

2000

1990

1980

1970

1960

1950

1940

1930

1920

1910

1900

SERIÁL HISTÓRIE

- › RENAULT 5 (1972–1985)
- › MERCEDES-BENZ 770 (1930–1938)

1972–1985

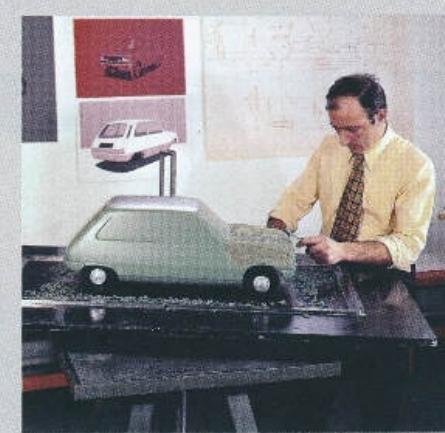
◀ Historie ▶ RENAULT 5 ▶ TEXT: JAN TUČEK FOTO: RENAULT



V lednu 1972 debutoval Renault 5, sympatický 3,5 m dlouhý vůz s třídveřovou karoserií s plastovými nárazníky. Postupně se dočkal řady variant, v letech 1974 až 1983 byl „jedničkou“ francouzského trhu a do jara 1985 jeho výroba dosáhla 5,5 milionu kusů.



V této podobě
se Renault 5
představil veřejnosti
koncem ledna 1972



Autor pohledných tvarů Renaultu 5,
designér Michel Boué (1932–1971)



Renault 5 měl původně jen dvoje boční
dveře a vyklápěcí zadní stěnu

Rojekt s číslem 122 se začal rodit v roce 1967 a původně nesl označení R 2. V roce 1968, ve Francii silně poznamenaném studentskými bouřemi a sociálními střety, nabral projekt nový směr a byl přeznačen na R 5. Na rozdíl od Renaultu 4 nedostal samostatný podvozek, ale samonosnou karoserii se dvěma bočními dveřmi a vyklápěcí zadní stěnou. Popíral tak axiom, že k úspěchu na francouzském trhu jsou nutné čtveré dveře.

Sympatické tvary „pětky“ navrhl Michel Boué, nejmladší ze sedmi designérů, kteří tehdy pracovali v týmu vedeném Gastonem Juchetem. Premiéry svého dítka se Michel Boué bohužel nedožil, zemřel na rakovinu kosti v roce 1971 ve věku pouhých devětatřiceti let.

Inovativním prvkem Renaultu 5 byly plastové nárazníky odolné proti menším kolizím, ale také dveře bez vnějších klík, které nahradila tlačítka. Třetí dveře v zádi otvíraly přístup k zavazadelniku o objemu 270 l, jenž se dal složením zadního sedadla zvětšit až na 900 l.

Do samonosné karoserie „pětky“ byly vestavěny nápravy typu R 4. Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na příčných ramenech odpružených podélnými zkrutnými tyčemi, zadní na vlečených klíkách s příčnými zkrutnými tyčemi. Ty byly umístěny jedna za druhou, levá více vzadu, pravá před ni. Vůz měl proto vlevo rozvor 2434 mm, zatímco vpravo byl o 30 mm kratší. Obě nápravy byly opatřeny příčným stabilizátorem.

Kapalinou chlazený čtyřválec OHV měl své místo podélně za přední nápravou, s rozvodovkou a čtyřstupňovou převodovkou směrujícími kupředu. Přední pohon snad ani nemusíme zdůrazňovat. Zpočátku měla „pětku“ zalomenou řadicí páku u palubní desky, jen dražší verze TL mohla za příplatek dostat řadicí páku na podlahu.

