o vánočních svátcích roku 1898, kdy s ním jeho tvůrce před zraky uzašlých přátel několikrát úspěšně zdolal strmé stoupání na vrchol pařížského Montmartru. Na místě získal několik prvních objednávek a už počátkem roku 1899 se spolu se šesti prvními spolupracovníky mohl pustit do výroby vozů typu A určených pro zákazníky.

Lehké dvoumístné vozíky s rozvorem 1,1 m, délkou 1,9 m a hmotností pouhých 280 kg poháněl vzduchem chlazený jednoválec De Dion Bouton o objemu 270 cm<sup>3</sup> a výkonu 1,75 koně, s nímž dosahovaly rychlosti až 50 km/h. Louis Renault i jeho bratr Marcel výrobky nové značky nadšeně propagovali při sportovních kláních - např. koncem srpna 1899 obsadili první dvě místa v závodě Paříž-Trouville, v září a říjnu pak Louis triumfoval mezi Paříží a belgickým Ostende a v prestižním klání na stokilometrové trase Paříž-Rambouillet a zpět.

Během roku 1899 vzniklo v Billancourtu sedm desítek automobilů typu A, v roce následujícím se začal souběžně vyrábět typ B s dvoumístnou uzavřenou karoserií od firmy Labourdette a výkonnějším jednoválcem 450 cm<sup>3</sup>. Ještě v roce 1900 následoval typ C s rozvorem prodlouženým na 1,5 m a zesíleným rámem umožňujícím montáž větších - i čtyřmístných - karoserií. Tento vůz už měl jednoválec 450 cm<sup>3</sup> chlazený vodou, motory však nadále dodávala firma De Dion Bouton. Koncem června 1901 obsadily jednoválcové vozy Renault typu E dvě první místa ve třídě lehkých automobilů v závodě z Paříže do Berlína a celková produkce továrny v Billancourtu dosáhla pěti set automobilů. Na jaře 1902 debutoval typ H - ten už měl dvouválcový motor Renault o objemu 1,7 l, brzy po něm následoval větší dvouapůllitrový dvouválec typu J.

Koncem června 1902 se při závodě Paříž-Vídeň představil první čtyřválec značky Renault, typ K o objemu 3,8 l a výkonu kolem 30 koní, s nímž Marcel Renault trasu dlouhou 990 km absolvoval průměrem přes 70 km/h a vybojoval další cenné vítězství. Stejně ambice měl jednatřicetiletý Marcel i 24. května 1903 v závodě Paříž-Madrid, v němž - stejně jako Louis - startoval s novým šestilitrovým čtyřválcem. Zatímco Louis první etapu ve své kategorii vyhrál, Marcel těžce havaroval a o dva dny později svým zraněním podlehl. Tento poslední velký závod mezi městy, který poznamenaly i další havárie, byl předčasně ukončen v Bordeaux a Louis Renault se rozhodl zanechat závodění. Koncem července 1903 převzal Marcelův podíl v automobilce a naplno se věnoval vývoji a výrobě, zatímco Fernand se staral o prodej. V roce 1908 však těžce nemocný Fernand musel podnik opustit - zemřel jen o pár měsíců později, v březnu 1909.

V prosinci 1902 byl na pařížském autosalonu představen první sériový Renault poháněný čtyřválcovým motorem dvouapůllitrového objemu, během roku 1903 se nabídka čtyřválců rozšířila až do objemu 3,8 l. V prosinci 1903 debutoval typ U s třílitrovým čtyřválcem, který se jako první mohl pochlubit chladičem umístěným za motorem a nově tvarovanou zaoblenou kapotou. Tomuto konstrukčnímu řešení, jež záhy převzaly i ostatní typy značky, zůstala automobilka Renault věrná až do konce dvacátých let a po čtvrt století bylo součástí jejího image.

Koncem června 1906 zvítězil Ferenc Szisz s vozem Renault AK, mohutným čtyřválcem třináctilitrového objemu, v prvním ročníku Velké ceny Francie (jela se po dva dny v okolí Le Mans), když trať dlouhou 1228 km absolvoval průměrem přes 101 km/h. Na podzim 1907 Renault představil svůj první vůz se šestiválcovým motorem 5,65 l, o dva roky později pak následoval menší šestiválec 3,6 l, zatímco vlnková loď značky s označením 50 CV dostala šestiválcový motor zvětšený na 7,5 l.

V předvečer první světové války Renault nabízel širokou škálu osmi základních typů osobních vozů - od kompaktního dvouválce 1,2 l přes řadu čtyřválců o objemu 2,1 až 4,5 l až po šestiválcové 5,1 a 7,5 l. Od roku 1912 automobilka Renault sama karosovala nemalou část své produkce, především levnější dvouválcové typy - např. Model AX a čtyřválcové modely s otevřenými karoseriemi, dražší vozy nadále na zakázku oblékaly specializované karosárny. V posledním předválečném roce Renault vyrobil pět tisíc osobních automobilů, mezi nimiž byl i luxusní faeton DP s pětilitrovým čtyřválcovým motorem.

V letech před první světovou válkou Renault prodal několik tisíc automobilů s litrovým dvouválcovým motorem typu AG a jejich následovníků AG-1 s motorem 1,2 l v úpravě pro pařížskou taxislužbu. Slávu si skromné a neúnavné taxíky vydobýly počátkem září 1914, kdy asi 1300 z nich dokázalo za noc a den přepravit na frontu přes šest tisíc francouzských pěšáků. Ti pomohli vyhrát bitvu na Marně a odvrátili tak akutní nebezpečí, že nepřátelská vojska obsadí Paříž. Zatímco řidiči taxíků prý tehdy dostali zapláceno přesně podle taxametrů, jejich vozy si navždy vysloužily hrdou přezdívku "Taxi de la Marne".

Během války se v Billancourtu vyráběly letecké motory, dělostřelecká munice, tahače a lehké

obrněné vozy, zatímco produkce osobních automobilů výrazně poklesla a byla v drtivé většině určena pro armádu. V letech 1914 až 1918 vznikly necelé čtyři tisíce osobních vozů Renault převážně s otevřenými karoseriemi - prim mezi nimi hrál robustní typ FE se čtyřválcovým motorem 4,5 l a šestimístnou karoserií. Celkem vyjelo z Billancourtu přes 1200 těchto spolehlivých vozů, z nichž dvě stovky sloužily i v ruské armádě (carskému dvoru ostatně Renault dodával automobily už od roku 1906).

V roce 1917 byl dokončen vývoj malého dvoumístného tanku Renault FT 17, který se poprvé uplatnil koncem května 1918 v bitvě u Soissons. Několik tisíc těchto hbitých obrněnců vzniklo v automobilce Renault, ale také u firem Berliet, Delaunay-Belleville a Somua a ve francouzské armádě sloužily ještě na počátku druhé světové války. Popularita tančíku byla taková, že si jej Renault - byť jen v poválečných letech 1919 až 1923 - dal i do znaku.