

Renault 16 TS



Najdražji avto za dinarje

Zvezda ugaša

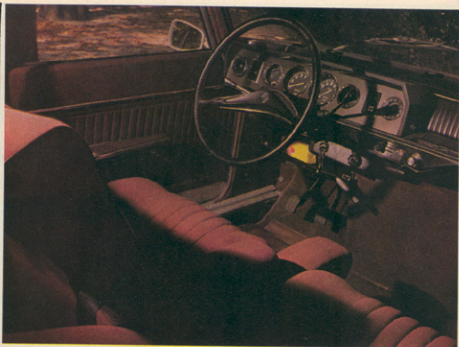


Zenova, pred desetimi leti: pod Renaultovim rombo se zablješči R 16, novinec. Hvalijo obliko, zasnovano in vrata na zadku. Novinarska žirija ga okrona: zvezda leta! Močnejši TS, čez tri leta, ugled še podčrta. Športni turist! Slava je zbledela, Renault je ostal (za jugoslovanske kupce s predznakom IMV, Novo mesto). Z osmimi križi na hrbtu R 16 TS še zmeraj ni za staro šaro. Jih pa, včasih, težko skrije.

Ta avto ima kompliciran nos, pokončno prednjo šipo, zerobljeno streho in položen zadek, skratka obliko, ki je pred leti osvajala srca kupcev, zdaj pa ni kriva, če je na cestah že kopica avtomobilov s enako zasnovno, s podobnimi karoserijami in z vrati na zadku. R 16 TS je predstavnik tistega časa, ko se je po okusu francoskega udobja moralo sedeti na visokih, temeljito oblaženih sedežih, nad mehkim podvozjem in za štirimi, pravzaprav za petimi vrati. Njegova neuničljiva lastnost je čudno nesoglasje, ki nam dostikrat ni všeč, temu avtu pa pristojna: poskočen motor v udobni karoseriji z mehkim vzmetenjem. To je bila odkrita namera Renaultovih inženirjev, da bi v isti sapi privabilo družinske očete in nestrpne mladeniče, ki radi pritiskajo na plin.

TS – za športnost

V motor z dolgimi gibi batov in s stransko odmično gredjo je podrezal Gordini in, v primerjavi z običajno „šestnajstico“ iztisnil dodatnih 18 KM. To je prave, glede na pičlo povečanje gibne prostornine, in dovolj za oznako TS, ki pa zdaj ni več tako prepričljiva, da bi se ta Renault lahko kosal s športnimi limuzinami svojega razreda. K zmogljivejšemu motorju sodi tudi merilnik



vrtljajev, z rumenim poljem pri številki 5400 in z rdečim od številke 6000 naprej. Motor je preskušen, nezahteven in nagnjen zmernejšim voznikom. Ni takšnega kova, da bi se neskončno rad vrtel, kmalu nad območjem največje moči ventili izgubijo ritem in to oznanijo s hrupom, ki mu sledi nagel padec moči motorja. Prijetna odlika motorja je prožnost, ki omogoča tiho in tekočo vožnjo tudi ob nižjih vrtljajih, da vozniku ni treba kar naprej pretikati. Torej: kljub športnim ambicijam motor ni dirkač in tudi med preskušnjo smo ga le poredko gnali v visoke vrtljaje. Z mesta do 100 km na uro je pospešil v 13 sekundah, se pravi v času, ki ga napoveduje tovarna, največjo hitrost 183 km na uro pa doseže avto, ko je kazalec na merilniku vrtljajev že v rumenem polju, kar pomeni, da dolgotrajna hitrost ne sme preseči 160 km na uro.

Volan za močne

Krotki in umirjeni vožnji je nagnjeno tudi podvozje. Mehke vzmeti z dolgimi gibi so kos zelo slabim cestam, hitri vožnji po ovinkih pa ne, saj se avto pri spreminjanju smeri preveč nagiba in straši potnike. Med vožnjo na meji in s preveč plina v nižjih prestavah spodrsne notranje pogonsko kolo

in, namesto da bi se avto s prednjim pogonom izvelkel iz ovinka, moč na pogonskih kolesih usahne, zadek pa spodnese. Vse skupaj ni prav nič nevarno, le velik obroč volana, s štirimi zavrtljaji od ene do druge skrajne točke, za takšno vožnjo ni najbolj primeren in voznik se vijugatega divjanja hitro naveliča. Saj je avto dovolj hiter, da na ravninah nadoknadi zamujeno. Zdaj pa očitek tovarni: menda jo je slaven in finančno uspešen nastop „šestnajstic“ zazibal v spanje in je R 16 prepustila času. To se pozna na geometriji prednje preme, ki je kriva, da se med naglim speljavanjem volan puli iz rok in otrdi vsakič, ko voznik pritisne na plin. Pred leti je bila to povsem opravičljiva posledica prednjega pogona, toda zdaj poznamo že mnogo cenejših (in seveda, novejših) avtomobilov, pri katerih, kljub takšni zasnovi, ni več težav za volanom. Škoda, saj je motor pri R 16 nameščen za prednjo premo (nevsiljivo rine v prostor za potnike in je težko dostopen mehanikom); ker je nos lažji, manj sili naravnost iz ovinka, kar je dodaten razlog za lahkoten volan. Tako pa mora imeti voznik kljub velikemu obroču in razmeroma posrednem volarskem prencu močne roke: med hitrim vijuganjem in med speljavanjem v mestnih križiščih.

