

# SERIÁL HISTÓRIE

> RENAULT 8 A 10 (1962–1976)  
> OLT CIT CLUB 11R (1988)

2020

2010

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1962–1976

Historie

Renault 8 a 10 text: Jan Tuček foto: Renault

## DVOJČATA S MOTOREM VZADU



Letos v létě oslavil šedesátiny Renault 8, čtyřmetrový sedan s motorem za zadní nápravou a karoserií decentně hranatých tvarů. V září 1965 dostal sourozence jménem Renault 10 s prodlouženou přídí a zadí karoserie. Byly to poslední vozy své značky s motorem vzadu.



**R**enault 8 dostal za úkol postupně nahradit typ Dauphine vyráběný od roku 1956 a uspokojit ty zákazníky, pro něž měl v roce 1961 představený kompaktní Renault 4 s předním pohonem a pátymi nahoru vyklápěcími dveřmi v zadní příliš užitkový charakter.

Nový sedan čtyřmetrové délky si zachoval motor za zadní nápravou, jehož chladič konstruktéři umístili dozadu za motor, k zadní stěně karoserie. Motor byl zcela nový řadový čtyřválec

Renault 8 Major s motorem 1108 cm<sup>3</sup> v provedení modelového ročníku 1965



Ještě s původními  
nárazníky: výkonnější  
model Renault 8 Major  
z roku 1964

V této podobě se Renault 8 představil novinářům v létě 1962 ve Španělsku

s litinovým blokem a hliníkovou hlavou válců, rozvodem OHV a pětkrát uloženým klikovým hřidelem. Dostal pojmenování Sierra a z objemu 956 cm<sup>3</sup> dával výkon 40 k (29,5 kW). Měl uzavřenou chladicí soustavu naplněnou nemrznoucí směsí odolávající teplotám do minus 30° C.

Čtyřválec mohl být spojen s plně synchronizovanou třístupňovou převodovkou, nebo se čtyřstupňovou – ale bez synchronizace prvního převodového stupně. Od podzimu 1962 byla k mání i třístupňová samočinná převodovka s elektromagnetickou spojkou Jaeger a ovládáním tlačítka vlevo vedle volantu.

Přední kola byla zavěšena na lichoběžníkových polonápravách, vzadu byly vykynuté polonápravy, pěrování vpředu i vzadu obstarávaly vinuté pružiny doplněné teleskopickými tlumiči. Přední náprava byla opatřena přičním stabilizátorem a hřebenovým řízením. Novinkou v litrové



Ideál francouzského rodinného automobilu z roku 1964: Renault 8 Major

Renault 8 v módní žluté barvě v provedení vyráběném v letech 1968 až 1971

Renault 10 s prodlouženou přídí a zadní karoserie debutoval na podzim 1965



► třídě zcela výjimečnou byly kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech.

Ctyrveřová karoserie, jejíž linie navrhl designér Philippe Charbonneaux (1917–1998), se vyznačovala decentně hrannými tvary, rovnými plochami a přední kapotou s profilem do V. Při rozvoru náprav 2270 mm a rozchodu kol 1256 mm vpředu a 1226 mm vzadu byl Renault 8 dlouhý 3995 mm, široký 1490 mm a vysoký 1350 mm.

Zavazadlový prostor v přidi měl objem 166 l a pod jeho podlahou bylo ve sklopné schránce uložené náhradní kolo, 60 l prostoru pro menší předměty bylo i za zadními sedadly. Palivová nádrž o objemu 31 l (od léta 1963 zvětšena na 38 l) měla své místo nad zadní nápravou.

Vůz s pohotovostní hmotností 725 kg dosahoval největší rychlosti 125 km/h a vykazoval základní spotřebu 7,2 l benzingu na 100 km.

V únoru 1964 debutoval Renault 8 Major s motorem Sierra převrtaným na 1108 cm<sup>3</sup>. Dával výkon 46 k (34 kW), byl spojen

s plně synchronizovanou čtyřstupňovou převodovkou a vozu uděloval rychlosť až 134 km/h. Novou převodovku převzala i základní „osmička“. V září 1964 dostaly všechny vozy Renault 8 nové nárazníky s výrazným prolisem.

