

RENAULT 16

— en „mangfoldig” bil



Renaultfabrikken har ikke omgitt sin nye modell med så mye hemmelighetskremmeri som vanlig er blant bilprodusenter når de har noe nytt «på lur».

Allerede for mange måneder siden kunne aviser og tidsskrifter bringe bilder og tildels utførlig omtale av bilen. Fotografiene var til og med sendt ut av Renaults egen PR-avdeling. Nå var det for såvidt ikke så om å gjøre for Renaultfabrikken å holde den nye bilen hemmelig fordi den ikke skulle avløse noen annen av fabrikkens modeller.

Men selve bilen lot vente på seg. De fleste regnet nok med at den «store» Renault ville åpenbare seg på Paris-salongen (hvor den ville blitt den eneste attraksjonen), men hverken den eller Peugeot 402 var å finne på utstillingen.

Vi var så smått begynt å tro at Renault hadde droppet hele prosjektet da vi fikk fabrikkens invitasjon om å komme til Juan des Pins på den franske riviera for å se og prøvekjøre Renault 16.

Hvis en moderne masseprodusert bil skal ha noen mulighet for å bli en varig suksess, må den oppfylle mange forskjellige krav. Man har

funnet at i de fleste vesteuropeiske land vil antallet familier med mer enn to barn øke progressivt og at i f. eks. Frankrike vil 22 pst. av befolkningen utgjøres av ungdom mellom 16 og 20 år i 1970.

Man regner derfor med at det vil være stigende interesse for biler med minst fem sitteplasser og at passasjerene vil få økt innflytelse når familiebilene skal velges.

Det store publikum vil forlange en bil med god plass til passasjerer og bagasje, men med beskjedne ytre dimensjoner. Den må være lett å manøvrere og ha en motor som er kraftig nok til å gi god akselerasjonsevne og høy marsjfart uten å drikke for meget bensin. Bilen må ha pene linjer som holder seg moderne i noen år og — sist men ikke minst — prisen må ligge på et rimelig nivå.

Renault 16 er den franske statsbedriftens svar på alle disse krav, og prøvturen vi hadde med nykomlingen viste at den langt fra er noe dårlig svar.

Generell beskrivelse av Renault 16.

Femseters — fem dørers — personbil som ved hjelp av et snedig sete-

arrangement kan gjøres om til stasjonsvogn eller varevogn. Motoren er plassert foran i bilen og trekker forhjulene. Bilen leveres i tre utgaver: «Lux», «Gran Lux» og «Gran Luxe» med nedfellbare forseter.

Karosseriet — er et helsveiset selv bærende stålkarosseri bygget på et stivt «plattformchassis». Bakpartiet har den moderne «Fast Back» utformingen som gir mindre virveldannelser i luftstrømmene bak bilen. Største delen av «Baksmekken» inklusive bakruten er hengslet i overkant og danner en femte dør. Dette arrangement har gjort det nødvendig å stive av karosseriet med en kraftig kanal langs — og på hver side av taket. Selve taket er ganske flatt med en «kam» på hver side (à la Mercedes 230 SL) og i bakkant er det spalter eller luftuttak. De fire dørene åpnes alle fremover. Smale vindusrammer og dørstolper og store glassflater gir utmerket oversikt til alle retninger. Støtfangerne av forkrommet stål er tredelte og går «rundt hjørnene» for å gi maksimum beskyttelse. Støtfangerhornene er av gummi. Grill og frontlyktinnfatning er av eloksert lettmetall.

Delte meninger — må man nok

Det kan nok være delte meninger om utseendet, men om ikke direkte vakker, så i hvertfall praktisk.

Høyre forsete og bakseteryggen arrangert i posisjon «Rallye».

Fronten har fått en vellykket utforming. En fiks detalj er at frontlysene kan justeres etter bilens belastning ved hjelp av en liten «spak» i siden av lykteringene.

