

# RENAULT 16

## ZA STANDARD IN DRUŽINO

Tom Pleterski

*Renault 16 smo testirali v prvi lanski številki »Avta«, torej prav ob rojstvu revije. Verjetno nam bodo najzvestejši bralci očitali, da se ponavljamo. Toda po jasnih našemu uredništvu sodimo, da marsikdo ni prebral testa renaulta 16. Sklepi smo, da bomo R 16 za srbohrvaško tisdajo »Avta« ponovno testirali. Od prvega testa je minilo več kot poldrugo leto, in v tem času smo se izpopolnili mi, naši kriteriji in testiranje samo. Zato menimo, da ne bo odveč, če o R 16 ponovno pišemo tudi v slovenskem »Avtu«. Svedea bolj na kratko.*

Ko so leta 1965 prvi renaulti 16 zapustili tekoče trakove, so jim prerokovali velik uspeh. Ze takrat je bilo na dlani, da je tovarna zadela žebelj na glavo. Toliko bolj očitno je to danes, ko se je avtomobil ustalil na cestah in bil deležen številnih priznanj, od katerih so vsekarj največ vredna tista, ki jih izrekajo zadovoljni lastniki.

Renault 16 je svojevrsten avtomobil s svojevrstnim značajem, in prav to je tisto, kar mu najbolj drži ceno. Tovarniški inženirji so se odločili narediti — dobesedno — nov avto. Resda gre slava za prisekan začek angleškemu BMC, natančneje Issigonu, Renault pa je prednosti tako zasnovane karoserije prvi združil v nadvse uporabnim prostoru za prtljago in v vsaj sedmimi kombinacijami položajev sedežev. Tako je R 16 postal družinski avto — med tednom je uporaben kombi, za vikend vozilo, ki naj zapelje družino na morje ali v hribe. Ko je R 16 ugledal huč sveta, so

ga nekateri proglasili za poskus. Mogoče je bilo v tem kaj resnice, toda poskus je uspel. S tem da so Renaultovi snovalci uspeli izpeljati svojo zamisel tako rekoč do konca, s šestnajstke precej laže oprostimo majhne pomanjkljivosti.

### Predvsem smotrnost

Spriču uporabnosti karoserije s priskanim zadkom ne gre, da bi razpravljali, je lepa ali ne. Če bi oblikovalci upoštevali je modne zahteve, bi zamisel ostala na pol poti. Uporabna oblika tudi zagotavlja, da se avto ne bo še kmalu postaral. Vsekarj pa R 16 nima okorne oblike kombija.

Številne kombinacije sedežev so omogočile, da oblikovalec zaradi čimveč uporabnega prostora ni bilo treba povsem pozabiti na lepo obliko. Zadnje klopi je moč razstaviti, pomakniti naprej ali zveti iz vozila. V tem primeru je v R 16 toliko pro-

stora kot v dostavnem vozilu. Prostor za prtljago je dolg 189 cm, za prevoz posebnih dolgih predmetov pa voznik lahko vza- me iz vozila tudi prednji desni sedež.

Če vozniku ni do tega, da bi v avtomobilu prevažal večje tovare in pusti sedeža tam, kjer so, ima na voljo normalen prtljažnik, ki pa ima to prednost, da je lahko dostopen od zgoraj. Skupaj z dvignimi zadnjimi vrati se namreč dvigne tudi del notranjega pokrova prtljažnika, ki ga ločuje od prostora za potnike.

Ceprav je R 16 na oko videti velik avto, ni nič večji od pogrečnih avtomobilov srednjega razreda, celo krajši je Peugeot 404, na primer, je za 19 centimetrov daljši. Tudi pokrov motorja je videti dolg, pa je v resnici povsem normalen. Res da ima R 16 motor postavljen za prednjo os, toda motorju so namenili del prostora za noge med prednjima sedežema. Kljub temu prostor, ki ga — gledano v prostoru za potnike — zavzame motor oziroma ločila stena, ni nič širši, kot če bi bil tam tunel vozila z motorjem spredaj in pogonom zadaj.

