

120 metų automobilius gaminančios „Renault“ kompanijos istorija apima tris etapus. 1898-1944 m. ji priklausė jos įkūrėjui Louisui Renault. 1945-1995 m. įmonė buvo nacionalizuota ir tapo valstybės nuosavybe. Nuo 1995 metų „Renault“ veikia kaip „Renault S.A.“ kompanija. Bet nepaisant to, koks buvo laikmetis, „Renault“ visada gamino automobilius, kurie buvo itin pažangūs, atitiko aktualiausius visuomenės ir ekonomikos poreikius.

O kas yra „Renault“ šiandien? Žvelgiant į istoriją, tai buvo ir yra mašinos, sukurtos remiantis tomis pačiomis vertybėmis, apjungusiomis aistrą automobiliams, technologinę pažangą, šeimos ir darbo poreikius, poilsį ir pramogas.

Varomi aistros

Automobiliai, kurie buvo technologinio progreso smagalyje, tapo antrosios industrinės revoliucijos rezultatu ir visiškai pakeitė XX amžių. Tačiau šioje revoliucijoje svarbiausi veikėjai buvo ne tik inžinieriai ir mechanikai, bet ir visuomenė. Jiems automobiliai akimirksniu tapo aistros objektu, o galimybė greitai nuvykti iš vieno miesto į kitą, pasiekti atokiausius pasaulio kampelius ir laisvė važiuoti ten, kur tik užsigeisi, dar labiau skatino šį technologinį progresą.

1898 metai: „Type A Voiturette“

1898 metais pirmasis „Renault“ automobilis buvo sukurtas žmogaus, kurio didžiausia aistra buvo automobiliai. Naujomis transporto priemonėmis susižavėjęs dvidešimt vienerių metų Louisas Renault savo pirmąjį automobilį sukūrė šeimai priklausančioje pašiūreje Paryžiaus priemiestyje Bulonėje prie Senos (dabar Bulonė-Bijankūras). Tai buvo visiškai kitoks automobilis nei tuometinės mašinos. Jis turėjo lengvą, bet standžią vamzdinę važiuoklę, vos 1,75 AG „De Dion“ variklį, kuris su galiniais ratais buvo sujungtas ne tuo metu įprasta grandine ar diržu, o tiesiogine pavara per trijų greičių pavarų dėžę ir diferencialą. Taip gimė „Renault Type A Voiturette“ automobilis.

Tų pačių metų Kalėdų išvakarėse Louisas Renault šiuo pažangiu automobiliu nusprendė nuvažiuoti iki Montmartro viena stačiausių Paryžiaus gatvių Rue Lepic. Jam tai puikiai pavyko, o liudininkai įvertino pažangius automobilio sprendimus. Šis iššūkis sukėlė didelį susidomėjimą „Renault“ automobiliais ir akimirksniu buvo gauta net dvylika užsakymų su išankstiniu apmokėjimu. Ir nors tuo metu jaunasis Renault neturėjo nei įmonės, nei gamybos patalpų, tai netapo kliūtimi istorijai, kuri tęsiasi jau 120 metų.

1964 metai: „Renault 8 Gordini“

Nors „Renault“ garsėjo kaip šeimos automobilių gamintojas, kompanija buvo neabejinga greičiui ir azartui – populiarieji „4CV“ ir „Dauphine“ modeliai laimėjo „MonteCarlo“ ir „Tour de Corse“ lenktynes, taip ne tik patvirtinę savo itin didelį potencialą, bet ir sudominę masės lenktynių aistra.

Todėl 1964 metais specialiai jaunai ir automobilių sporto sužavėtai kartai buvo pristatytas „Renault 8 Gordini“ automobilis. Šis mažas ir lengvas sedanas turėjo garsaus automobilių mechaniko Amédée Gordini sukurtą 1100 cm³ variklį, pasiekiantį 95 AG (po dviejų metų buvo pristatyta versija su 1300 cm³ motoru ir atnaujinta išvaizda su keturiais žibintais). „Renault 8 Gordini“ buvo nudažytas išskirtine mėlyna „Bleu de France“ spalva, su dviem baltomis juostomis – taip gimė prancūzų automobilių sporto legenda.

Šeimos automobilis visiems gyvenimo atvejams

Tikras paradoksas: nors automobiliai buvo pristatomi kaip asmeninė susisiekimo priemonė, jie taip pat buvo ir puikus pasirinkimas šeimoms. Bėgant metams automobiliai tapo vis labiau pritaikyti jų poreikiams – kabrioletus pakeitė mašinos uždaru kėbulu, atsirado ketverios durelės, sėdynės priekyje ir gale, taip pat itin svarbus bagažo skyrius. „Renault“ automobiliai ir toliau stebino savo pažanga – kompanija sukūrė pirmąjį hečbeką – penkerių durelių modelį, taip pat pirmąjį pasaulyje vienatūrį. Automobiliai tapo gyvenamąja erdve ant ratų.

