



Kupé Renault Primaquatre před prodejnou v pražské Nekázance na podzim 1936

## Renaulty tu vždycky byly (Příběhy z let 1905 až 1990)

**Za vlády císaře pána, za první Československé republiky i v dlouhých poválečných desetiletích patřily automobily Renault k obrazu našich ulic a silnic.**

### Za časů mocnářství

První automobily značky Renault jezdily po Praze už v roce 1905, při prvním přidělování policejních značek na podzim 1905 dostaly vozy velkoobchodníků Maxe Taussiga a Jaroslava Tillera čísla N 18 a N 22.

Počátkem března 1906 už obchodník F. Prochaska inzeroval v deníku Národní politika, že „máže ihned dodati automobily Renault“ a také vozy Brasier a Adler.

Fotografie J. Štola  
Praga, Ječná 11.  
Nejlepší závod pro amatérskou fotografii. Zvětšené obrázky od 5 korun do 80 korun. 14621

I Velký odprodej!  
kuchyňského nádoba a domácích potřeb  
hluboko pod nákupní cenu. 14122

Čermák & Skřivan,  
Praga, Příkopy — N. Bazar 27.

Největší obchod automobili v Praze  
**F. Prochaska,**  
Spálená 11. Může ihned dodati:  
automobily Renault Frères, Brasier, Adler  
a vozy vlastní konstrukce, omnibusy, motorové  
drožky. 14608

**Josef Jiroušek,**  
amer. zařízení dětské a kancelářské.  
Praha-II., Eliščina třída 6. 22.  
Zadějte oznámení.

Národní politika 11. března 1906

V březnu 1908 byl na V. automobilové výstavě v Průmyslovém paláci vystaven velký šestiválcový vůz Renault 50 HP, který prezentoval obchodník automobily Karel Ženíšek.

V roce 1909 už značku Renault zastupoval A. M. Freiwald, jehož firma Auto

Palace měla prodejní místnosti a garáž v Praze na Královských Vinohradech a v Mariánských Lázních.

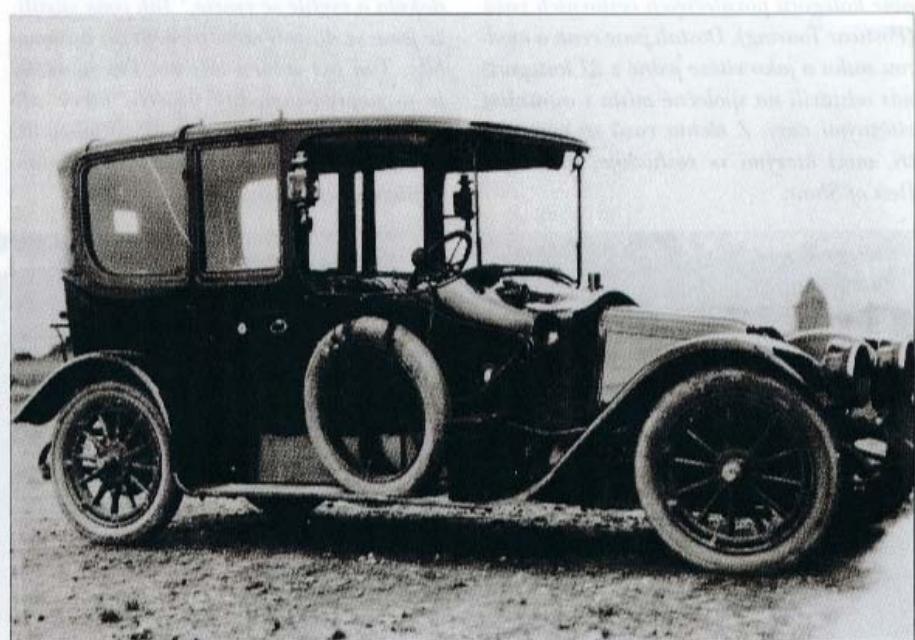
Národní listy referovaly v dubnu 1909 z pražského autosalonu následovně: „Známka znalců a labužníků jest francouzský Renault, jemuž nejlepším doporučením jest několik těch vozů, které se pohybují v pražských ulicích s tichostí přízraku. Chassis Renault o 14/20 ks, které jest umístěno na výstavě, se těší živé pozornosti.“ Deník neopomněl zdůraznit, že A. M. Freiwald prodal na výstavě dva automobily, jeden pražskému továrníkovi Ing. Beránkovi a druhý Dr. Krásovi z Českého Brodu.

