



V této podobě se „patnáctka“ dovážela i k nám



Čtyřmístné kupé Renault 15 TL ročníku 1973

Renault 15 a 17 Dvojčata

V červenci 1971 debutovala dvojice sportovně střížených vozů Renault 15 a 17 s předním pohonem a vyklápěcími třetími dveřmi v šikmé zádi. Do jara 1979 se jich prodalo bezmála 305 tisíc.

Renaulty 15 a 17 bezprostředně navazovaly na sedan R 12 představený v září 1969, z něhož převzaly nejen koncepci s motorem uloženým podélně před přední nápravou, ale celou podvozkovou plošinu s rozvorem 2,44 m. Poháněná přední kola byla zavěšená na spodních příčných trojúhelníkových ramenech a horních jednoduchých ramenech doplněných svislými vzpěrami s vinutými pružinami. Tuhá zadní náprava byla vedena dvojicí podélných ramen,

s trojúhelníkovým středovým závěsem a vinutými pružinami.

Zcela nová 4,26 metru dlouhá samonosná karoserie, jejíž libivé tvary navrhl šéfdesignér automobilky Gaston Juchet, měla tři různé podoby. Renault 15 se vyznačoval rozměrnými zadními bočními okny, zatímco Renault 17 měl za dveřmi menší negativně zakončená boční okna a v zadních sloupcích malá trojúhelníková okénka krytá svislými lamelami.



Přístup k zavazadlovému prostoru byl velmi dobrý

„Sedmnáctka“ existovala ve dvou karosářských verzích – vedle kupé s pevnou střechou také jako polokabriolet s pevnými rámy dveří a elektricky ovládanou shrnovací textilní střechou. Ta byla navíc shora



Renault 15 měl za dveřmi dlouhá boční okna



*LES RENAULT 15 ET 17
Prospekt na vozy Renault 15 a 17 z roku 1972*



Renault 17 se vyznačoval osobitým profilem



Jeden z prvních polokabrioletů Renault 17



Interiér čtyřmístného kupé Renault 17 TL



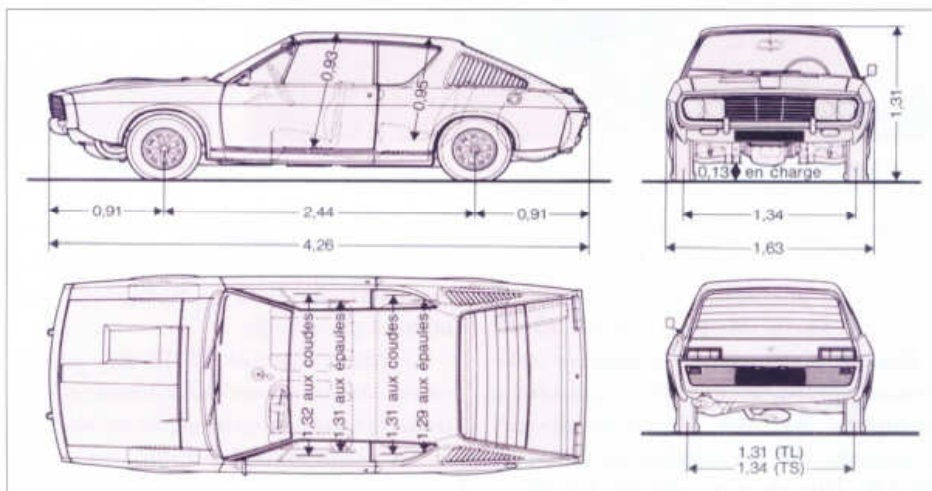
Také „sedmnáctka“ měla vyklápěcí dveře v zádi



Palubní deska se čtyřmi štítky nad přístroji



Pohled na otevřenou střechu polokabrioletu



Vnější a vnitřní rozměry vozu Renault 17

chráněna proti nepohodě odnímatelným krytem z plastu. Náběh výroby polokabrioletu se poněkud opozdil, zákazníci se jej dočkali až v sezóně 1972.

Typickými prvky obou modelů byly nárazníky: přední obepínal celou masku a kromě pryžové lišty po obvodu byl dole doplněn dvojicí pryžových bloků, zadní nárazník byl zhotoven z plastového sendviče zasazeného do chromovaného rámu. „Patnáctka“ dostala do vínku dvojici obdélníkových světlometů, „sedmnáctka“ se pyšnila čtveřicí kruhových světlometů. Nahoru vyklápěcí dveře v zádi umožňovaly snadný přístup k zavazadlovému prostoru o objemu 300 litrů, zadní sedadlo však bylo pevně, sklopit se nedalo. Mírně futuristicky pojatou palubní desku zdobila čtveřice kruhových přístrojů, z nichž každý měl samostatný okrouhlý štítek.

