

SPECIÁL

klasič

Veterány a youngtimery

NĚMECKO ITÁLIE

VERSUS

PĚT ATRAKTIVNÍCH
DUELŮ



STÁTNÍ ZAMĚSTNANEC
Trabant Tramp



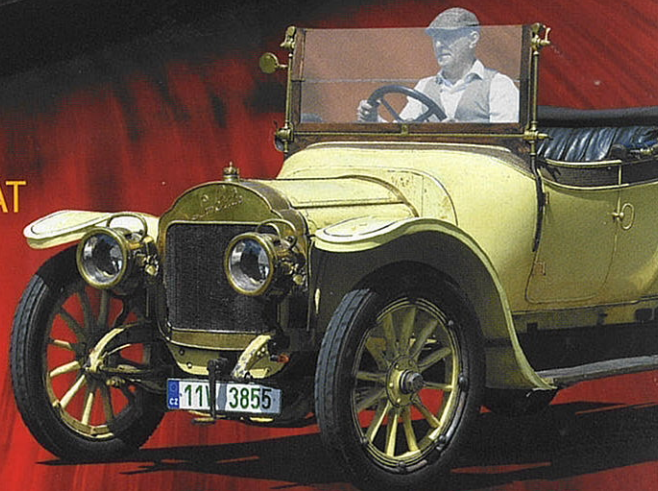
SOUTĚŽÁK
vs. SÉRIOVKA

Ford Sierra RS Cosworth 4x4



111 LET STARÝ UNIKÁT

**LÉON
BOLLÉE
14/20 HP**



9 771210 108022

03

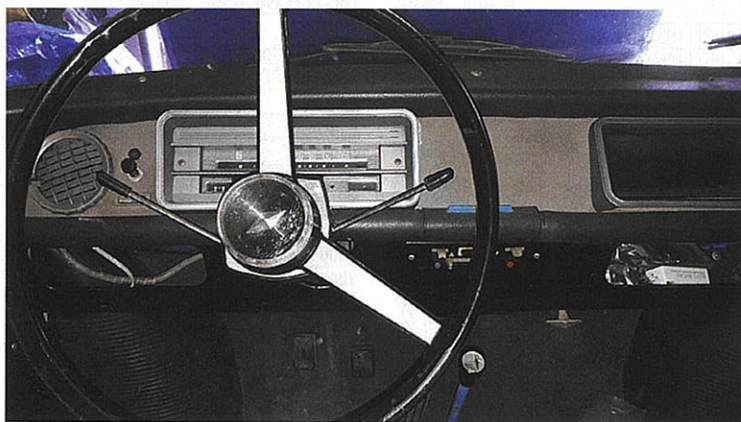




Koncepce hnacího ústrojí s motorem za zadní poháněnou nápravou je u nás nejčastěji spojována s domácí značkou Škoda, jež tato auta nabízela v letech 1964 až 1990. Často s dovětkem, že šlo o beznadějně zastaralou techniku.

ODOLNÁ MECHANIKA PORAŽENÁ KOROZÍ

Renault byl spolu s italským Fiatem a dále Fordem jedinou automobilkou ze západní Evropy, která slavila větší úspěchy také na jinak velmi chudém automobilovém trhu socialistického Československa. Pokud zůstaneme u Renaultu 8, v letech 1962 až 1973, kdy probíhala jeho výroba, prodalo se v ČSSR přibližně osm tisíc kusů tohoto zajímavého vozu. Auto se nabízelo jak prostřednictvím PZO Tuzex, tak také na volném trhu v rámci sítě prodejen Mototechny. Tady je zajímavé, že základní cena vozu v Mototechně v roce 1964 činila 44 000 Kčs. Mimochodem úplně stejně jste zaplatili za tehdy



zbrusu novou Škodu 1000 MB, která měla s R8 stejnou koncepci a podobně řešenou pohonnou jednotku. P tehdy módními a zároveň účelovými hranatými tvary se podepsal průmyslový návrhář Philippe Charbonneau. Zajímavost představuje kapota zavazadelníku s podélným prolisem do tvaru písmene V.

Kabina Renaultu 8 je poplatná sedesátým letům. Na pravé páčce ovládá zcela netypicky ukazatele směru. Řadicí páka je u všech verzí na podlaže

