

## Historie do roku 1970

Výroba osobních vozů Renault byla obnovena v lednu 1946. Na výrobní lince se znovu objevil typ Juvaquatre, čtyřmetrový automobil klasické koncepce s litrovým motorem a čtyřdveřovou karoserií až nápadně připomínající německý Opel Kadett. Poválečný Renault Juvaquatre se od předválečného modelu představeného na podzim 1937 lišil především brzdami Lockheed s kapalínovým ovládním. Vedle čtyřdveřového sedanu Juvaquatre se po válce objevila i dodávka o nosnosti 300 kg. Výroba sedanu Juvaquatre skončila v létě roku 1948, dodávka se však vyráběla dál a na podzim 1950 přibýlo i prosklené třídveřové kombi Juvaquatre se sklopným zadním sedadlem. Od roku 1954 se do kombi Juvaquatre montoval menší čtyřválec 747 cm<sup>3</sup> z Renaultu 4 CV (tam byl ovšem uložen za zadní nápravou), v sezóně 1956 kombi převzalo motor 845 cm<sup>3</sup> z typu Dauphine a dostalo nové jméno - Dauphinoise. Kombi klasické předválečné koncepce se vyrábělo až do roku 1960 a získalo si značnou oblibu především na francouzském venkově.

Prvním novým typem představeným po válce byl Renault 4 CV, kompaktní 3,6 m dlouhý automobil s kapalinou chlazeným čtyřválcem 760 cm<sup>3</sup> uloženým podélně za zadní nápravou a čtyřdveřovou karoserií zaoblených tvarů. Renault 4 CV se veřejnosti představil počátkem října 1946 na prvním poválečném pařížském autosalonu, jeho sériová výroba však začala až v srpnu 1947. Na podzim 1950 dostal motor s objemem lehce sníženým na 747 cm<sup>3</sup>, takže se při sportovním nasazení vešel do objemové třídy 750 cm<sup>3</sup>. Renault 4 CV se vyráběl až do léta 1961 a stal se prvním vozem své značky, jehož produkce překročila hranici jednoho milionu kusů. Podvozek Renaultu 4 CV se stal mimo jiné i základem prvního malosériového sportovního kupé Alpine A 106, které jeho tvůrce Jean Rédélé představil v roce 1955. Sympatický Renault 4 CV se v menších počtech (celkem asi pět tisíc vozů) dovážel i do Československa. Zajímavostí je i to, že v letech 1953 až 1963 jen lehce upravený Renault 4 CV vyráběla i japonská automobilka Hino.

V květnu 1950 Renault představil řadu robustních vozů Colorale. Toto označení vzniklo spojením slov Coloniale a Rurale a prozrazovalo, že nové automobily jsou především určeny do koloniálního a venkovského prostředí. Tomu odpovídala solidní konstrukce podvozku, klasická koncepce s pohonem tuhé zadní nápravy a osvědčený motor předválečné konstrukce o objemu 2383 cm<sup>3</sup> a výkonu 35 kW. Základ nabídky tvořilo šestimístné kombi Prairie s prostornou 4,3 m dlouhou čtyřdveřovou karoserií a vodorovně dělenými dveřmi v zádi, z něhož byla odvozena i sedmimístná verze taxi s odděleným prostorem pro řidiče. Pod označením Savane se skrýval dvoudveřový vůz určený do horkých koloniálních zemí: měl dvě řady sedadel, výklopná čelní okna a místo zadních bočních oken jen otvory kryté plátěnými roletami, jež se daly buď stočit, nebo odepnout. Vozy řady Colorale existovaly od podzimu 1951 i v provedení 4 x 4 se dvěma tuhými poháněnými nápravami a výrazně zvětšenou světlou výškou. Od jara 1953 se místo původního motoru montoval nový dvoulitrový čtyřválec převzatý ze sedanu Frégate. Výroba řady Colorale byla ukončena počátkem roku 1957, celkem jich vzniklo asi 43 tisíc, z toho jen desetina s pohonem čtyř kol.

Koncem listopadu 1950 měl v Paříži slavnostní premiéru 4,7 m dlouhý sedan Renault Frégate, prostorný vůz klasické koncepce s dvoulitrovým čtyřválcovým motorem v přídě a pohonem nezávisle zavěšených zadních kol. Byl to však jen prototyp, výroba se začala rozbíhat až na podzim 1951 a první zákazníci se svých vozů dočkali počátkem následujícího roku. Střídmě elegantní sedan Frégate dosahoval největší rychlosti 130 km/h a získal si oblibu díky prostoru a pohodlí, které poskytoval pěti až šesti cestujícím. Od podzimu se Renault Frégate vyznačoval novou oválnou maskou, o rok později se do dražších verzí sedanu Amiral a do nového pětidveřového kombi Domaine začal montoval větší čtyřválec 2141 cm<sup>3</sup> o výkonu 57 kW. Novinkou sezóny 1958 byla třístupňová samočinná převodovka Transfluide s kapalinovým měničem točivého momentu - ta byla určena pro sedany v provedeních Amiral a Grand Pavois, ale také pro luxusně vybavené kombi jménem Manoir. Do ukončení výroby v dubnu 1960 spatřilo světlo světa přes 178 tisíc sedanů a kombi řady Frégate.