V lednu 1972 debutovaly dva modely. Renault 5 L určený pro Francii měl čtyřválec 782 cm³ o výkonu 34 k (25 kW), na export – zejména do Německa – dostával motor 845 cm³ s výkonem 36 k (26,5 kW). Vpředu i vzadu měl bubnové brzdy doplněné omezovačem brzdného účinku na zadní nápravě. ➤

Od jara 1976 tvořil špičku nabídky sportovně laděný Renault 5 Alpine



Renault 5 TL poháněl čtyřválec 956 cm³ o výkonu 43 k (32 kW) a vpředu měl kotoučové brzdy. Oba modely byly dlouhé 3506 mm, široké 1525 mm a vysoké 1400 mm. Jezdily na třináctipalcových kolech s pneumatikami 135 x 13. Náhradní kolo měly vpředu v motorovém prostoru a jejich v zádi umístěná palivová nádrž měla objem 41 l.

Renault 5 L vykazoval pohotovostní hmotnost 730 kg a jezdil přes 120 km/h, Renault 5 TL vážil připravený k jízdě 785 kg a dosahoval rychlosti 135 km/h. Oba měly užitečnou hmotnost 330 kg a jejich spotřeba se pohybovala kolem 7 až 8 l benzínu na 100 km. Odlišovaly se disky kol: první je měl plné, druhý děrované.

V dubnu 1974 debutoval Renault 5 LS s halogenovými světlomety, otáčkoměrem, řadicí pákou na podlaze a stěračem zadního okna. Poháněl jej čtyřválec OHV 1289 cm³ o výkonu 64 k (47 kW), také na pneumatikách 145 SR 13 uháněl až 155 km/h. Zasloužil si tedy dvouokruhovou brzdovou soustavu s předními kotouči a posilovačem.

V říjnu 1974 představila španělská odnož automobilky sídlící ve Valladolidu sedan Renault Siete – neboli Sedm – odvozený z Renaultu 5. Měl rozvor prodloužený o 100 mm na 2534 mm vlevo a 2504 mm vpravo, čtveri boční dveře a delší stupňovitou záď se 400 l prostorem pro zavazadla. Do délky měřil 3890 mm a vážil 815 kg. Navenek se odlišoval kovovými nárazníky místo plastových, předními blikáči v masce a klasickými klikami dveří, uvnitř měl specifickou palubní desku a jiný volant.

Poháněl jej čtyřválec OHV 1037 cm³ o výkonu 50 k (37 kW), s nímž dosahoval největší rychlosti přes 130 km/h. Sedan, po faceliftu ze září 1978 označovaný jako Renault 7, se vyráběl téměř deset let, od léta 1980 s výbavou GTL a motorem 1108 cm³ o výkonu 45 k (33 kW). Celkem jich vzniklo 159 tisíc.

Na jaře 1975 nahradil model LS nový Renault 5 TS s timtéž motorem a výbavou, ale s novými předními sedadly s integrovanými opěrkami hlavy. V říjnu 1975 dostaly všechny „pétky“ nádrž o objemu 38 l se zabezpečením proti úniku paliva při převrácení vozu.

Novinkou podzimu 1975 byl dvoumístný užitkový Renault 5 Société s plechovými boky za dveřmi, prostorem pro 1 m³ nákladu a užitečnou hmotností 355 kg. Poháněl jej motor 956 cm³ a také výbavu převzal z modelu TL, včetně nové montovaného alternátora.

V roce 1975 byly do Československa dovezeny první čtyři stovky vozů Renault 5 TL. Do roku 1980 k nim přišlo přes 1400 „pétek“, necelý tisíc jich prodal Tuzex, ostatní Mototechna.

V únoru 1976 rozšířil nabídku Renault 5 GTL s plastovými panely na bocích, úspornou verzi čtyřválce 1289 cm³ s výkonem 44 k (32 kW) a „deším“ stálým převodem. Jen o pár týdnů později byl představen Renault 5 Alpine se čtyřválcem OHV 1397 cm³ naladěným na 93 k (68 kW) a spojeným s pětistupňovou převodovkou. Měl tvrdší podvozek, rezervu vzadu v kufru a na litých kolech s pneumatikami 155/70 HR 13 jezdil až 170 km/h.