Novinkou podzimu 1964 byl Renault 8 Gordini s motorem 1108 cm<sup>3</sup> osazeným dvěma dvojtými karburátory Solex a vyláděným na 77,5 k (57 kW). Modrý vůz se vyznačoval dvojicí velkých světlometů o průměru 200 mm a dvojicí bílých podélných pruhů přes kapotu a střechu. Měl podvozek snížený o 30 mm a k zadním kolům dostal po dvou tlumičích, z nichž jeden byl před a druhý za hnacím hřidelem.

„Gordinka“ měla na palubní desce otáčkoměr a další přidavné přístroje, její brzdovou soustavu doplnil posilovač. Dosahovala rychlosti 170 km/h a stala se velmi oblíbeným a úspěšným sportovním náčiním.

V září 1965 byl Renault 8 Major nahrazen novým modelem Renault 10. Ten převzal střední část karoserie „osmičky“ i její podvozek s rozvorem 2270 mm, prodloužením převisů karoserie jeho délka vzrostla na 4197 mm. Objem zavazadlového prostoru



**Renault 8 Gordini 1300**  
ročníku 1967 s motorem  
1255 cm<sup>3</sup> o výkonu 88 k

V září 1967 prošel Renault 10 faceliftem, při němž dostal hranaté světlomety



Tohle není  
„gordinka“, ale  
Renault 8 S  
s motorem  
1108 cm<sup>3</sup>  
o výkonu 53 k

Ve Španělsku  
se modely  
Renault 8 S  
a 8 TS vyráběly  
až do července  
1976

v přidi se přitom zvětšil na 210 l. Nově tvarované přední i zadní čelo karoserie dodávaly „desítce“ honosnější vzezření, její pohon nadále obstarával motor 1108 cm<sup>3</sup> o výkonu 46 k (34 kW).

V červnu 1966 byl představen Renault 8 Gordini 1300 s motorem 1255 cm<sup>3</sup> spojeným s pětistupňovou převodovkou. Čtyřválec osazený dvěma dvojitými karburátory Weber dával výkon 88 k (65 kW) a vůz měl kromě hlavní palivové nádrže nad zadní nápravou i přídavnou na 25 l benzín v přidi.

Příd nové „gordinky“ zdobily dva páry světlometů, opět nechyběly dva podélné bílé pruhy na kapotách a střeše. Dosahovala rychlosti 175 km/h a sprint z 0 na 100 km/h zvládla za 10 s. A to se bavíme o sériovém voze pro zákazníky, ne o ostrých továrních verzích, jejichž výkon se pohyboval kolem 130 k.

Do jara 1970 bylo vyrobeno téměř devět tisíc vozů Renault 8 Gordini 1300, zatímco produkce modelu s motorem 1108 cm<sup>3</sup> z let 1964 a 1965 jen o málo překročila 2,5 tisíce.

Od září 1967 měl Renault 8 standardně motor 1108 cm<sup>3</sup> o výkonu 46 k (34 kW) a novou palubní desku se dvěma kruhovými

přístroji místo dřívějšího obdélníkového. V srpnu 1968 debutoval Renault 8 S se čtyřmi světlomety a motorem 1108 cm<sup>3</sup> vyladěným na 53 k (39 kW). Byl k mání pouze ve žluté barvě, uháněl rychlosť až 145 km/h a byl útěchou pro ty, kdo si nemohli dovolit „gordinku“.

Renault 10 prošel v září 1967 faceliftem, při němž dostal obdélníkové světlomety a nové upravené zadní čelo karoserie. Od října 1969 „desítka“ poháněl čtyřválec 1289 cm<sup>3</sup> o výkonu 48 k (35 kW), s nímž dosahovala rychlosť 135 km/h.

Poslední z téměř 700 tisíc vozů Renault 10 opustily výrobní linku v srpnu 1971. Renault 8 se ve Francii vyráběl do léta 1972, ve Španělsku výroba „osmiček“ v provedení S a TS pokračovala až do léta 1976. První poháněl motor 956 cm<sup>3</sup> o výkonu 40 k (29,5 kW), druhé čtyřválec 1108 cm<sup>3</sup> vyladěný na 56 k (41 kW).

Celková produkce automobilů Renault 8 překročila v letech 1962 až 1976 hranici 1,3 milionu kusů, z nichž 8,5 tisíc bylo v období 1963 až 1971 dovezeno do Československa. □