Sedan Frégate se do historie zapsal i tím, že za jeho volantem 11. února 1955 u Saint-Dizier (asi 200 km východně od Paříže) zahynul první poválečný šéf automobilky Renault, Pierre Lefauchaux. Cestou do Štrasburku dostal jeho vůz na náledí smyk, udělal přemet přes střechu a skončil vcelku nepoškozen na poli vedle silnice. Lefauchaux byl na místě mrtev, vaz mu zlomil jeho vlastní kufr, který si položil na zadní sedadlo. Novým šéfem automobilky byl jmenován Pierre Dreyfus, který Renault vedl rekordních dvacet let - až do konce roku 1975.

Koncem roku 1955 byl zahájen provoz v nově postavené továrně Renault ve Flinsu (asi 40 km západně od Paříže) a z její výrobní linky začal sjíždět nový typ automobilu se čtyřdveřovou pontonovou

karoserií čtyřmetrové délky a motorem 845 cm<sup>3</sup> za zadní nápravou. Oficiální premiéru měl nový vůz počátkem března 1956 a dostal jméno Dauphine. Konstruktivně navazoval na kompaktní Renault 4 CV, byl však prostornější, pohodlnější a rychlejší. Už v roce 1957 připadaly na Dauphine dvě třetiny veškeré produkce osobních vozů Renault, přičemž k popularitě nového typu přispělo mimo jiné vítězství v Rallye Monte Carlo 1958, které s Dauphine vybojovali Guy Monraisse a Jacques Féret. Není divu, že hned v sezoně 1958 nabídku obohatil výkonnější model Dauphine Gordini, jehož motor a podvozek upravil Amédée Gordini. V letech 1957 až 1961 si Renault Dauphine udržoval postavení nejprodávanějšího automobilu na francouzském trhu, objevil se i luxusnějším provedení Ondine a v roce 1961 také ve sportovní verzi Dauphine 1093, jejíž čtyřválec 845 cm<sup>3</sup> byl naladěn na 37 kW. Sportovní model 1093 uháněl až 150 km/h a jako první vůz své značky dostal kotoučové brzdy na všechna čtyři kola, zatímco ostatní modely Dauphine si na ně musely počkat až do podzimu 1963. Ve Francii se Renault Dauphine vyráběl až do konce roku 1967 a spolu s vozy smontovanými v zahraničí (např. ve Španělsku, Argentíně a Brazílii) se jeho produkce přehoupla přes dvoumilionovou hranici.

Už v červnu 1962 však Renault Dauphine dostal vážného konkurenta vlastní značky. Stal se jím Renault 8, čtyřmetrový sedan s modernější karoserií poněkud hranatých, ale líbivých tvarů. "Osmička" měla stejně jako Dauphine čtyřválcový motor v zádi, tentokrát však konstruktéři umístili chladič až za motor a vítanou novinkou byla i montáž kotoučových brzd na všechna čtyři kola. S novým čtyřválcem 956 cm<sup>3</sup> o výkonu 30 kW, který se už mohl pochlubit pětkrát uloženým klikovým hřídelem, dosahoval Renault 8 rychlosti 130 km/h.

Od února 1964 se vyráběl i výkonnější Renault 8 Major s motorem 1108 cm<sup>3</sup>, na podzim téhož roku měl premiéru sportovní sedan Renault 8 Gordini, jemuž čtyřválec 1108 cm<sup>3</sup> naladěný na 57 kW umožňoval jezdit až 170 km/h. O dva roky později dostal inovovaný Renault 8 Gordini čtyři kruhové světlomety a hlavně - motor převrtaný na 1255 cm<sup>3</sup> a naladěný na výkon 65 kW, takže s pětistupňovou převodovkou uháněl dobrých 175 km/h.

Od podzimu 1967 se standardní Renault 8 prodával už jen s motorem 1108 cm<sup>3</sup>, o rok později nabídku oživil Renault 8 S navenek připomínající sportovní "gordinku", ale vybavený motorem 1108 cm<sup>3</sup> o výkonu 37 kW. Vozy Renault 8 se ve Francii vyráběly do roku 1973, až do konce sedmdesátých let však výroba postupně upravované "osmičky" pokračovala ve Španělsku a celková produkce se přibližila 1,5 milionu kusů. Renault 8 jsme dobře znali i z našich silnic - celkem bylo do Československa dovezeno téměř devět tisíc vozů tohoto typu. Méně známým sourozencem "osmičky" byl Renault 10, který vznikl v roce 1965 prodloužením přední a zadní části karoserie (celkově povyrosl na délku 4,2 m). Od počátku jej poháněl motor 1108 cm<sup>3</sup>, na podzim 1967 dostal místo kruhových obdélníkové světlomety a nově tvarovanou zád', od roku 1969 byl k mání s výkonnějším čtyřválcem 1289 cm<sup>3</sup>. Do léta 1971 bylo vyrobeno 688 tisíc vozů Renault 10.