Počátkem roku 1911 převzal pražské zastoupení značky Renault Rudolf Klein, jehož prodejna v ulici Na Příkopě nabízela i belgické vozy Minerva Knight a francouzské pneumatiky Michelin.

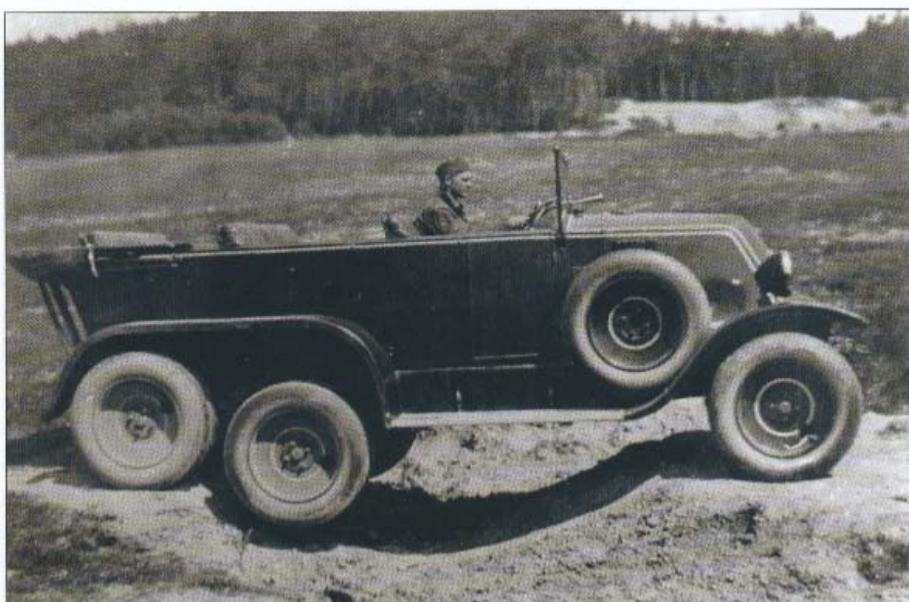
V polovině srpna 1911 přinesl deník Národní politika pod titulkem „Umění a auto“ následující notici: „Slečna Ema Destinnová věnuje se v nejnovější době náruživé automobilovému sportu. Dle způsobu svých francouzských a anglických kolegyně hodlá svoje příští turné podniknout automobilem. Ku svým cestám opatřila si velice elegantní vůz Renault 35/60 HP.“

Dodejme jen, že operní diva světového formátu sama neřídila, na to měla šoféra, ale oblíbený renault neváhala vzít s sebou i za Atlantik, na turné po Spojených státech.

Ke čtyřválců typu 35 HP si pořídila také velký šestiválec Renault 50 HP, oba vozy v době první světové války uschovala v zázemí svého zámku ve Stráži nad Nežárkou. Znovu je používala ve dvacátých letech.



Komfortní Renault 35 HP si v roce 1911 pořídila operní diva Ema Destinnová



Vojenský třínápravový Renault MH při zkouškách v terénu v Milovicích (1924)