Nederst: Bagasjerommet i Renault 16 er imponerende stort, selv når baksetet står i «normalstilling».



vente seg når det gjelder den nye Renaultens utseende. Forparten vil nok de aller fleste synes er pen, men bakparten blir det kanskje verre å få folk til å godta. Men — pen eller ikke pen — praktisk er i hvertfall Renault 16, og det teller tross alt mest. Setene er vel det mest interessante på Renault 16. Setene i seg selv er kanskje ikke så merverdige, men de mange kombinasjonsmuligheter er virkelig en genistrek. På «Gran Luxe»-modellen med nedfellbare forseter kan man få til hele syv forskjellige setekombinasjoner:

1. *Normalstilling:* Baksetet står i bakerste stilling og gir god plass for tre voksne personer. Bagasjerommets kapasitet er nå på 346 liter.

2. *Feriestillingen:* Hele baksetet flyttes frem 15 cm. Det blir nå noe dårligere med benplass for baksetepassasjerene, men hvis de ikke er altfor storvokste, skulle det fremdeles være brukbar plass.

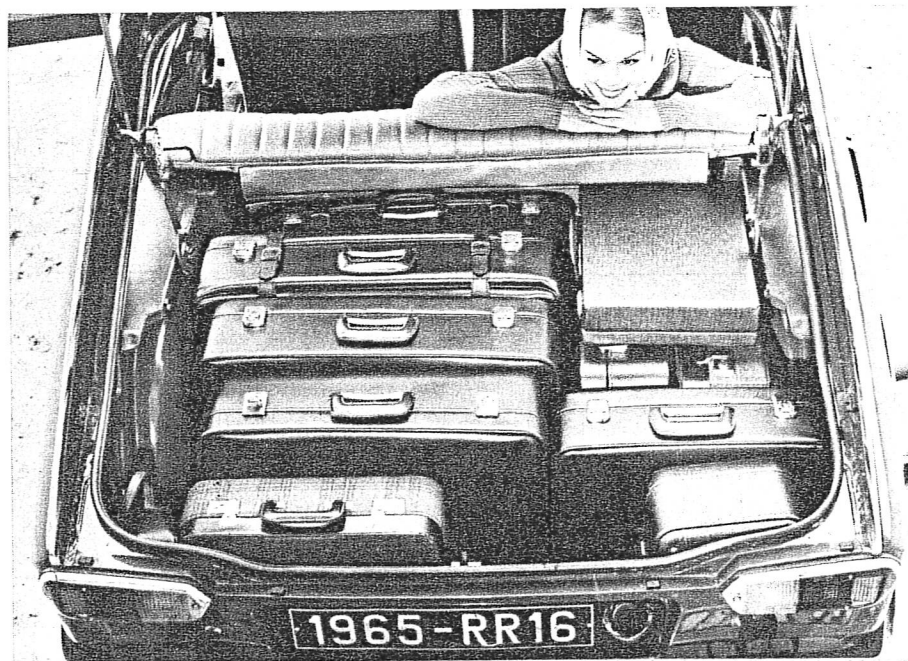
Bagasjerommets kapasitet er økt til 424 liter.