### Otroci in svež zrak

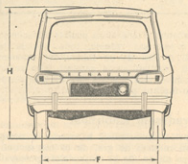
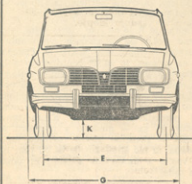
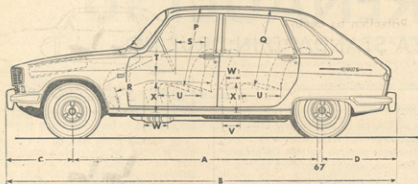
Ob premieri renaulta 16 se je menda prvič zgodilo, da so posebno veliko omenjali otroke. Tovarna Renault si je s šestnajstke res zamislila kot družinski avtomobil. O tem ne pričja samo položaj sedežev, ki varujejo košaro z otrokom, kadar jih namestimo v lego, ki so jo v tovarni krstili smati in otroke, temveč tudi notranja razporeditev. Medtem ko so prednji sedeži za avtomobil srednjega razreda več kot udobni, je na zadnjih nekoliko pre malo prostora, za ta kolena — za ta razred svedea. Predvsem nas je motilo, da je nad glavami na zadnjih sedežih sedečih potnikov tako malo prostora. Za otroka so poskrbeli tudi v posebno varovalko v profilu vsakeh od zadnjih vrat, tako da vrat z notranje strani ni moč odpreti, če je varovalka potisnjena navzdol.

Med prednjima sedežema je naslonjalo za kolenice, ki rabi tudi za odlaganje drobne prtljage. Naslonjalo za kolenice je tudi na sredini zadnje klopi — lahko ga dvignete in potisnete v naslonjač. Sedeži so običeni v umetno usnje. Kljub temu da so sedeži zelo mehki, so udobni in dajejo zelo dobro oporo tudi v ovinkih.

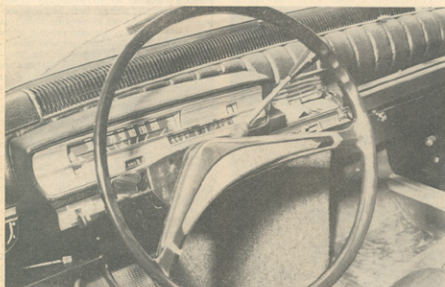
Posebno pozornost so v renaultu posvetili prežračevanju in ogrevanju. Za to skrbijo dovod toplega ali hladnega zraka po vsej širini vetrne šipe in šobe, ki po potrebi dovajajo zrak k nogam. Zračni tok usmerja ročica na armaturni plošči, prav tako pomične lopute ob vetrni šipi. Po potrebi zraku pomaga še ventilator, ki pa je, kot smo pri večini avtomobilov vajeni, preglasen in dolgo vidljiv na največjo moč sgre na živce. Za dober pretok svežega zraka skrbje šobe v zadnjem delu vozila,



V ovinku je R 16 značilno vozilo s prednjim pogonom. Ceste se nadvse dobro drži. Voznik z dodajanjem volana in plinom brez težav obvlada značilno spodnašanje prednjega dela vozila. Pri (za oster ovinek) preveliki hitrosti gume spodrsujejo tako, da se same zavirajo.



A = 2650	E = 1342	PRAZEN	NALOZEN	P = 955	T = 135	W = 252
B = 4237	F = 1292	H = 1455	= 1380	Q = 957	U = 475	W <sub>i</sub> = 150
C = 700	G = 1648	K =	= 115	R = 1050 masl.	U <sub>i</sub> = 440	X = 325
D = 812				S = 415 masl.	V = 290	X <sub>i</sub> = 332



Po vsej širini armaturne plošče so pod vetro sipo reže za dovajanje toplega in hladnega zraka, ki ga je moč usmerjati na sipo ali proti potnikom. Zrak prihaja skozi loputo pod zunanjo desno stranjo sipo in se pretaka skozi radiator, v katerega priteka — kadar je vključeno grejeje — vroča voda iz motorja. Armaturna plošča je povsem oblažljena, tabla s instrumenti pa okrašena z imitacijo lesa. Posebnost je vdolbina za zavoječ cigaret, ki ga drži vzmet.

skozi katere zrak odteka. Naj še omenimo, da grejeje »primea zelo hitro in da ga je moč uravnati zelo natančno. Toplota zraka se tudi ob spremenjeni vožnji ne spremeni veliko.