## V mladé republice

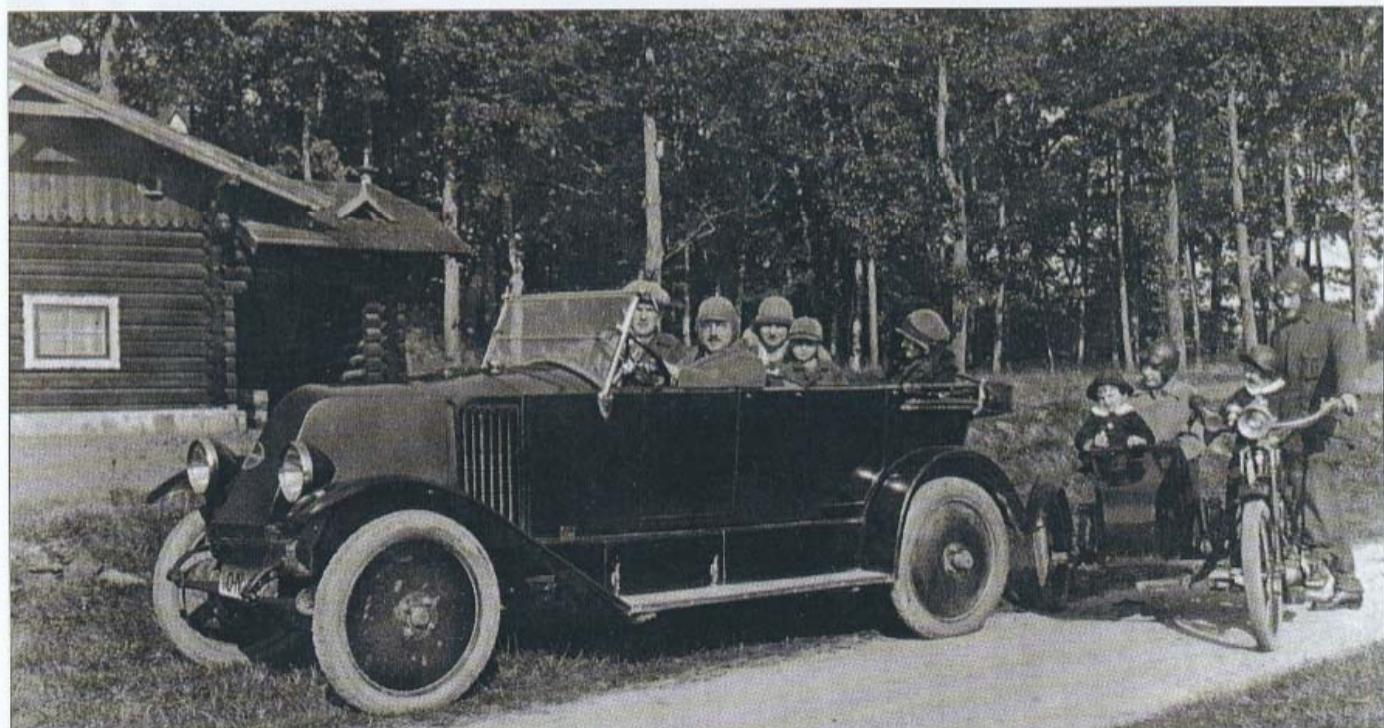
V mladé Československé republice se v březnu 1922 uskutečnilo první sčítání motorových vozidel. Z celkového počtu 4928 osobních automobilů bylo 255 francouzského původu, z nichž 31 neslo značku Renault.

Automobilku z Billancourtu zastupovala v Praze firma Horák a Hlava. V dubnu 1924 mohli návštěvníci pražského autosalonu obdivovat nejen civilní vozy Renault, ale i vojenský třínápravový Renault MH s pohonom dvou zadních náprav a otevřenou šestimístnou karoserií. Byl součástí vojenské expozice a v téme roce spolu s dalším třínápravovým vozem Renault absolvoval

jízdní zkoušky u praporu útočné vozby v Milovicích.

Od jara 1922 do podzimu 1926 přibylo v Československu 350 osobních automobilů Renault, kromě pražské centrály je nabízeli i zástupci značky v Pardubicích, Hradci Králové, liberci, Teplicích, Mariánských Lázních, Brně, Orlové, Uherském Hradišti, Nových Zámcích a Bratislavě.

Zajímavostí bylo, že si značka Renault získala mimořádnou oblibu mezi lékaři, ať už mezi venkovskými praktiky nebo mezi pražskými kapacitami. Lékaři většinou dávali přednost čtyřválcovému typu KZ se čtyřválcem 2,1 l nabízenému s otevřenou i uzavřenou karoserií.



MUDr. Albert Slavík s přáteli a svým vozem Renault KZ v polovině dvacátých let

## RENAULT

populární nové typy šestiválce

### MONASIX 830 HP

### VIVASIX 1550 HP

clou pařížského autosalonu

dodáváme běžně od Nového Roku. Neopomítejte se informovat před koncem ročního vozu o výhodách konstrukce a vyšetřte si bezvázanou zkoušku jízdy u gen. zást.

**Horák & Hlava, a. s., Praha II.,**

Poříč 21. Telet. 27500, 20456, 31185.

a našež zástupci:

Autocentrála, spol. s r. o., Brno, Mir. J. Černý, Bratislava, Vlad. Doubek, Plzeň, Jos. Fischer, Vlkava u Nymburka, Gustav Gärtner, Liberec, Gustav Gerstenecker, Ober Schönbach u Chebu, Ing. H. Meier, Teplice - Šanov, Fr. Navrátil, Olomouc, Alfred Schedo, Freudenthal (Slezsko), Autozentral - Topercer, Košice, Otto Valenta, Slatiňany u Chrudimi, Alois Vaněk, Uh. Hradiště.

