



Foto: Renault

1

DECENTNÍ

V září 1981 debutoval Renault 9, čtyřmetrový sedan s předním pohonem, a vzápětí získal evropský titul Vůz roku 1982...

JANT TUČEK

2



3



1 Renault 9 TXE ročníku 1986 se zážehovým motorem OHC 1721 cm³

2 V září 1986 prošel vůz faceliftem, na snímku základní Renault 9 C

3 Renault 9 GTL v poslední evropské podobě z prosince 1987

4 Renault 9 ve špičkové výbavě s ostříkovači a stírači světlometů (1981)

5 Pohledný sedan čtyřmetrové délky debutoval v polovině září 1981

6 Ve stupňovité zadě nabízel zavazadlový prostor o objemu 4021

7 Prospekt vydaný v sezóně 1982 zdůrazňoval evropský titul *Car of the Year*

8 Přístrojová deska Renault 9 TSE s elektronickým otáčkoměrem

9 Přehledná a prakticky řešená palubní deska Renault 9 GTS (1981)

Projekt X42 odstartoval v roce 1977 a přinesl řadu změn. Nový sedan nižší střední třídy, jehož decentně střížené tvary navrhl šéfdesigner Robert Opron, byl prvním vozem Renault s motorem vpředu napříč a převodovkou umístěnou vedle motoru. Poháněcí ústrojí bylo ve třech bodech uloženo v pomocném rámu, který nesl i spodní příčná ramena předních kol doplněná vzpěrami McPherson. Zadní kola byla nezávisle zavěšena na vlečených ramenech, odpružených příčnými zkrutnými tyčemi. Ty na rozdíl od předchůdců sahaly jen ke středu vozu, levá i pravá tyč měly společnou osu, takže rozvor náprav zůstal na obou stranách shodný. Obě nápravy byly opatřeny příčným stabilizátorem.

Ctyřdveřová samonosná karoserie, konstruovaná již s výpočetní technikou, při optimální hmotnosti poskytovala co nejvyšší odolnost a pasivní bezpečnost. Ve struktuře se uplatnila řada dílů z vysokopevnostních ocelí, mimo jiné střední sloupky kabiny, části předních podběhů a podlahy. Přední i zadní partie tvořily deformační zóny. Karoserie procházela antikorozní úpravou kataforézou, podlaha a další exponované části dostávaly ochranné nástříky, v podbězích byly plastové kryty. Závod Douai byl pro výrobu nového Renaultu 9 výrazně modernizován, instalováno 125 robotů, zejména ve svařovně a lakovně. Kapacita tam vzrostla nad tisíc vozů denně. V polovině září 1981 se nový Renault 9 představil

veřejnosti na autosalonu ve Frankfurtu, přičemž nabídka čítala jedenáct a později až dvě desítky různých provedení. Vůz přišel na trh se zážehovými čtyřválci OHV 1108 a 1397 cm³, u prvního s výkonom 47,5 kW (35 kW), u většího s jedním karburátorem 60 kW (44 kW) a s dvojitým 72 kW (53 kW). Většina vozů byla vybavena čtyřstupňovou převodovkou, jen vozy s výkonnější verzí 1,4 l měly sériově pětistupňovou, jež byla za příplatek i ke slabšímu čtyřválci 1,4 l. Vozy měly vpředu kotoučové a vzadu bubnové brzdy, dvouokruhovou soustavu standardně doplnil posilovač. Hřebenové řízení vyžadovalo čtyři otáčky volantu mezi krajními rejdy. Kola vozů 1,1 l a modelu TL se slabším 1,4 l nesla pneumatiky 145 SR 13, výkonnější modely měly 155 SR 13.



4



1. Renault 9
335 bodů
2. Opel Ascona
304 bodů
3. Volkswagen Polo
252 bodů



5

A ÚSPĚŠNÝ...



RENAULT 9



6



8



9

Foto Renault

V označení prozrazovala motor písmena C, L a S, stupně výbavy pak přibývající písmena, např. C, TC, GTC a TCE (motor 1,1l), TL, GTL a TLE (motor 1,4l – 60k) a TS, GTS a TSE (motor 1,4l – 72k). Např. nejslabší s nejvyšší výbavou coby TCE byl jen pro italský a švýcarský trh, nejvýkonnější se střední výbavou (TS) se prodával jen v Německu, Rakousku a Švýcarsku. Při rozvoru náprav 2477mm byl vůz dlouhý 4063mm, široký 1650mm a vysoký 1405mm, zavazadlový prostor v zádi měl objem 402l. Náhradní kolo bylo pod podlahou zavazadlového prostoru, přístupné zvenku. Do nádrže v chráněné zóně mezi zadními koly se vešlo

47 litrů benzínu. Hmotnost se pohybovala v rozmezí 805 až 840kg. Podle motoru vozy dosahovaly rychlosti 138, 150 a 161 km/h a průměrné spotřeby 7 až 8l/100km.