## Malenkosti — dobre in slabe

Na povsem oblažinjeni armaturni plošči je vzdolžna tabla s instrumenti, okrašena z imitacijo furnirja. Če smo furnir v R 10 grdo gledali, v R 16 to ne bi bilo upravičeno, saj se poda družinskemu značaju vozila. Podolgovat pravokoten merilnik hitrosti je srednje natančen — pri resnični hitrosti 100 kilometrov na uro kaže za približno 5 kilometrov na uro. Merilniku hitrosti delajo družbo še merilnik goriva in posodi za gorivo, kontrolni instrument akumulatorja, števec kilometrov in številne kontrolne luči, med katerimi naj posebej omenimo lučki, ki zasvetita ob zategnjeni ročni zavori in zaprti loputi za zagon hladnega motorja.

Volan je na pravem mestu, in voznik nima težav pri iskanju pravega položaja, je pa nekoliko preveč posreden — to vsekakor narekuje prednji pogon, saj bi bolj neposreden volan brez servo mehanizma preveč utrujal voznika.

Na levi strani sta ročica utripalk in univerzalne ročice luči — troblja, za katero pa menimo, da bi bila lahko malo bližje volana. Mogoče se nam je zdela ročica nekoliko nerodna zato, ker smo R 16 radi zapodili v ostre ovinke, kjer pa je treba zaradi prednjega pogona volan držati z obeh rokama.

Prav zares bi se pritožili nad predačo pod volan potisnjeno in skrito ključavnico za zagon motorja (zaklepa tudi volan), ki od voznika pri vtičanju ključa zahteva nemič količino spretnosti. Predačelj v levi kotu voznikovega prostora za noge je tudi ročica ročne zavore.

Prav nerazumljivo se zdi, da ima tako udoben in drag avto brisalnice z eno samo hitrostjo.

Prestavna ročica teče gladko in omogoča hitro pretikanje. Vzvratna prestava nima več trde in nerodne zapore, ki so jih imeli R 16 pred letom 1967. Viseči pedal sklopke, zavore in plina so na pravem mestu in od voznika ne zahtevajo naporov, vendar pa bi si želeli — posebno, kadar je vozilo polno — ojačevalnik zavorne moči. Pedal za plin in zavoro sta zelo blizu skupaj, tako da spreten voznik ročno zavoro potrebuje le v najnujnejših primerih.

Pri opremljenosti vozila naj omenimo še nekaj prijetnih posebnosti. Na armaturni plošči je ob pepelniku vdolbina za zavoječ cigaret (cigaro ali pipi), ki ga trdno drži z vzmetjo podprta ploščica. Oboja prednja vrata imajo ključavnici. Če je ključavnica obrnjena v položaj, ko je zaklenjena, je vrata moč odpreti le z notranje strani, zaklenjena pa ostanejo tudi po izstopu iz vozila.

## Dobre zmogljivosti ob majhni porabi

Strikaljni vrstni motor ima 1470 kubičnih gibne prostornine in večji gib batov kot vrtilno (vrtina 76 mm, gib 81 mm). To-

vama si že od nekdaj ne beli glave s tem, da bi naredila motor s kratkim gibom, in zaupa svojim motorjem, čeprav imajo zaradi tega večje hitrosti batov. Stransko oddižno gred poganja veriga, nameščena visoko, da so drobniki zelo kratki in odpiranje ventilov natančno. Tako se motor ne priključuje nad visokimi vrtljaji. Siljenje vrtljaje pa je pri normalni vožnji odveč, saj je motor nadre prožen. Če pa ne gre drugače, pri prehitevanju v tretji prestavi brez težav prenese hitrost 110 kilometrov na uro in takrat se motor vrti s približno 5700 vrtljaji v minuti.