Základ nabídky tvořil Renault 15 TL poháněný čtyřválcem 1289 ccm o výkonu 60 k DIN (44 kW). Byl to lehce upravený motor z „dvanáctky“ osazený dvojitým karburátorem Weber. Renault 15 TL zpočátku jako jediný z této řady neměl výstupek na kapotě. Musel vystačit s plnými kotouči



Modernizovaný Renault 15 GTL z jara 1976



Nově tvarované zadní víko dostalo větší okno

Jedno z posledních kupé Renault 15 GTL

předních brzd a bubnovými brzdami vzadu, i když na třináctipalcových kolech obutých do pneumatik 145 SR 13 uháněl přes 150 km/h. Modely Renault 15 TS a Renault 17 TL měly pod kapotou ozdobenou vpravo asymetricky umístěným výstupkem čtyřválec 1565 ccm převzatý z Renaultu 16 TS a vyladěný na 90 k DIN (66 kW). Oba na pneumatikách 155 SR 13 dosahovaly rychlosti 170 km/h, měly přední kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, ale vzadu nadále brzdy bubnové. Od podzimu

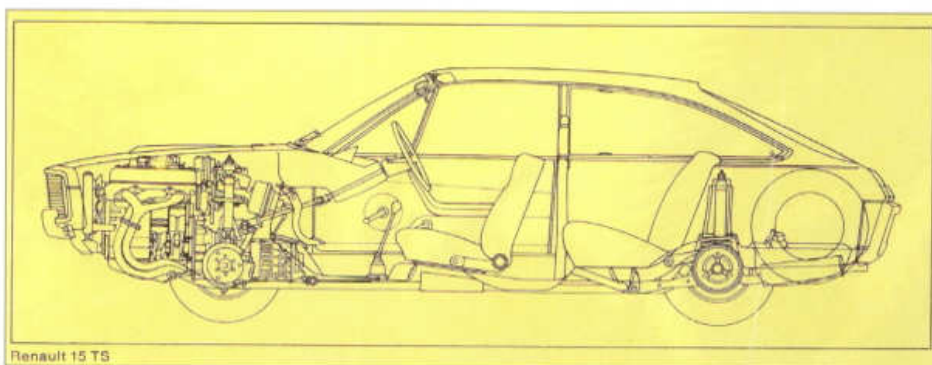
1972 se do obou těchto modelů za příplatek montovala – místo standardní čtyřstupňové manuální převodovky – třístupňová automatická převodovka.

Nejdražší Renault 17 TS byl prvním vozem své značky sériově vybaveným elektronicky řízeným vstřikováním paliva. Díky němu výkon čtyřválec 1565 ccm vzrostl na 108 k DIN (79,5 kW), takže ve spojení s pětistupňovou manuální převodovkou uděloval kupé i polokabrioletu nejvyšší rychlost přes 180 km/h. Tentokrát už

byly kotoučové brzdy na všech čtyřech kolech, přední s vnitřním chlazením. Renault 17 TS převzal litá kola z nabroušeného sedanu Renault 12 Gordini opatřená pneumatikami 165 SR 13, stejně jako R 17 TL měl standardně otáčkoměr a vyhřívané zadní okno, navíc dostal i elektrické ovládání oken ve dveřích.

Karoserie pro vozy Renault 15 a 17 vyráběla specializovaná firma Chausson v nově vybudovaném závodě v severofrancouzském Maubeuge, kam se koncem roku 1972 přestěhovala i finální montáž, jež do té doby probíhala v továrně Renault v Sandouville nedaleko přístavu Le Havre. V roce 1973 dosáhla produkce vozů Renault 15 a 17 rekordní výše téměř 71 tisíc kusů, z toho bezmála 49 tisíc „patnáctek“ a 22 tisíc „sedmnáctek“ (včetně 3730 polokabrioletů).

Od září 1973 měl i Renault 15 TL kvůli unifikaci dílů výstupek na kapotě a za příplatek mohl dostat třístupňovou samočinnou převodovku. Renault 17 TS