Prague

P. T. kupci automobilů uvažujete, že můžete koupiti mobil

## RENAULT

410 HP typovo mezdový, šestiválce za Kč 29.500
Tato Kč 29.500 je dle vlastní
410 HP závodní Autozávod, šestiválce za Kč 33.850
Tato Kč 33.850 je dle vlastní
140 HP typovo Autozávod, šestiválce za Kč 39.865
Tato Kč 39.865 je dle vlastní
11/16 HP závodní Autozávod, šestiválce za Kč 45.000
Tato Kč 45.000 je dle vlastní
10/16 HP typovo Autozávod, šestiválce za Kč 47.600
Tato Kč 47.600 je dle vlastní
10/16 HP závodní Autozávod, šestiválce za Kč 53.530
Tato Kč 53.530 je dle vlastní

Veškeré letošní modely vynikají bezhlubným chodem a skvělým výkonem zejména v kopčitém terénu. Prodej též na splátky za ceny nezvýšené. Račte si vyžádati nezávaznou nabídku a zkoušení jízdu u generálního zástupce Akc. spol. Horák & Hlava, Praha II., Poříč 21.

Inzerce v novinách Venkov v roce 1927



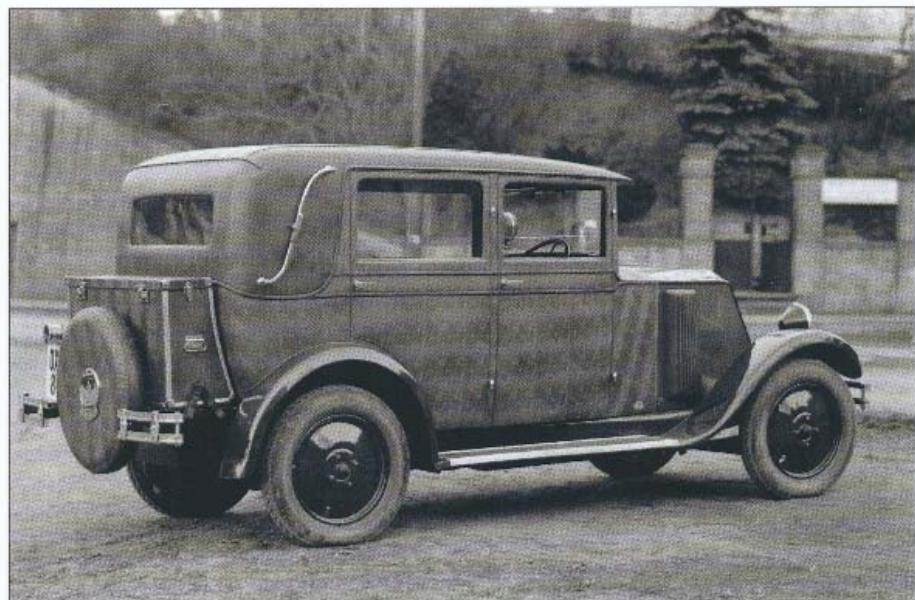
Inzerce v novinách Venkov v roce 1928

Dobové prospekty zdůrazňovaly solidní stavbu automobilů Renault a zejména to, že jsou standardně vybaveny brzdami na všech čtyřech kolech.

### Tisícovka renaultů

Od srpna 1926 byly otevřeny nové prodejní místnosti v domě „U Bílé labutě“ v ulici Na Poříčí, které sdílely automobily Renault a Delage. V únoru 1930 dosáhl počet osobních vozů Renault v Československu čísla 724, novinkou sezóny byl jedenapůlitrkový typ Monasix, nejlevnější šestiválec na trhu.

Počátkem třicátých let obchod s automobily neblaze ovlivnila hospodářská krize, zlepšení situace signalizoval až v dubnu 1934 pražský autosalon pořádaný po dvouleté, krizi vynucené přestávce.



Šestiválec Renault Monasix s osobitou karoserií sedan od firmy Sodomka (1930)