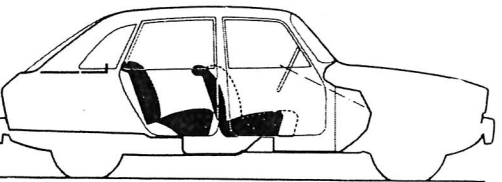
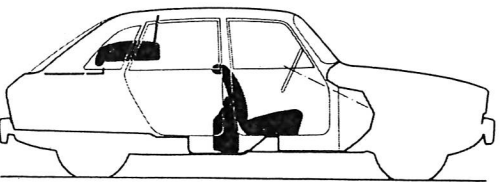
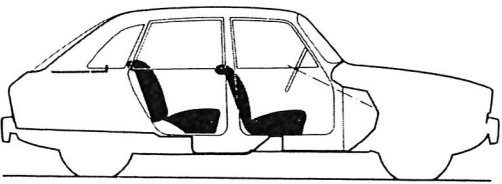
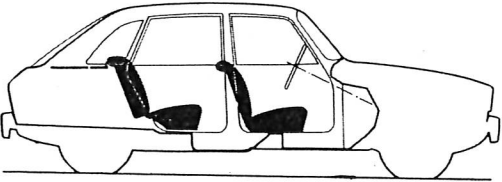
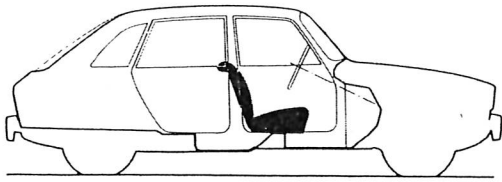
3. Hvis man skal frakte mer omfangsrike eller særlig lange ting, kan man henge bakseteryggen opp under taket og vippe seteputen frem mot forsetene. Bagasjerommets lengde er nå på 160 cm og kapasiteten hele 750 liter.

4. Hvis ikke den forrige kombinasjon gir nok plass, kan man ta ut hele baksetet og få 975 l til disposisjon. Bagasjerommets lengde er da 190 cm.

Nevnte kombinasjoner er standard på alle tre modellene. På Gran Luxe har man dessuten:

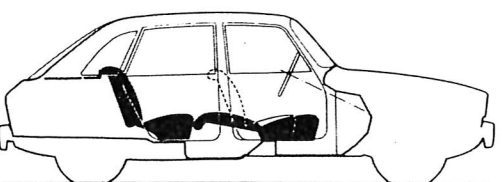
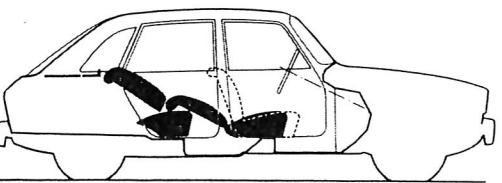
5. Posisjon «Mor og barn» hvor baksetet skyves helt frem mot forsetet. Småbarn kan da ligge i bak-





Bildet viser det effektive ventilasjonsanlegget i R-16. «Gjellene» ved bakdøren leder den «brukte» luften ut.

«Hokus Pokus» — syv forskjellige setekombinasjoner.



setet uten fare for å falle ned på gulvet.

På «Gran Luxe» med nedfellbare forseter har man, som nevnt ennå to muligheter:

6. «Rallyposisjonen», hvor man vipper opp bakseteryggen og legger den til hvile på bakkdørens armlener, forsetets rygg felles bakover, og man har den deiligste lenestol.

7. Til syvende og sist kan man felle forseteryggen helt ned i flukt med baksetet og man har seng.

Motoren — er en toppventilert fire-sylindret rekkemotor hvor blokken og topplokket er støpt av lettmetall. Man har benyttet våte sylindreforinger og ventilsetene er krympet inn i topplokket. Motoren er «underkvadratisk» dvs. boringen er mindre enn slaglengden. Ventilene sitter skrått i topplokket og aktiveres av den kjedevnevne kamaksel via støtstenger og vippearmer. Takket være at kamakselen er plassert høyt og i siden av blokken har man kunnet benytte særlig korte og lette støtstenger.

Kjølesystemet — er, som på de andre Renaultsmodellene «hermetisk» lukket.

Fjæringen — er uavhengig på alle fire hjul. Som fjærende element benyttes langsgående torsjonsstaver foran og tverrgående torsjonsstaver bak. Hydrauliske teleskopstøtdem-

per er plassert under instrumentbordet. Lufttilførsel skjer gjennom et gitter foran frontglasset. Separate varme og friskluftskanaler gjør det mulig å dirigere kjølig luft til ansiktet samtidig som varm luft ledes ned i bunnet av bilen eller mot frontglasset. Åpninger i bakkant av taket og karosseriet slipper den «brukte» luften ut. Systemet muliggjør god ventilasjon uten at noe vindu behøver å åpnes.