V dubnu 1974 debutoval Renault 5 LS s motorem 1,3 l o výkonu 64 k

Novinkou sezony 1976 byl i Renault 5 GTL s plastovými pásky na bocích





Španělská specialita:
3,89 m dlouhý sedan Renault Siete z podzimu 1974

Na jaře 1976 se vozy Renault 5 začaly prodávat v USA. Dostaly větší nárazníky, novou masku s kruhovými světlomety a motor 1289 cm³ o výkonu 48 k (35 kW) spolu se čtyřstupňovou převodovkou. Od roku 1977 nesly označení Le Car.

V roce 1980 byl Le Car vybaven motorem 1397 cm³, který se vstřikováním paliva a katalyzátorem dával 51 k (37,5 kW). S novými nárazníky byl dlouhý 3621 mm a měl nové hranaté světlomety. Do jara 1983 se v USA prodalo celkem 110 tisíc amerikanizovaných „pétek“ vyráběných jako většina ostatních v továrně ve Flinsu, 40 km západně od Paříže.

Od září 1976 měly i vozy Renault 5 L pro francouzský trh motor 845 cm³. V únoru 1978 byl uveden na trh Renault 5 Automatic 1300 s motorem 1289 cm³ o výkonu 55 k (40,5 kW) a třístupňovou automatickou převodovkou. Vyznačoval se černou barvou nárazníků i bočních panelů a černým vinylovým potahem střechy.

Od září 1979 měly všechny vozy Renault 5 novou palubní desku, nový volant i sedadla. Modely R 5, R 5 TL a R 5 GTL byly nově k mání i se čtyřmi bočními dveřmi, zatímco R 5 Automatic si na ně musel ještě rok počkat. Vozy Renault 5 TL a GTL nyní poháněl stejný čtyřválec 1108 cm³ o výkonu 45 k (33 kW).

V roce 1980 dosáhla výroba vozů Renault 5 rekordních 666 tisíc, z nichž se přes 300 tisíc prodalo ve Francii, kde „péťka“ získala rekordní podíl 16 % trhu.

V září 1981 korunoval nabídku třídveřový Renault 5 Alpine Turbo s přeplňovaným motorem 1397 cm³ o výkonu 110 k (81 kW),

pětistupňovou převodovkou a kotoučovými brzdami na všech čtyřech kolech. Vůz o hmotnosti 870 kg dosahoval největší rychlosti 185 km/h a z 0 na 100 km/h sprintoval za 9,1 s. Jako první měl dělené zadní opěradlo.

Tuto vymoženosť převzal i luxusní třídveřový Renault 5 TX s posilovačem řízení, elektrickým ovládáním oken a čtyřválcem 1397 cm³ o výkonu 63 k (46 kW) spojený s pětistupňovou převodovkou. Renault 5 TX Automatic poháněl motor 1397 cm³ o výkonu 58,5 k (43 kW) v kombinaci s třístupňovým automatem. První jezdil nejvíce 154 km/h, druhý 140 km/h.

V září 1984 byl představen nový Renault 5 s motorem napříč označovaný jako Supercinq (Superpětka) a vozy první generace byly přejmenovány na Renault 5 Lauréate.

S výbavou L a TL byly k mání ve třídveřové i pětidveřové verzi, první s motorem 956 cm³ o výkonu 44 k (32 kW), druhý se čtyřválcem 1108 cm³ s výkonem 45 k (32,5 kW), v obou případech se čtyřstupňovou převodovkou.

Výhradně pětidveřový Renault 5 Lauréate GTL měl motor 1108 cm³ a pětistupňovou převodovku. Třešničkou na dortu byl třídveřový Renault 5 Lauréate Turbo s přeplňovaným motorem 1397 cm³ vyladěným na 110 k (81 kW) a pětistupňovou převodovkou.

Výroba všech této modelů byla ukončena na jaře 1985. Z 5,5 milionu vozů Renault 5 první generace bylo 983 tisíc vyrobeno ve španělském Valladolide a 811 tisíc v belgickém Harenu, na severním okraji Bruselu. <

V září 1978 dostal španělský sedan větší zadní světla a jméno Renault 7

V létě 1979 nabídka rozšířily třídveřové modely Renault 5 TL a GTL

Podzim 1984: Renault 5 Lauréate (nahoře) a nový Renault 5 Supercinq