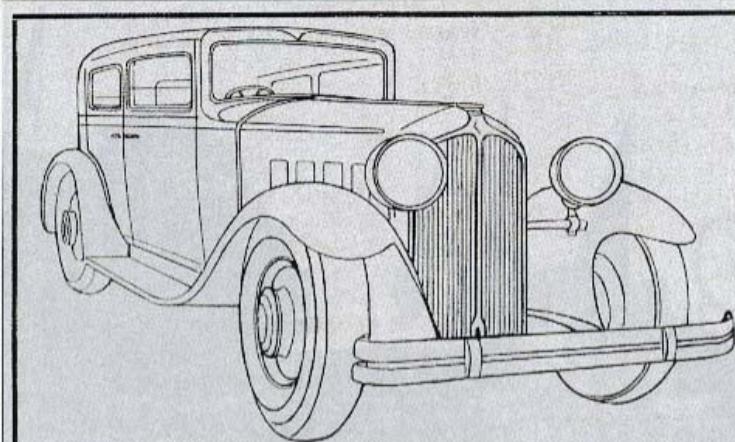
Generální zastoupení značky převzala firma Schneider a spol. se sídlem v pražské ulici Nekázanka. Ta v září 1935 lákala potenciální zákazníky na zájezd na říjnový autosalon v Paříži. V ceně 1950 Kč byla cesta rychlíkem II. třídy Praha–Paříž–Praha, prohlídka francouzské metropole i závodů Renault v Billancourtu, samozřejmě návštěva autosalonu a ubytování v komfortním hotelu. A pokud se některý z účastníků

výletu rozhodl po návratu koupit nový vůz Renault, cenu zájezdu dostal nazpět.

Velmi oblíbeným typem té doby byl vůz střední třídy Primaquatre se čtyřválcem 2,1 l a od roku 1936 s novým motorem 2,4 l. Od podzimu 1936 změnilo pražské generální zastoupení značky název na Autoimport, Jiří Kröner a spol., sídlo a prodejní místnosti v pražské Nekázance zůstaly.



Renault Primaquatre na soutěži elegance v Lázních Bohdanči v červenci 1938



Inzerce v časopisu Světozor v roce 1932

V letech 1932 až 1937 přibylo v Československu přes 650 osobních automobilů Renault (nejvíce v roce 1934 – 148 kusů), koncem roku 1937 jejich celkový počet překročil tisícovku. To už se ale blížily temné události, od Hitlerova mnichovského diktátu z konce září 1938, přes okupaci německými vojsky v polovině března 1939 a vznik Protektorátu Čechy a Morava až po válečný požár z let 1939 až 1945.

### Želvičky a osmičky

Naděje na obnovení předválečného demokratického Československa v únoru 1948 rázně utnul komunistický převrat, po němž následovaly tvrdé represe první poloviny padesátých let. Slabé tání nastalo až v období 1955–1956, kdy se také směl do Československa vrátit záhy po válce znárodněný Renault.

Ve druhé polovině roku 1955 přišlo do Československa prvních šest desítek vozů Renault 4 CV, v roce následujícím už devět stovek. Malý 3,6 m dlouhý automobil

měl za zadní nápravou vodou chlazený čtyřválec 747 cm<sup>3</sup> a čtyřdveřovou karoserii oblých tvarů, které mu vynesly přezdívku „želvička“. Do roku 1961 Mototechna prodala více než pět tisíc těchto sympatických automobilů, na něž nedočkaví zájemci čekali v pořadnících.

Koncem listopadu 1958 jejich šťastní majitelé ustavili Renault Club Praha, který se postupně rozrůstal a úspěšně přečkal dlouhé roky socialistického Československa.

V září 1962 se na veletrhu v Brně představil tuzemskému publiku zbrusu nový Renault 8, čtyřdveřový sedan čtyřmetrové délky se čtyřválcem 956 cm<sup>3</sup> za zadní nápravou a kotoučovými brzdami na všechny čtyřech kolech. První čtyři stovky vozů R 8 přišly do Československa v roce 1963, v sezóně 1969 jejich dovoz kulminoval těsně pod hranicí 1500 kusů.

Celkem bylo do roku 1971 dovezeno více než 8600 oblíbených „osmiček“, z nichž většinu prodala za koruny (a na pořadník) Mototechna, ostatní za devizy a tuzexové poukázky zvané „bony“ Tuzex.

**RENAULT** nové modely 1932 s rovným, chromovaným chladicím vpředu představují skvělou, dobře promyšlenou moderní konstrukci.

Jejich karoserie dokonalé ve své linii, kráse a komfortu řadí je do kategorie vozů nejvyšší třídy.

Nové modely **RENAULT** představují vskutku epochální událost v automobilovém světě.

Rovněž tak jejich cena jest krajně nízká a plně přizpůsobená dnešní době. Prosíme přijďte, prohlédněte, vyzkoušejte a posudte sami. Celá karavana různých modelů jest Vám k dispozici od 20. do 30. října, **PRAHA II., Na Poříčí 21.**

**A. S. HORÁK A HLAVA,**  
**PRAHA II., Na Poříčí 21.**

Autocentrála Brno, Česká 26.