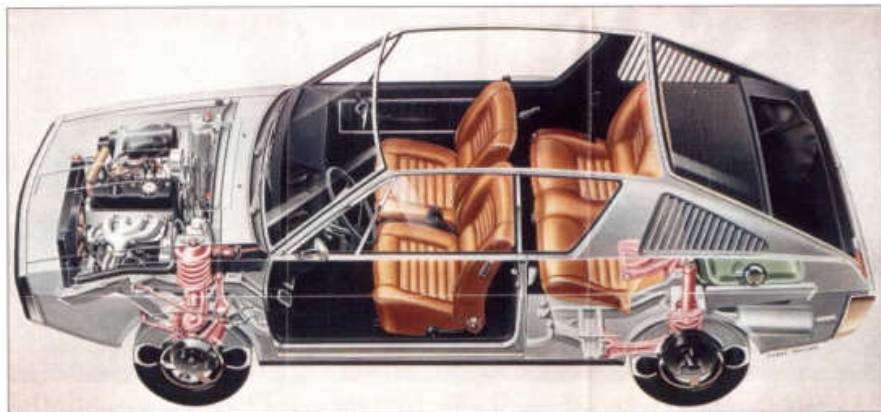


Renault 15 TS



Polokabriolet Renault 17 TS ročníku 1978

Zád polokabrioletu s decentním spoilerem



vstoupil do modelového roku 1974 s motorem zvětšeným na 1605 ccm, jenž vykazoval lepší průběh točivého momentu. Zároveň dostal na zadní nápravu stabilizátor většího průměru. Okénka v zadních sloupcích všech „sedmnáctek“ byla nyní pevná, zatímco dříve se dala pootevřít. Rok 1974 silně poznamenala ropná krize, prodeje automobilů se dramaticky propadly – vozů Renault 15 a 17 se prodalo všeho všudy 39,5 tisíce, z toho 28 tisíc úspornějších „patnáctek“. Jednou z obětí krize se stal sportovně laděný Renault 12 Gordini. Novým nositelem slavného jména se v modelovém roce 1975 stal Renault 17 Gordini, dřívější R 17 TS.

V únoru 1976 byla představena modernizovaná řada vozů Renault 15 a 17. Měly upravenou příď karoserie s nárazníkem jen ve spodní polovině, zatímco horní část rámu masky byla nyní v barvě vozu. Nově tvarované třetí dveře v zádi byly ploché a opatřené větším oknem, mezi zadními světly přibyl barevný pás a nad ním i světly decentní černý spoiler. Nová palubní deska měla klasičtější tvar a s výjimkou nejlevnějšího kupé Renault 15 TL byly všechny modely vybaveny předními sedadly s vysokým opěradlem

přecházejícím v opěrku hlavy a nastavitelnými bočními opěrami.

Modernizovaná „patnáctka“ se vyráběla pouze s motorem 1298 ccm o výkonu 60 k DIN (44 kW) spojeným se čtyřstupňovou manuální nebo za příplatek s třístupňovou automatickou převodovkou. Vedle základního provedení se objevil dražší Renault 15 GTL, jenž se výbavou vyrovnal „sedmnáctkám“. Inovovaný Renault 17 TS poháněl čtyřválec 1647 ccm s dvojitým karburátorem Weber a výkonem 98 k DIN (72 kW) doplněný pětistupňovou převodovkou. Renault 17 Gordini si zachoval motor 1605 ccm s elektronicky řízeným vstříkáváním paliva a výkonem 108 k DIN (79,5 kW) stejně jako pětistupňovou převodovku. Na pneumatikách 165 HR 13 dosahoval maximální rychlosti přes 180 km/h.

Modernizace přechodně oživila zájem zákazníků – v roce 1976 se prodalo 47 tisíc vozů této řady, z toho téměř 35 tisíc „patnáctek“. Už v následujícím roce však prodeje znovu prudce poklesly a bylo jasné, že se blíží konec kariéry těchto módních automobilů. V létě 1977 z nabídky zmizely vozy Renault 17 Gordini a vedle kupé Renault 15 TL a GTL už se vyráběl jen Renault 17 TS

v provedení kupé a polokabriolet. Postupně utlumovaná výroba byla ukončena v únoru 1979, přičemž rokem narození 1979 se mohly pochlubit jen dvě tisícovky vozů. Až do léta 1979 se pak doprodávaly „patnáctky“ a „sedmnáctky“ ze skladových zásob. Celková produkce od roku 1971 dosáhla čísla 304 856 automobilů, z toho 209 887 exemplářů Renaultu 15 a 94 969 kusů Renaultu 17, včetně 23 400 polokabrioletů.

Do Československa bylo v letech 1974 až 1978 dovezeno celkem 729 kupé Renault 15, většinou s výbavou TL a motorem 1298 ccm. Pouhou čtvrtinu z tohoto počtu – přesně 182 kupé Renault 15 TL – prodala za koruny Mototechna převážně v roce 1975 a posledních 21 ze zásob v roce 1976. Zbylé tři čtvrtiny prodal za bony Tuzex, mimo jiné v roce 1975 i 55 kupé Renault 15 TS s výkonnějším motorem 1565 ccm. Po modernizaci v roce 1976 pak do Tuzexu přišlo i omezené množství kupé Renault 15 GTL s luxusnější výbavou. Automobily Renault 17 nabízel Tuzex jen formou individuálního dovozu a není známo, kolik se jich do Československa skutečně dostalo.

*Text: Jan Tuček
Foto: Renault*