Renault 8 Gordini a čtyřoká maska



■ Gordini představovalo vrcholnou sportovní verzi R8, v nabídce byly dvě varianty: Slabší R8 1108 s motorem 1108 cm³ a výkonem 86 koní při 6500/min a výkonnější R8 1255 s motorem 1255 cm³ a výkonem 103 koní/6750/min. Oba s dvojicí karburátorů Weber 40 DCOE. Technických odlišností ale bylo více, přičemž pouze gordini dostalo palivovou nádrž také vpředu (mělo tudíž dvě), jistě z důvodu lepšího vyvážení. Také chladič byl umístěn vpředu, což si vyžádalo další úpravy na chladicí soustavě. Druhou zvláštností představovalo odpružení zadní nápravy se dvěma tlumiči na každé straně. Standardní R8 měl po jednom tlumiči. A dále byl brzdový systém vybaven podtlakovým posilovačem, což běžné R8 nenabízely. R8 Gordini byl na první pohled rozeznatelný podle takzvané čtyřoké masky nebo jinak dvou

párů předních kruhových světlometů. Ovšem pozor - ne každý R8, který má čtyři světlomety, musí být Gordini. R8 byl v tehdejší ČSSR natolik populární (mimo jiné také zásluhou Vladimíra Hubáčka, který s ním úspěšně závodil), že se našla firma (nebo spíše družstvo), která nabízela konverzi na masku se čtyřmi světlomety namísto dvou. Snad aby i naše R8 vypadaly jako slavné gordini, které se k nám samozřejmě nevozilo. Jenže to mělo háček. U pravého R8 Gordini mají vnější přední svítelný větší průměr než vnitřní, zatímco československá konverze měla oba světlomety v páru stejné. Vedle verze Gordini se nabízela také varianta R8S (myšleno Special), vyráběná jen ve žluté barvě, která měla vzhled R8G, ale zároveň ji poháněl motor o objemu 1108 cm³ s jedním karburátorem Weber o výkonu pěkných 37 kW, tedy 50 koní.

Francouzské zvláštnosti

R8 se stal prvním velkosériově vyráběným vozem, který používal kotoučové brzdy na všech kol. Ty byly navíc i vzadu v kolech, nikoliv po stranách rozvodovky jako například u některých modelů Alfy Romeo či Aston Martinu. Snadný přístup zde dostal přednost před snahou snížit hmotnost neodpružených částí vozidla. Dle slov Petra Majvalda, majitele R8, představují problém i samotné kotouče brzd, které se obtížně shánějí. Mnozí se proto pokoušeli je nahradit naopak vcelku dostupnými kotouči z většího a koncepčně odlišného modelu Renault 12, který u nás dobře známe coby rumunskou licenci Dacia 1300/1310. Kotouče pro R12 ovšem mají menší průměr, což nekoresponduje s R8, který měl standardně 15palcová kola, kdežto R12 jezdil na menších, 13palcových.

Jinou zvláštnost představuje ovládání ukazatelů směru. To je na pravé multifunkční páčce, nikoliv levé jako u většiny aut. Petr Majvald má k tomu zajímavé vysvětlení: „V době vzniku vozu patřilo kouření cigaret a tabáku ke společnému bontonu, a to i při řízení auta. Při korzování ulicemi Paříže tak řidič držel cigaretu v levé ruce ven z okna a pravou ovládal volant spolu s blikáči.“

Třetí zajímavostí je uzavřená chladicí soustava, která byla vzhledem k době vzniku pokroková. R8 má chladič umístěný vzadu stejně jako naše Škoda 1000 MB, respektive 100/110. Tím však podobnost v zásadě končí. U osmičky vstupuje vzduch k chladiči netypicky pouze žebrovanými otvory na zadní straně víka motorového prostoru. Odtud je nasáván od chladiče ventilátorem a dopravován směrem k motoru. Tady otáčí svůj směr, přičemž dochází k jeho odsávání pouhou jízdou za vozidlo, čemuž ještě napomáhá usměrňovací plechový kryt pod agregátem. V motorovém prostoru je navíc trvalý mírný přetlak, čímž je udržována jeho čistota.

Kde se to tankuje

Vzhledem ke koncepci „vše vzadu“ našla palivová nádrž místo nad převodovkou, tedy z pohledu bezpečnosti vcelku dobré řešení. Jenže to má háček. „Pokud se na auto pozorněji podíváte ze všech stran, nikde nenajdete dvířka zakrývající plnicí hrdlo pro benzin,“ říká Jan Mišurec, který provozuje R8 vyrobený v prosinci 1967 a prodaný jako nový v Československu. „Hrdlo nádrže se totiž ukrývá v motorovém prostoru, což při tankování vyžaduje opatrnost,“ dodává Mišurec. Šlo zcela jistě o ústupek při výrobě karoserie,

která se tímto zjednodušila. Ve snaze zlepšit rozložení hmotnosti na nápravu má R8 akumulátor uložený vpředu. Tady jednak ubírá místo na zavazadla a dále je potřeba nezvykle dlouhý kabel ke startéru, měřící přibližně čtyři metry.

Koroze nepřítel číslo 1

Z hlediska výskytu rzi není R8 ničím výjimečným, co by se nevyskytovalo i na jiných autech z té doby. Kde ji ale hledat? „Z mých zkušeností se rez nejčastěji vyskytuje v oblasti předních nosníků, jejichž součástí jsou takzvané kapsy, kde se usazují nečistoty,“ říká na úvod ke korozi Petr Majvald.

Zvláštnost představuje odtokový žlábek v zavazadelníku. „Nachází se pod gumovou rohoží a pod ním našla místo rezerva,“ dodává Majvald. Voda zde odtéká na rezervu a dále pod auto.