Tehniški podatki:

Motor: štirivaljni — štiriktinski — vratni — nameščen vzdolžno za prednjo premo — vrtna in gib 77x84 mm — gibna prostornina 1565 kubičev — kompresija 8,6:1 — največja moč 83 KM (DIN) pri 5730 vrtljajih v minuti — največji navor 12,2 kpm (DIN) pri 3500 vrtljajih v minuti — ročična gred v 5 letajih — stranska odmična gred (veriga) — padotlačni upljalje Weber — vodni hlajenje s črpalko, termostatom in ventilatorjem — akumulator 12 voltov, 40 amperiskih ur — alternator 480 vatov

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi — enokolutna suha sklopka — štiristopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica ob volanu — platišča 4.12 x 14, gume 155 SR 14 (inchelin ZX)

Voz in obesa: limuzina — pet vrat — 5 sedežev — samonosna karoserija z nosilnim okvirjem — prednji kolesi na posamičnih obeh, prečna vodila,

zvožne zvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — zadnji kolesi posamično obesa, tri vzdolžnih nihalkah, prečne vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator — spredaj kolotne, zadaj bobnaste zavore — servni — omejevalnik zavorne moči na zadnji kolesi — mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica pod volanom — volan z zobato letvijo

Mere in teže: dolžina 4,237 m — širina 1,650 m — višina 1,450 m — medosna razdalja levo 2,720 m, desno 2,630 m — širina koloteka 1,340 m, zadaj 1,290 m — teža praznega vozila 1060 kg — dovoljena obtežba 400 kg — dovoljena skupna teža 1460 kg — prtljajnik 350/450 litrov — posada za gorivo 56 litrov

Zmogljivosti: največja hitrost: 165 km na uro (tovarnaj) — pospešek od 0 do 100 km na uro: približno 13, sek (test.) poraba goriva 9—13 litrov na 100 km (približna ocena)



Mehko vzmetenje, ki je potnikom v avtu všeč, saj dobro blaži vse grobe udarce, je manj prijetno ob polno obremenjenem avtu ali med vleko prikolice, ko se zadek močno povese, pogonski kolesi pa v ovinkih še prej izgubljata stik s cestičem. Zaradi povešanja zadka je tudi vijak pod volanom: z njim je moč sproiti in s preprostim vrtenjem nastavljati višino snopa žarometov.

Sedem položajev

Na račun sedežev je ta avto še zmeraj posebej. Zgrajeni in vpeti so tako, da jih je moč s preprostimi gibi preganiti v sedem različnih položajev: tako da je notranji moč prilagoditi manjšim in večjim tovornim, v spalnico za dva, v udobno počivališče za sovoznika, za nosečnico in tako dalje. Tudi v običajni legi dajejo sedeži veliko udobja za štiri ali pet ljudi, le voznik si želi, da bi ga naslonjato bolje oprijelo. Med prednjima sedežema in na sredini zadnje klopi sta pomični naslonjali za kolence, niso pa predvideni oporniki za glavo. Velik pomik prednjih sedežev je kriv, da v skrajni zadnji legi zadaj zmanjka prostora za noge, zato pa si voznik zlahka naravna pravšnji položaj telesa.

Zaradi velikega volana in dolge prestavne ročice ob njem smo avtu med preskusom rekli kar taksi. Saj je prestavna ročica mnogo bolj kos pogostemu pretikanju na mestnih ulicah kot pa hitrim gibom, če se vozniku mudi na odprti cesti, Armaturna plošča je po obliki za modo, toda na njej so vsi potrebni instrumenti, razen merilnika za pritisk olja v motorju. Voznik se mora stegovati zaradi glavnega stikala žarometov, vselej kadar želi vključiti brisalnice (stikalo za hitri vklop in brizgalko je na tleh, za levo nogo) in zaradi ročne zavora, ki je daleč pod volanom in prijemlje (začudal) na zadnji kolesi. Na skritem mestu, a sreči osvetljeno je tudi stikalo za vžig. V R 16 TS nam je ugajala lučka nad sovoznikovo glavo, ki posveti na zemljevid, natančno nastavljenje ogrevanja, učinkovito zračenje (s smešno loputo pred prednjo šipo) in pripraven predal, ki ga pokriva blazina med prednjima sedežema. Predal nad sovoznikovima nogama se odpira s pritiskom na gumb, toda ker ga s tem tiščite k steni, izum odpove. Vselej smo ga morali izvleči s ključem. Počutje v avtu je v skladu s ponujenim udobjem, motiva ga le obupno glasen ventilator in cviljenje gum. Kaže, da je montažer renaultov 16 TS prikrajšal te avte za dolga halogenska žarometa, ki sta pri francoskih avtih

prirejena na odbijač, naš avto pa je imel zanju le stikalo.

Zamotano in zastarelo je še odpiranje pokrova nad motorjem: namesto z vzloda pod volanom je le primitivni zatič pod masko hladilnika, zraven pa ključavnica, ki jo je voznik „vesel“ vsakič, ko se mora lotiti motorja v dežju.

Zadnji pokrov je pripravnejši: odpira se s šipo vred, za seboj potegne tudi polico za zadnjo klopjo. Ker je rezervno kolo pri motorju, je pod prtljajnikom (spet priletnost!) le še posoda za gorivo. Ob običajni legi sedežev je v njem približno 350 litrov praznega prostora.

Zunanje vzvratno ogledalo (in prepočasi) ogrevano zadnje steklo sodita k serijski opremljeni. Vidljivost je slaba le nazaj, zaradi polnelega zadka, ki se ga mora voznik prividiti.

Renault 16 TS je najdražji avto, ki ga je moč dobiti za dinarje in stane 144 091 dinarjev (cena v Ljubljani). Tovarna ga ponuja kot udoben (in razmeroma drag) družinski avto, predvsem pa kot dovolj veliko limuzino za službene namene. Na dinarskem trgu mu stoji ob boku le fiat 132 GLS.