A. Bachert, Most, E. Bartel, Krásná Lípa-Kamenický Šenov, Gustav Gaertner, Liberec, August Gottl, Karlovy Vary, Karel Schweigert, Výpraty.



Gordický uzel  
rozvázán!

Mnozí konfereční židle mají  
učení kousek plechu, jak by mohly  
vypadat zároveň.

**RENAULT přidal.**

Nový MONOCARATRE má silnější  
motor (19 litru, 32 HP), jest  
jetř prestatně, takže 8 osob  
jezdí pohodlně a jest na superkom-  
fortních pneus. A k tomu byla cena  
snížena na - - - - - Kč 39.500,-

Rovněž nový, čtvrtý členík  
PRIMASTELLA jest pozoruhodná  
vozidlo: automatické asynchronní zvýši-  
lání (první v Evropě). Motor, na-  
gum, synchronizované převody,  
pneus superkomfort a tažné. První  
v kopci, přední na silnič. A cena - - - - - Kč 68.800,-

Starší vozy vyměněny velej vý-  
hodně.

**RENAULT**  
A. S. HORÁK & HLAVA

Odeř BENĚŠ, Hradec Králové, Horákov 202.  
Jozef KUTNOHORSKÝ, Hradec Králové, Tu-  
síkova 19/111.  
Jan VOJČÁK, Řečice, Brno, Žerotín 49.  
JUDr. Karel KALDROVÝ, Varnsdorf, Plzeňská 14.  
Jan OCHTENÍK, Litoměřice, Nádražní 42.  
MUDr. LOFRL, Teplice-Sanov, „Městolet“.  
Dr. WÖFLIK, Děčín, Nádražní 102.

Reprezentace pro Moravu:  
AUTOCENTRUM Karel Sovčík, Brno, Žerotín 25.  
Paw Beck, Mgr. Šumperk, Užitková ulice 5.

Inzerce v Národní politice 1. ledna 1933



Klubový výlet s oblíbenými „želvičkami“ Renault 4 CV z počátku šedesátých let



### Komfort především

Hitem sezóny 1965 se stal Renault 16, avantgardně řešený 4,2 m dlouhý vůz s jedenapůllitrovým čtyřválcem podélně za přední nápravou, pohonem předních kol a elegantní pětimístnou karoserií s pátnácti nahorní vyklápěcími dveřmi v šikmé zádi. Vysloužil si evropský titul Vůz roku, když za sebou nechal hvězdné konkurenční jménem Rolls-Royce Silver Shadow a Oldsmobile Toronado.

První necelé dvě stovky těchto komfortních a módních automobilů k nám přišly v roce 1967, tři čtvrtiny byly určeny pro Tuzex, jen čtvrtina prošla Mototechnou. „Šestnáctkou“ koncem šedesátých a v sedmdesátých letech jezdila řada tuzemských celebrit, např. filmový režisér Miloš Forman, dirigent Karel Vlach a mnozí další. Šťastným majitelem „šestnáctky“



Stánek automobilky Renault na brněnském veletrhu s novými vozy R 8 (1964)

byl i mladý dělník Karel Krystyník z Gottwaldova (Zlína), který ji vyhrál v létě 1967 ve slosování ankety časopisu Svět motorů.

Třešničkou na dortu byl od roku 1975 v omezených počtech dovážený Renault 16 TX s motorem 1,65 l a pětistupňovou převodovkou. Poslední tři desítka „šestnáctek“ obohatily tuzemský park vozidel v sezóně 1978, celkem jich u nás jezdily přes dva tisíce.

Příbuznost s velkou „šestnáctkou“ dával svými tvary najev kompaktní Renault 6 TL, pětidveřový 3,85 m dlouhý rodinný vůz se čtyřválcem 1108 cm<sup>3</sup> za přední nápravou a pohonem předních kol. V Mototechně se poprvé objevil v roce 1971, během dvou let jich přišlo přes 1300.

Koncem června 1970 měl na pražské výstavě „IEMA – Člověk a automobil“ tuzemskou premiéru 4,3 m dlouhý sedan Renault 12 se čtyřválcem 1,3 l před přední nápravou a předním pohonom. Do roku 1975 jich Tuzex prodal přes 1500, zatímco Mototechna od sezóny 1972 nabízela rumunskou licenční sestru „dvanáctky“ jménem Dacia 1300.