Na jaře 1982 přišel Renault 9 Automatic s motorem 1397cm³ s dvojitým karburátorem a výkonom sníženým na 68k (49kW) v kombinaci s elektronicky řízenou třístupňovou samočinnou převodovkou. V prosinci 1982 byly představeny TD, GTD a TDE poháněné vznětovým čtyřválcem OHC 1595cm³ o výkonu 55k (40,5kW) s pětistupňovou převodovkou. Při rychlosti 90 (120) km/h vůz spotřeboval 4,4 (6,3) litru na 100km, ve městě 6,9l/100km. Od roku

1982 se R9 vyráběly i ve španělském Valladolidu. V únoru 1983 dostala devítka bratra, dvouprostorový Renault 11 ve třídvěrovém a pětidverovém provedení. V roce 1983 dosáhla produkce R9 rekordu 488 tisíc kusů. Ve Francii byl v letech 1982 a 1983 druhým nejprodávanějším automobilem za Renaultem 5, následovaly Renault 18 (1982), respektive Renault 11 (1983).

Renault počátkem roku 1979 uzavřel smlouvu o spolupráci s AMC (American Motors Corporation), na podzim 1980 se stal vlastníkem bezmála poloviny akcií AMC, ale s 55% hlasovacích práv. Vedle dovozu do USA a Kanady byl sou- ►►►

► RENAULT 9 (1981 – 2000)



1 Třešničkou na dortu pro Američany byl kabriolet Alliance Convertible

2 Renault 9 v úpravě pro americký trh coby sedan Alliance (1983)

3 Americká Alliance se vyráběla i ve dvoudveřovém provedení

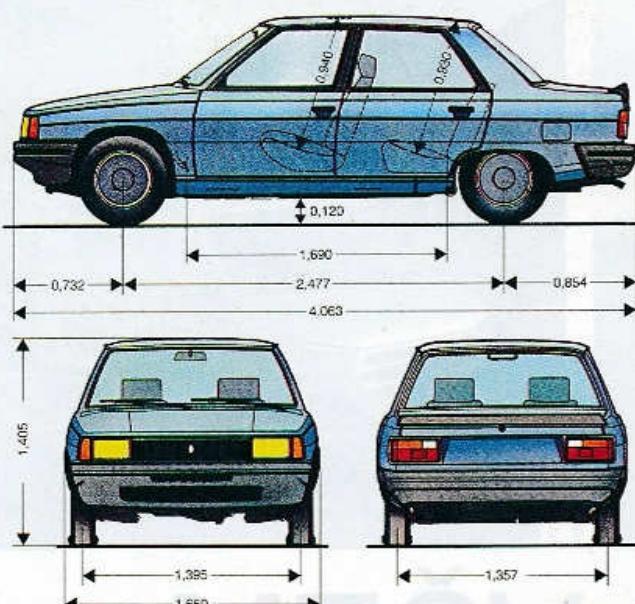
4 V lednu 1983 získal Renault Alliance titul Vůz roku časopisu Motor Trend (USA)

5 Otevřený Renault Alliance je dnes vyhledávaným sbíratelským objektem

části strategie i projekt na výrobu amerikanizované verze R9. Vůz pojmenovaný Renault Alliance byl v USA představen v červnu 1982, na trh přišel po letních prázdninách. Jeho výrobu zajišťoval závod AMC ve městě Kenosha (Wisconsin), mechanické skupiny tam přicházely z Francie. Čtyřválec 1397 cm³ dával se vstřikováním 54,5 k (40 kW), zákazník mohl volit čtyřstupňovou nebo pětistupňovou převodovkou, resp. třístupňovou samočinnou. Objemnější nárazník vůz prodloužily o 100 mm, novou příd zdobila maska se čtvrticí světlometů, zád nesla větší skupinové svítidlo a interiér byl zcela přepracován. Vedle čtyřdveřového sedanu se objivila i Alliance s dvoudveřovou karoserií se stupňovitou zadí, v sezóně 1984 následoval čtyřmístný dvoudveřový kabriolet. Ten byl v té době nejlevnějším kabrioletem na americkém trhu. Od června 1983 se v závodě Kenosha vyráběla i americká verze R11 coby Renault Encore. Zpočátku projekt vyhlízel nadějně, v sezóně 1982

bylo prodáno přes třicet tisíc vozů Alliance, v roce následujícím 126 tisíc. V lednu 1983 udělil americký časopis Motor Trend tomuto vozu svůj titul Vůz roku. V sezóně 1984 nabídku rozšířil čtyřválec OHC 1721 cm³ se vstřikováním paliva a výkonom 78 k (57 kW); už v následujícím roce ale začal zájem amerických zákazníků o tyto kompaktní vozy upadat. Svou roli sehrálo i uvolnění dovozních kvót pro japonské automobily, a tak Honda v prodejích předstihla AMC. V listopadu 1986 teroristé zavraždili Georgese Besseho, šéfa automobilky Renault; vedení podniku a Bessem započatý konsolidační program převzal Raymond H. Lévy. Ten rozhodl o rázném ukončení amerického angažmá, a tak v březnu 1987 odprodali svůj podíl AMC koncernu Chrysler. Celkem bylo v USA vyrobeno 455 tisíc vozů Alliance, z toho přes deset tisíc kabrioletů.