Jiné bolavé místo představuje odtokový kanál pod torpédem (plast, jenž překrývá spodní hranu čelního skla). S léty se ucpe a voda pak zatéká buď do kabiny, nebo pod podlahu. Zradou jsou krycí plechy lanovodů ruční brzdy. „Ty zakrývají část podlahy, kde celkem běžně bují koroze. A právě kvůli plechům to není při běžné prohlídce vidět,“ podotýká Majvald.

Ten dále doporučuje při koupi zvednout gumové koberce v kabině, zejména v oblasti pedálové skupiny.

Další místa podléhající rzi popisuje z vlastních zkušeností Jan Mišurec. „Když jsem v roce 2010 dělal opravu karoserie, přestože je na R8 k dostání stále dost součástek, sehnat prahy se mi nepodařilo. Nakonec je můj klem-píř musel vytvořit z několika kusů.“

Dveře rovněž korodují, zejména když se ucpou odtokové otvory v jejich spodní části. „Dveře ale většina klem-pířů opravuje tak, že poškozenou spodní část dveří odřízne a navaří nový plech,“ říká Mišurec.

„Zadní nápravnici jsem rovněž měnil, z té staré se rez olupovala doslova po kusech. Přední je zatím v pořádku, mám sice novou náhradní, ale její výměna není tak jednoduchá.“

Chce-li to člověk udělat pořádně, měl by to dělat na stolici a měřit, aby z dvoustopého vozidla nebylo čtyřstopé, či aby vůz nejel takzvaně bokem,“ vypráví.

Oba majitelé R8 se shodují, že na rozdíl od karoserie platí mechanika vozu za odolnou. Třeba motor, vždy čtyřválec s rozvodem OHV, svojí životností a odolností výrazně převyšoval obdobně kopírovaný agregát našich vozů Škoda 1000 MB/1100 MBX, později 100/110. Nelmuvé o živějším motoru.

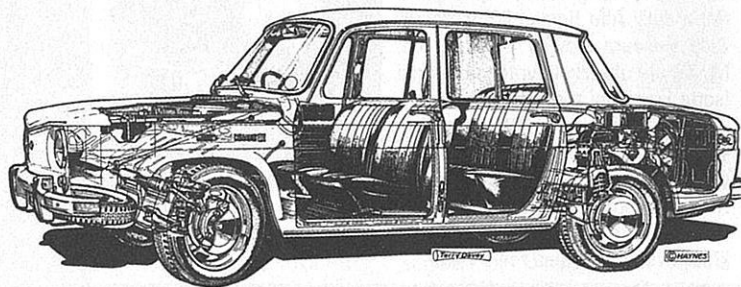
Tomáš Dušil



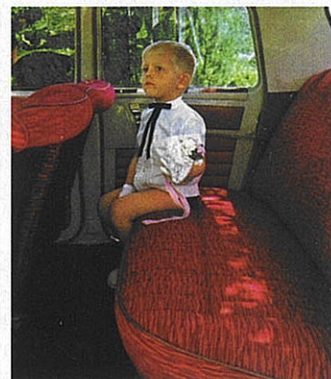
Model Gordini poznáte na první pohled podle čtyřkové masky. Vnější svítlna ale musí mít větší průměr než vnitřní. Stejný průměr znamená úpravu vzniklou u nás.

Renault 8 ve zkratce

■ Standardní Renault 8 poháněly dva řadové čtyřválcové o objemu 956 cm³, respektive 1108 cm³ s výkony 60 koní (44 kW). Vzhledem k pohotovostní hmotnosti od 720 kg ale byla dynamika dostačená. Přípravu směsi zajišťoval karburátor Solex. Menší motor se původně nabízel s tří- či čtyřstupňovou převodovkou, přičemž čtyřstupňová neměla do roku 1964 synchronizovanou jedničku, větší agregát měl od začátku plně synchronizovaný čtyřkvant. Později se také vyráběl s elektromechanickou automatickou převodovkou Jaeger. Zvláštností vozu byl elektrický startér, přičemž motor bylo možné natočit rovněž klikou. Podvozek vozu se samonosnou karosérií a motorem uloženým podélně za zadní poháněnou nápravou sázel na nezávislé zavěšení kol. Auto se postupně vyrábělo na mnoha místech světa, kromě Francie například ve Venezuele, Španělsku, Maroku, ale také Rumunsku, Mexiku, Kanadě či na Novém Zélandu. R8 tak byl skutečně světové auto.



Koncepci s motorem uloženým podélně za poháněnou zadní nápravou a převodovkou před ní se Renault 8 velmi podobá našim škodovkám z let 1964 až 1990



Prostornost byla i ve druhé řadě dostatečná. Spíše než o sedadlech můžeme mluvit o křeslech.

R8 se vyznačoval přísně hranatými tvary, čímž připomínal jiné francouzské auto té doby: Simku 1000