V září 1972 si mohli návštěvníci brněnského veletrhu prohlédnout dvojici sportovně střížených kupé odvozených z „dvanáctky“ jménem Renault 15 a 17. Zatímco „sedmnáctka“ byla k mání jen na individuální objednávku v Tuzexu, kupé Renault 15 TL s motorem 1,3 l se v malém množství objevila i v Mototechně. V letech 1974 až 1978 jich PZO Motokov



Tenáte Renault 16 vyhrál Karel Krystyník v létě 1967 v anketě Světa motorů



Brno 1974: Renault 16 TL byl nejvýkonnější verzí oblíbené „šestnáctky“

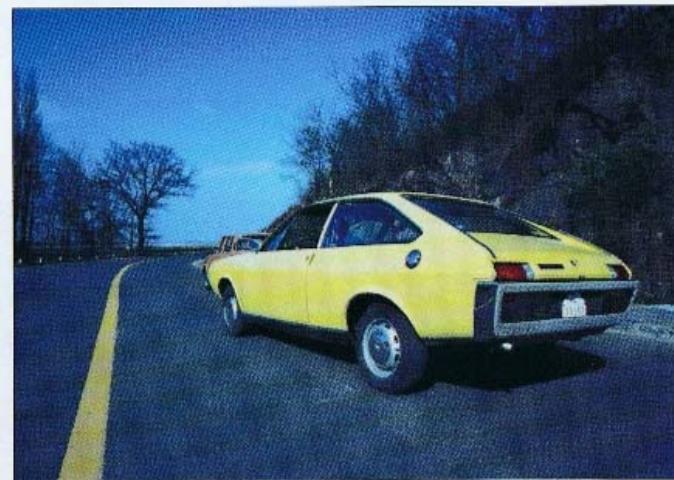
dovezl více než sedm stovek, z nichž čtvrtinu prodala Mototechna v období 1975–1976 za korunu.

V lednu 1973 otiskl týdeník Svět motorů rozsáhlý redakční test vozu Renault 5 TL, na tuzemský trh se však tento kompaktní 3,5 m dlouhý vůz s třídveřovou karoserií a čtyřválcem 956 cm<sup>3</sup> za přední nápravou

pohánějícím přední kola dostal až v sezóně 1975. Nezvyklé bylo, že z prvních čtyř stovek „pětek“ byly tři dodány do Mototechny a jen jedna do Tuzexu. V dalších letech však drtivou většinu vozů R 5 prodával Tuzex. Z více než 1400 „pětek“ dovezených do roku 1980 bylo přes 1100 prodáno za tuzexové „bony“.



Kupé Renault 15 TL v ostré jízdě, za volantem Ing. Otakar Gregora (1974)



Sportovně střížená „patnáctka“ byla snem mnoha československých motoristů



**Autodružstvo Praha**

nabízí

Pro typy vozů R5, R5, R12, R12S a D4/452  
Tovární novinky a nejnovější novinky mototechnického přístrojového odbory ŘEV a VME  
Koupení a prodej vozů po dohodných termínech  
Mototechnického odboru ŘEV a VME  
Praha 8-Motol, Pionýrská 221, tel. 523 88 22

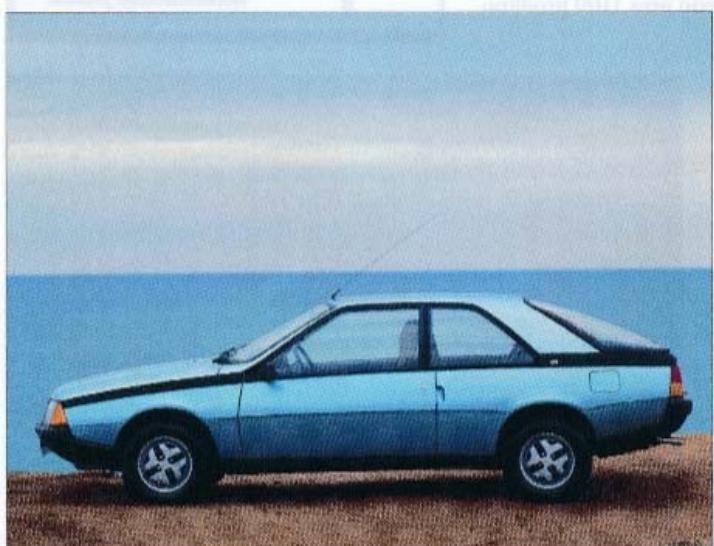
Váš servis  
**Autodružstvo Praha**



Kompaktní Renault 5 TL při testu týdeníku Svět motorů na podzim roku 1972



Vlevo nástupce „dvanáctky“ Renault 18, vpravo prostorný Renault 20 (1978)