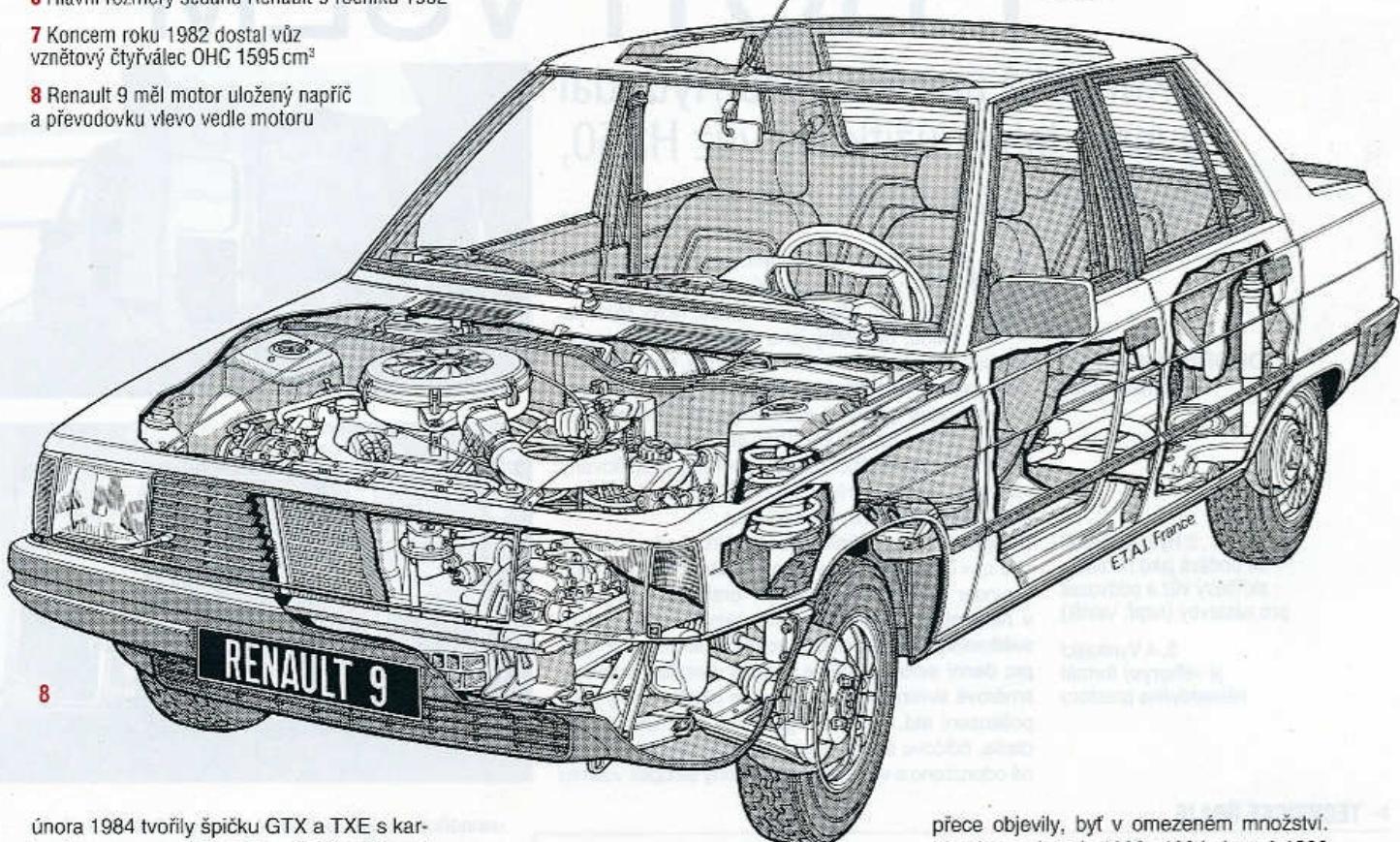
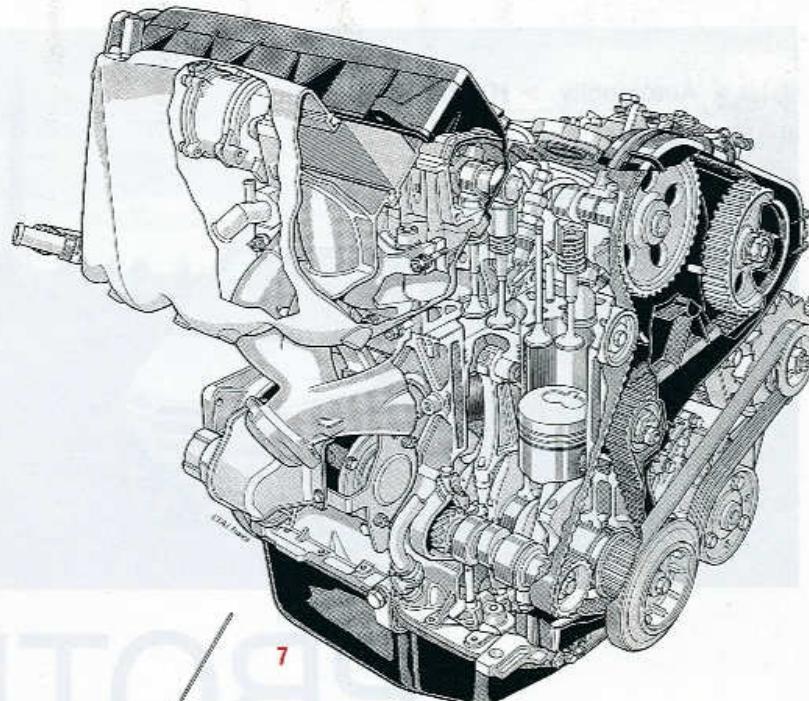
V Evropě si Renault 9 vedl velmi dobře, paleta pokryvala široké spektrum zákaznického zájmu. Od