1965 metai: „Renault 16“

Jau 1957 metais „Renault“ vizijoje automobilis nebebuvo tik įprasta keturvietė mašina su bagažine. 1961 metais buvo pristatytas „Renault 4“ – pirmasis automobilis visiems gyvenimo atvejams. Bet šeimos automobiliui reikėjo kažko daugiau. Juo tapo „Renault 16“ – efektingos išvaizdos vidutinės klasės šeimyninis hečbekas, sukurtas šiuolaikinei pažangios visuomenės šeimai.

Įvairiapusiškumu „Renault 16“ neprilygo nei vienas tuometinis automobilis. Modelis neapsiribojo tik hečbeko kėbulu ir nulenkiomomis galinėmis sėdynėmis, kadangi automobilio erdvės sprendimai buvo sukurti įvairioms bagažinės konfigūracijoms, sėdynės galėjo būti ne tik sudedamos, bet ir išimamos. „Renault 16“ buvo itin pažangus šeimyninio gyvenimo būdo automobilis, sukurtas pateisinti šeimos lūkesčius, vykstant tiek į tolimas keliones, tiek ir apsipirkti savaitgaliais. Taip atsirado pats pažangiausias šeimos automobilis.

1984 metai: „Renault Espace“

Sukūrusi tokius automobilius kaip „Renault 4“, „Renault 16“, „Renault 6“ ir „Renault 5“, kompanija nusprendė, kad laikas dar pažangesniam automobiliui visiems gyvenimo atvejams. Tai turėjo būti komfortiška kaip sedanas, bet itin praktiška mašina. Modelis, kuris apjungtų „Renault 25“, „Renault 21 Nevada“ ir „Trafic“ automobilių privalumus. Ir tai buvo visiškai nauja automobilių kūrimo kryptis, neturėjusi pasaulyje analogų.

Tuo pačiu metu kitas Prancūzijos gamintojas „Matra“ svarstė apie „prancūziško vienetūrio“ gamybą. 1983 m. kompanijos susijungė ir taip gimė „Renault Espace“ – stilinga mašina vienetūrio kėbulu, su plokščiomis grindimis, modifikuojamu 5 arba 7 vietų salonu ir galingu 2 l varikliu.

Kadangi automobilis kainavo daugiau kaip 100 000 frankų (tiek pat kiek ir prabangus automobilis), pradžioje pirkėjai buvo atsargūs rinkdamiesi naujos klasės automobilį. Tačiau greitai šis modelis sulaukė milžiniško populiarumo tarp šeimų ir tapo ilgamečiu, vienvaldžiu lyderiu be jokios konkurencijos.

1996 metai: „Renault Scénic“

„Renault Scénic“ buvo dar vienas revoliucinis automobilis – pirmasis vidutinės klasės vienetūris, skirtas itin plačiai pirkėjų grupei. Tai automobilis, specialiai sukurtas jaunoms šeimoms, auginantiems kūdikius ir paauglius, poroms, kurie vairavo tą patį automobilį ir kuriems reikėjo įperkamos mašinos kasdienėms kelionėms ir atostogų išvykoms.

Būtent toks ir buvo „Scénic“ – pirmasis kompaktinis vienetūris, sukurtas itin sumaniai išnaudojus nedidelio automobilio salono erdvę su galimybe ją transformuoti visiems gyvenimo atvejams. Stumdoma vidurinė galinė sėdynė galėjo būti panaudota kaip staliukas, atlenkiamos galinės sėdynės, staliukai sėdynių nugarėlėse, itin daug talpų daiktams – viskas buvo sukurta itin patogiam naudojimui, todėl nieko keisto, kad 1997 m. „Renault Scénic“ buvo įvertintas Europos Metų automobilio apdovanojimu, taip pakartojęs „Clio“ ir „Renault 16“ sėkmę.

Bendradarbiaujant su profesionalais

Automobiliams tobulėjant, gamintojai pradėjo siūlyti ir specialiai prekybininkams pritaikytas mašinas, skirtas darbui. Praktiškai automobiliai turėjo itin daug paskirčių, o „Renault“ išgarsėjo kaip automobilių visiems gyvenimo atvejams – darbui, laisvalaikiui ir kelionėms – gamybos specialistai.

