

# PRVNÍ



# PĚTKA

Sportovní Renault 5 Alpine debutoval na jaře 1976



Čtyřicáté narozeniny slaví Renault 5 první generace, představený koncem ledna 1972. Do roku 1986 jich vzniklo přes 5,3 milionu...

Foto Renault

Původní Renault 5 a jeho nástupce s motorem napříč



Za otvírací střechu si zákazník musel připlatit (1972)

## JAN TUČEK

Renault potřeboval na přelomu šedesátých a sedmdesátých let nový malý vůz módních tvarů, jenž by oslovil mladé zákazníky a dámskou klientelu. Tak se zrodil 3,5 metru dlouhý Renault 5, jehož sympatické linie navrhl designer Michel Boué. *Pětka* dostala samonosnou karoserii s jen dvěma bočními dveřmi, což bylo v zemi galského kohouta cosi nevidaného. Do té doby platilo, že i malý francouzský automobil (např. R4, 2CV nebo 204) musel mít čtyři

boční dveře, vždyť zadními nastupovaly a vystupovaly děti cestou do a ze školy. Však také zkušený obchodník předpovídal tomuto pokusu nezdar. Vykápěcí třetí dveře v zádi usnadňovaly přístup k zavazadlovému prostoru, jehož objem 270 litrů se dal složením zadního sedadla zvětšit na 580, respektive až 900 litrů (měřeno po strop). Poprvé použité velkoplošné nárazníky z polyesteru bez újmy odolávaly nárazům do rychlosti 7 km/h. Dveře se obešly bez klik, otvíraly se tlačítky... Renault 5 první generace měl motor uložený podélně za přední nápravou, s rozvodovkou a čtyřstupňovou převodovkou směřující ku-

předu. Řadící páka byla uprostřed u palubní desky. Všechna čtyři kola byla nezávisle zavěšena, přední na příčných ramenech a zadní na vlečených klikách, a odpružena zkrutnými tyčemi, vpředu podélnými a vzadu příčnými. Palivová nádrž, uložená vzadu, měla objem 41 l (později 38 l); náhradní kolo bylo vpředu, vpravo pod kapotou. *Pětka* debutovala v sezoně 1972 ve dvou základních provedeních. Levnější Renault 5L měl pro domácí trh čtyřválec 782 cm<sup>3</sup> o výkonu 34 k (25 kW)/5200 min<sup>-1</sup>; pro export motor 845 cm<sup>3</sup>, jenž dával 36 k (26,5 kW)/5000 min<sup>-1</sup>. S oběma dosahoval rychlosti kolem 120 km/h a musel se spokojit s bubnovými brzdami na



Předseriový Renault 5  
na snímku z podzimu 1971

Renault 5  
bořil francouzskou tradici  
čtyř bočních dveří



Renault 5 Lauréate Turbo  
v provedení z roku 1984



Od léta 1979  
se vyráběly i pětidveřové vozy



◀ Renault Siete (= 7),  
španělská specialita  
se stupňovitou záďí (1980)

všech kolech. Dražší Renault 5TL dostal motor 956cm<sup>3</sup> o výkonu 43k (32kW)/5500min<sup>-1</sup>, s nímž uháněl rychlostí až 135km/h a zasloužil si tedy přední kotoučové brzdy. Od podzimu 1972 mohl mít TL za příplatek řadicí páku na podlaze. Novinkou jara 1974 byl model LS se čtyřválcem 1289cm<sup>3</sup> o výkonu 64k (47kW)/6000min<sup>-1</sup>, který dosahoval rychlosti 155 kilometrů za hodinu. O rok později jej nahradil 5TS s tímž motorem, ale s lepší výbavou včetně sedadel s vysokým opěradlem přecházejícím v opěrku hlavy. Motor 1289cm<sup>3</sup> s výkonem sníženým na 58k (43kW) poháněl pětiky prodávané od podzimu 1975

v USA pod označením Le Car. V únoru 1976 debutoval 5GTL s plastovými ochrannými pásy na bocích a úsporným motorem 1289cm<sup>3</sup> o výkonu 42k (31kW)/5000min<sup>-1</sup> s průměrnou spotřebou necelých 5 litrů benzínu na 100 kilometrů. Na jaře 1976 se stal hitem sportovní Renault 5 Alpine se čtyřválcem 1397cm<sup>3</sup>, naladěným na 93k (68kW)/6400min<sup>-1</sup>, a pětistupňovou převodovkou. Rezerva se tentokrát přestěhovala dozadu. Na litých kolech jezdil R5 Alpine přes 170km/h a dočkal se řady soutěžních a závodních verzí. Od února 1978 se prodával Renault 5 Automatic s motorem 1289cm<sup>3</sup>

o výkonu 55k (40,5kW) a třístupňovou samočinnou převodovkou. V červenci 1979 přišel na trh Renault 5 v pětidveřovém provedení, jehož boční dveře už měly kliky. V roce 1980 dosáhla produkce R5 rekordní výše 696 tisíc kusů, včetně 30 tisíc dvoumístných užitkových vozů R5 Sociétés. Do modelového roku 1981 vstoupily modernizované modely 5TL a GTL s motorem 1108cm<sup>3</sup> o výkonu 45k (33kW)/4400min<sup>-1</sup>, spojeným u TL se čtyřstupňovou a u GTL s pětistupňovou převodovkou. Od jara 1981 poháněl vozy s třístupňovým automatem čtyřválec 1397cm<sup>3</sup>, naladěný na 58k (43kW)/5000min<sup>-1</sup>; tentýž motor o výkonu 63k (46kW)/5250min<sup>-1</sup> se montoval do R5 TS a TX s pětistupňovou manuální převodovkou. Na podzim 1981 debutoval R5 Alpine Turbo, jehož přední kola poháněl přeplňovaný motor 1397cm<sup>3</sup> o výkonu 110k (81kW)/6000min<sup>-1</sup>, s nímž jezdil přes 185km/h. V září 1984 byl představen Renault 5 druhé generace s napříč uloženým motorem a zcela novým podvozkem i karosérií; původní pětiky se však vyráběly v omezeném množství dál pod označením R5 Lauréate. Poslední z 5,3 milionu vozů první generace opustily výrobní linku až v létě 1986. Vedle Francie se pětiky do roku 1984 vyráběly také v Belgii (793 tisíc vozů) a ve Španělsku (983 tisíc). Montáž R5 probíhala i v deseti dalších zemích, od Jižní Afriky přes Írán a Thajsko až po Malajsii. Španělskou specialitou z let 1974–1980 byl navíc Renault 7 (respektive

Foto Renault

Foto Renault

Foto Tom Hyman