6 Hlavní rozměry sedanu Renault 9 ročníku 1982

7 Koncem roku 1982 dostal vůz vznětový čtyřválec OHC 1595 cm³

8 Renault 9 měl motor uložený napříč a převodovku vlevo vedle motoru



února 1984 tvořily špičku GTX a TXE s karburátorovou verzí čtyřválce OHC 1721 cm³ o výkonu 82 k (60 kW) a pětistupňovou převodovkou. Na pneumatikách 175/70 SR 13 dosahovaly rychlosti 160 km/h. Od podzimu 1985 měly GTL, GTD a Broadway novou masku se čtyřmi hranatými světlomety převzatou z R11; novinkou 1986 byl Renault 9 Turbo s přeplňovaným zážehovým čtyřválcem 1397 cm³, jemuž turbodmychadlo Garrett pomáhalo k výkonu 105 k (77 kW). Stejně jako již dříve nabízený R11 Turbo uháněl sedan rychlosti až 184 km/h. V září 1986 byla představena inovovaná řada R9 s nově tvarovanou přídi a novou nabídkou motorů. Základem nejlevnějších R9C a TC se stal čtyřválec 1237 cm³/55 k (40,5 kW), střed tvořily sedany TL, GTL a Automatic s motorem 1397 cm³, jenž s dvojitým

karburátorem dával 68 k (50 kW). Byl spojen se čtyřstupňovou (TL) nebo pětistupňovou (GTL) manuální převodovkou, respektive s třístupňovou samočinnou. Výkon motoru 1721 cm³ pro GTX a TXE byl zvýšen na 90 k (66 kW), takže flitovaly s rychlosí 180 km/h, zatímco nejdražší R9 Turbo s přeplňovaným motorem 1397 cm³/115 k (85 kW) uháněl až 190 km/h. Posledními kosmetickými změnami prošly R9 pro francouzský a evropský trh v prosinci 1987, o rok později převzal štafetu nový Renault 19. Světová kariéra devítky však ještě nekončila. Mezi zapomenuté příběhy z konce sedmdesátých let patří jednání o možnosti licenční výroby vozů R9 (tehdy ještě X42) v Československu. Nic z toho nebylo, ale R9 se na našich silnicích

přece objevily, byť v omezeném množství. Motokov v letech 1982–1984 dovezl 1300 sedanů R9 TL, jež se prodávaly výhradně v Tuzexu. Spolu s dříve dovezenými zkušebními vzorky bylo u nás koncem 1984 v provozu 1317 automobilů Renault 9.

Ve světě zažila devítka dlouhou a pestrou kariéru. Vedle zmíněné výroby ve Španělsku a montáže v Portugalsku se až do druhé poloviny devadesátých let jen lehce inovované vozy montovaly v Kolumbii a na Tchaj-wanu, ale ve větších počtech až do roku 1997 také vyráběly v Argentině. Od jara 1985 do léta 2000 opouštěly R9 továrnu Renault-Oyak v turecké Burse, přičemž prošly několika menšími omlazovacími kúrami. Podle ne zcela jednoznačných údajů celková produkce R9 na světě překročila 3,5 milionu exemplářů. ■