1952 metai: „Renault Colorale“

1950–1951 metais pasirodė skirtingų modifikacijų „Renault Colorale“ modelis – specialiai kaimo vietovėms pritaikytas praktiškas universalas. Tai buvo itin tvirtas automobilis, kurio važiuoklei panaudoti „Renault“ sunkvežimių sprendimai. Toks automobilis buvo ištisai įspūdingas – 1,82 m aukščio ir 1640 kilogramų svorio – beveik tiek pat svėrė trys „4CV“ modeliai. „Colorale“ buvo tikras dabartinių SUV pirmtakas – su visų ratų pavara, erdviu septynviečiu salonu, tad savo laikmečiu jis taip pat neturėjo jokių analogų rinkoje.

1959 metai: „Renault Estafette“

Komerciniai automobiliai ilgą laiką buvo gaminami kaip furgonai arba maži sunkvežimiai ir naudojami priklausomai nuo to, kiek reikėdavo pervežti krovinių. Bet pokario prekeiviams furgonai buvo pernelyg maži, o sunkvežimiai buvo nepatogūs važinėti siauromis gatvėmis. Todėl 1959 m. „Renault“ sukūrė „Estafette“ – praktišką modelį, apjungusį abiejų šių mašinų tipų savybes. Tai buvo pirmasis „Renault“ automobilis su priekiniais varančiais ratais – šis sprendimas leido gale sumažinti pakrovimo aukštį ir maksimaliai padidinti bagažinės tūrį.

„Estafette“ gale buvo lengvą pakrovimą užtikrinusios trejos durys, vairuotojo ir šoninės krovinių skyriaus durys buvo stumdomos – tai palengvino iškrovimą ir išlipimą. Automobilis turėjo daug modifikacijų – galėjo būti su padidinta prošvaisa, gaminamas kaip pikapas ar devynvietis mikroautobusas, taip pat kaip dirbtuvės ar gyvenamasis namelis ant ratų, greitosios pagalbos automobilis. Be to, „Estafette“ buvo dažomas ir ryškiomis – oranžine, geltona arba mėlyna – spalvomis.

Laikas poilsiui ir pramogoms

Ketvirtą dešimtmečio esminė socialinė naujovė Vakarų Europoje – mokamos atostogos – iš esmės pakeitė požiūrį į kažkada kaip prabangą vertintą laiką, o kelionės automobiliais tapo įprastos. Bet praktiškai automobiliai galėjo būti ir išskirtiniai.

1961 metai: „Renault 4“

Atėjus laikui pakeisti itin populiarių „4CV“ modelį, „Renault“ atsižvelgė į ypatingą socialinę padėtį Europoje – gyventojai iš provincijos masiškai kraustėsi į miestus, bet apsigyvendavo ne miestų centruose, bet priemiesčiuose. Taip kūrėsi ištisi rajonai, kuriuose gyveno darbuotojai ir klestėjo vidurinis sluoksniu. O priemiesčiai tapo naująja gyvenamąja aplinka – iš dalies miestas, iš dalies užmiestis.

Tad „Renault“ nusprendė sukurti itin praktišką automobilį, kuris darbo dienomis tarnautų

kaip darbo mašina, o savaitgaliais ir atostogų metu būtų visavertis šeimos automobilis. Tokiu tapo 1961 metais debiutavęs „Renault 4“ – pirmą kartą pristatytas modelis hečbeko kėbulu su praktiškais penkeriomis durelėmis, kurios užtikrino lengvą pakrovimą. Automobilio vairuotojui tereikėjo tik pakelti galines sėdynes, kad galėtų pervežti didelį krovinį – taip gimė automobilis visiems gyvenimo atvejams.

1999 metai: „Renault Avantage“

Kaip sufleruoja pavadinimas, „Avantage“ buvo dar vienas laiką pralenkęs modelis, greta su tokiais žymų pėdsakų automobilizmo istorijoje palikusiomis mašinomis kaip „Espace“, „Scénic“ ar „Twingo“. „Renault“ išliko ištikimi sau ir sukūrė analogų neturintį automobilį. Tuo metu, kai buvo madingi žemi kupė automobiliai, jie pristatė mašiną su aukštai sumontuotomis sėdynėmis, o vietoje aptakių linijų dominavo išraiškingos ir briaunuotos formos. Nebuvo čia ir mažų langų – keleiviai galėjo mėgautis puikiais vaizdais su panoraminio stoglangiu, o itin šviesus salonas labiau priminė poilsio kambarį. Tradiciniai valdymo prietaisai su daugybe mygtukų ir ciferblatų buvo pakeisti subtiliu ir minimalistiniu prietaisų skydeliu.

Tad dar prieš prasidedant SUV automobilių erai, „Avantage“ tapo drąsiu kupė ir vienatūrio automobilio hibridu – tikru 2000-ųjų metų laisvalaikio automobiliu.