V říjnu 1958 byl v Paříži představen Renault Floride, atraktivní 4,2 m dlouhý vůz sportovního střihu postavený na podvozku Dauphine s motorem 845 cm<sup>3</sup> v zádi. Zpočátku Floride existovala ve dvou provedeních - jako kabriolet a kupé s pevnou střechou, na podzim 1959 přibyl model Floride Convertible, který měl kromě skládací plátěné střechy i pevnou odnímatelnou střechu prakticky stejného tvaru, jako kupé. V březnu 1962 měly na ženevském autosalonu premiéru inovované modely Floride S (v provedení Convertible) a kupé s novým jménem Caravelle. Do vítku dostaly nový motor 956 cm<sup>3</sup> o výkonu 32 kW, s nímž dosahovaly rychlosti 135 km/h, takže jim přišly vhod kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech. V říjnu 1963 jméno Floride tiše zmizelo z katalogu, zatímco kabriolety a kupé s jednotným označením Caravelle dostaly výkonnější čtyřválec 1108 cm<sup>3</sup>. Poslední inovace následovala na podzim 1965: modely Caravelle 1100 S poháněl motor s dvojitým karburátorem, takže výkon vzrostl na 38 kW a největší rychlost na 145 km/h. Kariéra těchto sportovně střížených automobilů s motorem vzadu skončila v létě 1968, celkem bylo vyrobeno přes 80 tisíc vozů Renault Floride a Caravelle.

Prvním osobním vozem Renault s předním pohonem byl kompaktní 3,7 m dlouhý Renault 4, který v létě 1961 nahradil populární "želvičku" Renault 4 CV s motorem v zádi. Nová "čtyřka" s kapalinou chlazeným čtyřválcem 747 cm<sup>3</sup> uloženým podélně za přední nápravou a pohánějícím přední kola se vyznačovala prakticky řešenou podvozkovou plošinou s odpružením zkrutnými tyčemi, pětidveřovou karoserií ve stylu kombi s nahoru vyklápěcími dveřmi v zádi a novinkou - uzavřenou chladičí soustavou. Vedle Renaultu 4 debutoval i levnější model s označením Renault 3 a čtyřválcem 603 cm<sup>3</sup>, ten se však vyráběl jen jediný rok. Renault 4 prošel postupně řadou inovací, dočkal se motoru 845 cm<sup>3</sup> a v roce 1978 i čtyřválcem 1108 cm<sup>3</sup>. Jeho úspěšná kariéra trvala plných jedenáct let, celkem spatřilo světlo světa přes osm milionů těchto vozů a Renault 4 se tak stal rekordmanem své značky.

V prosinci 1964 začaly z výrobní linky nové továrny v Sandouville (nedaleko přístavu Le Havre)

vyjíždět automobily střední třídy s jedenapůllitrovým čtyřválcem uloženým podélně za přední nápravou a osobitě řešenou 4,2 m dlouhou dvouprostorovou karoserií s pátými dveřmi v šikmé zádi. Nový Renault 16 slavil premiéru v březnu 1965 v Ženevě a v téže sezóně získal prestižní titul "Vůz roku". Stal se průkopníkem nové generace rodinných automobilů nabízejících nejen vysokou míru pohodlí, ale i různé varianty uspořádání vnitřního prostoru. Na jaře 1968 se "šestnáctka" objevila ve výkonnější verzi TS, o rok později dostala první elektronicky ovládanou samočinnou převodovku.

Na podzim 1968 debutoval kompaktní Renault 6 postavený na podvozku Renault 4, ale s 3,9 m dlouhou pětidveřovou karoserií ve tvaru zmenšené "šestnáctky". Renault 6 začínal s motorem 845 cm<sup>3</sup>, od podzimu 1970 však byl k mání i se čtyřválcem 1108 cm<sup>3</sup>. Mezitím - na podzim 1969 - nabídku rozšířil Renault 12, osobitě střížený 4,3 m dlouhý sedan se stupňovitou zádi a podélně před přední nápravou umístěným motorem 1289 cm<sup>3</sup> - samozřejmě pohánějícím přední kola. "Dvanáctka" si získala mimořádnou oblibu a stala se mimo jiné základem licenční výroby v Argentině, Turecku a Rumunsku. V sezoně 1970 přibylo pětidveřové kombi Renault 12 Break, ale také sportovně laděná verze Renault 12 Gordini s motorem 1565 cm<sup>3</sup> naladěným na výkon přes 80 kW. Zmínku si ovšem zaslouží i to, že v roce 1970 se výroba osobních vozů Renault poprvé přehoupla přes hranici jednoho milionu.