Data for Renault 16.

Motor: 4 syl. 1470 cm³, 62,5 SAE HK ved 5000 omdr./min.

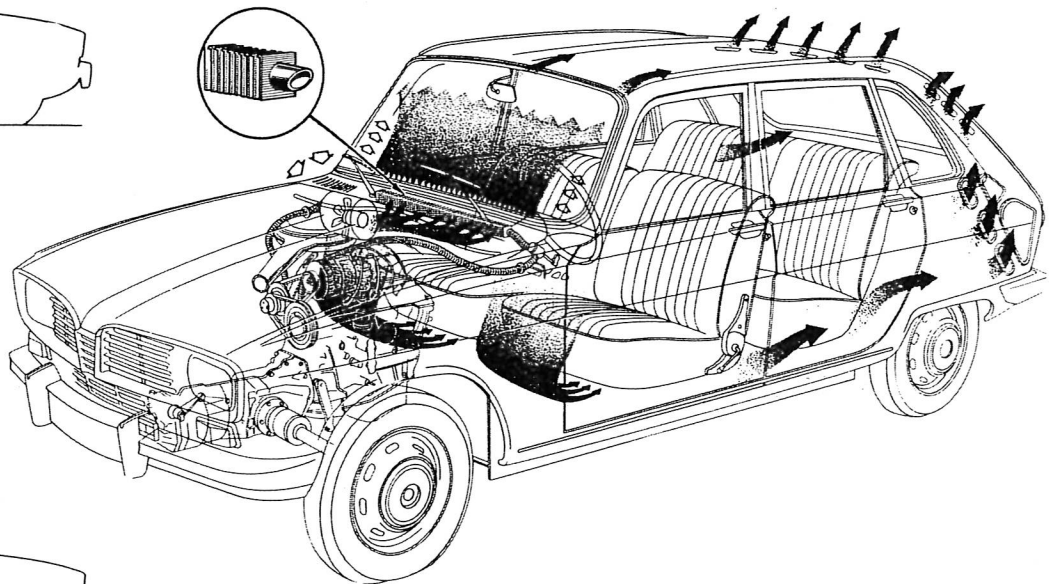
Karosseri: Lengde 423 cm, bredde 164 cm, høyde 145 cm, markklaring (lastet) 15 cm. Vekt kjøreklar 980 kg.

Gummi: Dunlop SP, 145 × 355.

Gear: 4 gear forover, alle synkroniserte, og revers.

Prøvekjøringen foregikk som nevnt, på den franske riviera og ruten, som var godt variert, gikk langs kysten fra Juan des Pins til St. Tropez. Derfra over åsene fram til le Muy og videre motorveien til Nice.

Bilene vi hadde fått utlevert var av O-serien og hadde følgelig en del barnesykdommer som vi ikke skal nevne her, fordi fabrikken sikkert kommer til å rette på dette og hint før bilen «slippes løs» blant publikum.



pere og krenningsstabilisator foran og bak.

Bremsene. Renault 16 har skivebrems foran og trommelbrems bak. En ventil i bremsesystemet hindrer bakhjulene i å blokkere.

Elektrisk utrustning. 12 Volts batteri og vekselstrømsdynamo. Rektangulære frontlyskastere som kan reguleres etter bilens belastning.

Styringen er tannstang og pinjong. **Ventilasjon og varme:** Varmeappa-

Vi skal heller ikke gå i detalj når det gjelder kjøreegenskaper o. l. fordi det vil komme en mer utførlig testrapport siden. Kort sagt. Vi syntes Renault 16 var en meget interessant bil med sjarmerende egenskaper og spekket med tekniske finesser. Hvis prisen blir noenlunde rimelig føler vi oss forvisset om at Renault 16 vil få mange venner når den kommer hit til landet om et års tid.

Hans H. Gravdal.