Počátkem osmdesátých let k nám bylo dovezeno pět desítek kupé Renault Fuego



Po kupě Fuego se v Tuzexu jen zaprášilo

### Málo, ale přece

Nástupcem komfortní „šestnáctky“ byl Renault 20 TL dovážený v letech 1978 a 1979. Měl 4,5 m dlouhou pětidveřovou karoserii a podélně před přední nápravou uložený čtyřválec 1,65 l pohánějící přední kola. Z celkem 230 dovezených „dvacítek“ šlo po stovce do Mototechny a Tuzexu, zbyvající vozy – výjimečně vybavené automatickou převodovkou – byly určeny pro půjčovnu Pragocar, přesněji pro její v „tvrdých“ měnách platící západní klienty.

V počtu pouhých 140 exemplářů se na československé silnice dostal Renault 18, nástupce oblíbené „dvanáctky“, jež konceptu převzal. Byl dlouhý 4,4 m a jeho přední kola poháněl čtyřválec 1,4 l.

Zajímavostí bylo, že ze stovky „osmnáctek“ dovezených v roce 1980 pro Mototechnu byly v roce následujícím tři čtvrtiny převedeny do Tuzexu. Stejně dopadla i poslední stovka „pětek“. Éra alespoň občas a omezeně dostupných renaultů v Mototechně skončila.

Nejvzácnějším kouskem z počátku osmdesátých let bylo kupé Renault Fuego odvozené z „osmnáctky“ a opatřené velkým klenutým a vyklápěcím zadním oknem. U všech padesáti dovezených exemplářů musela být na poslední chvíli vyměněna kompaktní francouzská rezerva na dojetí za plnohodnotné, o poznamení objemnější náhradní kolo.

### Pak zacinkaly klíče

Na podzim 1981 debutoval moderně řešený čtyřmetrový sedan Renault 9 se stupňovitou zadí, motorem vpředu napříč a pohonem předních kol. Vzápětí získal evropský titul Vůz roku 1982 a ještě v roce 1982 přišlo do Československa prvních 500 kusů. Tuzex je nabízel v provedení TL se čtyřválcem 1,4 l.



Renault 11

V letech 1983 a 1984 následoval dovoz dalších 500 a 300 „devítek“, jejich celkový počet u nás dosáhl čísla 1300. Jen na individuální objednávky Tuzex nabízel i Renault 11, sourozence „devítky“ s pětidveřovou dvouprostorovou karoserií. Počítaly se jen na desítky kusů.

Od roku 1986 figuroval v nabídce za tuzecké „bony“ prostorný 4,5 m dlouhý sedan Renault 21 TL s vpředu napříč uloženým čtyřválcem 1,7 l a předním pohonem. Také jeho prodeje se pohybovaly v řádu desítek ročně. V katalogu Tuzexu pro sezónu 1989 se objevil i nový Renault 19, elegantní 4,15 m dlouhý pětidveřový hatchback, dodávaný ovšem jen na individuální objednávky s platbou za „tvrdé“ měny.

A pak už přišel listopad 1989, občané Československa na statistických demonstracích cinkáním klíčů odzvonili konec starého režimu a vykročili do časů svobody. Konecem prosince 1989 byl někdejší disident Václav Havel zvolen prezidentem republiky a značce Renault se dostalo zcela výjimečné pocty.

Jejím strůjcem byl tehdejší portugalský prezident Mario Soares, který svému budoucímu kolegovi věnoval elegantní sedan Renault 21 TSE s koženým čalouněním, elektronicky řízenou klimatizací a otvíracím dílem střechy nad předními sedadly.

Mimořádem, nově zvolený prezident



Čtyřmetrový sedan Renault 9 se do Československa dovázel v období 1982–1984



Prezidentský Renault 21 TSE v létě 1996 na výstavě „Automobily Pražského hradu“

Havel v „jednadvacítce“ s oblibou jezdil vpředu na sedadle spolujezdce, ale také si ji rád vychutnal za volantem. Vůz byl zaregistrován jako soukromý na něj osobně. Jako prezidentský vůz sloužil Renault 21 TSE do počátku března 1990, další tři roky pak

vozil úředníky prezidentské kanceláře. Neztratil se, je uložen ve sbírce automobilů Národního technického muzea v Praze.

*Jan Tuček  
Foto: Ota Šaffek, Jan Blažek  
zdroj: Rájový říkání archiv autora*



Prezident Václav Havel jezdil od prosince 1989 tímto sedanem Renault 21 TSE