Čeprav motor zmore še 55 KM (DIN) — za 15-litrski motor malo — dokaj dobro porpeljuje in doseže vozilu primerno največjo hitrost. Z mesta pospeši na 100 kilometrov na uro v 17,5 sekunde, dosegli pa smo največjo hitrost 147 kilometrov na uro. Vsakekar je zmogljivost pripisati aerodinamični obliki in razmeroma majhni teži vozila — 980 kilogramov.

R 16 se ni znevil tradicionalni varčnosti Renaultovih vozil. Ob zmerni vožnji, brez siljenja v visoke vrtljaje, porabi 825 do 9 litrov goriva super na 100 kilometrov. Tudi sicer ne porabi veliko, saj smo na vožnji po jadranski magistrali in na povratku čez Velebit in Plitvice, kjer se ne manjka ovinkov, klancev in ostrih prehitevanj, porabili povprečno 10,1 litra goriva na 100 kilometrov. Majhno porabo dokazujejo tudi meritve v mestu in na avtomobilski cesti: v mestu 10,9 in 12,9 litra na 100 kilometrov, na avtomobilski cesti pri povprečni hitrosti 130 kilometrov na uro — vozili smo ponosi — 13 litrov na 100 kilometrov, kar je verjetno sploh največ, kolikor lahko šestnajstinski motor požre.

Pogostne očitke temperamentnih družinskih očetov, da bi lahko motor zmogel več moči, je tovarna potešila s modelom TS, ki smo ga prvič videli letos spomladi na ženevskem salonu. O R 16 TS, družin-

skem avtu s športnim sreem bomo pisali v jeseni, ko ga bomo dobili za test.

## Prilepljen na cesto

O R 16 smo napisali skoraj samo hvalo. Tisti, ki bi radi vsaj za konec prebrali kaj slabega, ne bodo prišli na svoj račun. Naj omenimo še obnašanje vozila na cesti. »Šestnajstinski« podvozje je uglaseno za dobro vožnjo. Vzmetje je značilno francosko mehko, s dolgim gibom vzmeti, in požira kakršnekolj luknje na cesti. Posebni gumijasti vložki, ki pomagajo vzmetem in blažilnikom, skrbijo, da podvozje ne trpi niti pri zahrbtnih stranskih udarcih in odsekanih neravninah. Ob vsem tem udobju vzmetenja se renault 16 navse dobro drži ceste. Družinski oče, ki ve, kako streči volanu in pedal za plin pri vozilu s prednjim pogonom in ki rad hitro zapeleži v ovinek, brez nevarnosti poskrbi, da se otroci pred vrstniki lahko pohvalijo, kako zna njihov ata sukati volan. Seveda pa se nad cvrtiljenjem gum — zaradi prednjega pogona zavrtijo prav rade — manj navdušuje ženski svet. Seveda ima tudi R 16 svoje meje, na makadamu in na spolzkem asfaltu mu lahko spodnese nos — toda manj kot večini drugih avtomobilov.

Ko že pripovedujemo o varnosti, naj omenimo, da avto malodane ne občuti tudi najhujše burje in da zavore prijemlje zelo enakomerno, le da se nam zdi zavorni pedal zelo trd.

Skratka, Renaultovim snovalcem je popolnoma uspela zamisel praktičnega družinskega avtomobila — češ vse več je družin z dvema otrokoma, ki potrebujejo predvsem varen in udoben avto. Se danes — gre renault 16, avtomobil leta 1986, v korak s sodobno avtomobilsko tehniko. In ni bojazni, da bi ga zob časa prekmalu načel.



Normalni položaj. Zadnja klopi je pomaknjena povsem nazaj.



Povečan prtljajnik z naprej pomaknjeno zadnjo klopjo.



Položaj »smat in otroka«. Zadnja klopi naprej, prednji desni sedež povsem nazaj, tako da prime košaro z otrokom.



Položaj »rally«



Ležalnik



Prevoz dolgih predmetov



Položaj kombi



Francoskim oblikovalcem je uspelo karoserijo oblikovati tako, da kljub uporabnosti nima okorne oblike kombija. Karoserija je aerodinamična, kar se pozna tudi za razred avtomobila — majhni porabi goriva.