

# RENAULT 16 LETNIK 1967

## Ante Mahkota

Volkswagen me spomni na komis, mercedes na direktorja in renault 16 na družino. s šestnajste je avto, ki ima karakter: za ljudi, ki vedo, kaj hočejo.

Ko smo pred letom vozili prvi »16«, smo občudovali inženirje, ki so podrlj starožitne predstave o zasnovi in podobi avtomobila. Preveč nov je bil, da bi mu povsem zaupali: Ali ni samo poskus?

Danes je očitno, da renault 16 ni eksperiment, ampak dokaz, kako je moč smotrno izkoristiti napredek avtomobilske tehnike. Izboljšave letnika 1967 pa še bolj potrjujejo, da sta udobnost in varnost poglavitni odliki tega vozila.

## Udobnost

Renaultu 16 pločevine niso krojili samo arhitekti in strojniki, ampak tudi sociologi. Češ »v prihodnosti se bo zelo povečalo število družin z dvema otrokoma«, »16« je družinski avto. Kot vsa francoska vozila ima štiri vrata (na zadnjih so ključavnice, ki jih otroci ne morejo odpreti) in še ena povrh. Pa ni dostavno vozilo, saj sta prostor za potnike in prtljajnik posevme ločena.

Če rabiš, postane »16« tudi kombi: klop in naslonjač preobrneš naprej (brez težav ju lahko tudi vzameš iz avta) in smarek dvodelno poličko za naslonjačem, ki je prej zapirala prtljajnik. Peta vrata se odpro visoko navzgor in obstanejo v vsakem položaju.

Avto je počitniško stanovanje, saj lahko sedeže obračaš in prestavljaš, da si urediš spalnico, ležalnike ali celo košek za dojenčka. Sedeži so udobni in čeprav so

blazine mehke, so oblikovane tako, da se pri dolgi vožnji ne utrudiš.

Načv smo armaturno ploščo so odprtili za zračenje. Decembrski mraz je bil kot zanalasč, da smo preskusili novo skurjavos. Novi »16« ogreva svež zrak, ki ga zajema loputa pred pokrovom motorja. Zato so pred optine za zračenje povprek namestili dva radiatorja tako, da s posebno ročico na levi pod volanom urejaš pretok tople tekočine skozi spodnji in zgornji radiator. Tako lahko nastaviš, da ob notranji strani vetrne šipe kroži hladen ali mlačen zrak, pod noge pa ti ventilator piha topel zrak. S posebno ročico brezstopensko reguliraš vrtljaje ventilatorja in s tem seveda njegovo učinkovitost.

Notranjost sletnika 67e ni več samo smotrna, ampak tudi bogataša: oblagljena armaturna plošča se zdi, kot bi bila obložena v usnje in okrog instrumentov ter na volanu je tikovina. Poskrbeli so celo za komfort kadilcev: zraven pepelnika je prostor za zavojček cigarete, pipo ali cigaro pa lahko odložiš v jekleno prijemalko.

## Varnost

Samonosna karoserija je zelo trdna: na dno so privarjeni prešani profili in na strehi sta »rogova«, ki pomagata, da ni prebudo, če se avto postavi na glavo.

Gotovo sodita k varnosti tudi premična žarometa, ki ju preprosto obrneš navzdol, da bi luč ne zaslepiš drugih voznikov, kadar je avto zadaj preveč naložen.

Na zasneženi cesti v Škofjo Loko smo spustili volan in silovito zavirali, »16« ni zaneslo. Prednje kolovne zavore in bolnaste zavore na zadnjih kolesih, so usklajene in vsa čast napravi, ki uredi, da zadnji kolesi ne biokirata.

Cena: 1520 dolarjev in 1330 N din

Zavarovanje: obvezno 183,13 N din — kasko 450,63 N din

Cestnina: 170 N din na leto

Barve: bela, bordijsko rdeča,

metalno siva, modra

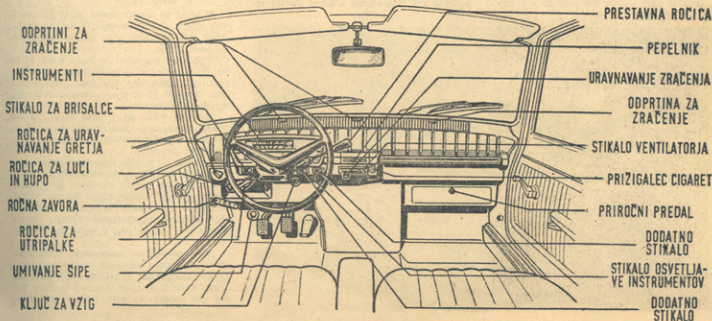
Uvoznik: Cosmos, Ljubljana

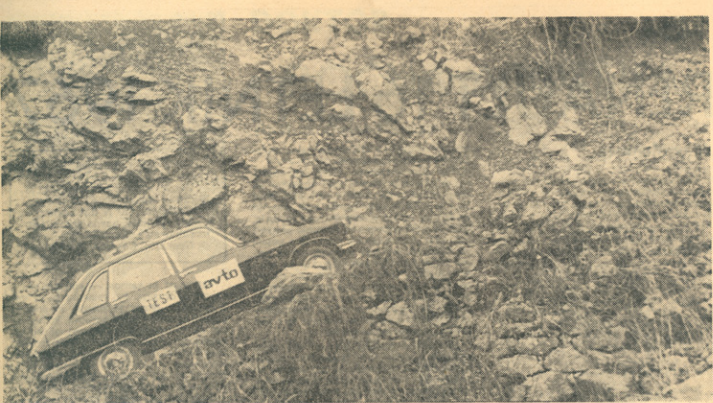
Udobnost in varnost — eno gre vedno na račun drugega. Pri renaultu so ju znali uskladiti. Motor je zspadaj in poganja prednji kolesi. Takšna zasnova, ko zadnje osi ne obremenjujejo diferencial in pogonski gredi, pomaga, da je lažje vzmetiti zadnji kolesi. To je za udobno vožnjo zelo pomembno. Tako ima »16« tudi zadaj vzvojne vzmeti in vsako kolo je pritrjeno na posamični vzdolžni nihajoči ročici.

Tako kot pri zadnjih kolesih pomagajo tudi vzmetem prednjih koles posebni gumijasti vložki. Zaradi tega vzmetenje »spira« tudi udarce od strani, ki bi jim samo teleskopski hidravlični blažilci ne bili kos. Morda boš vprašal, zakaj pišemo toliko o vzmeteh, ko smo obetali, da bomo opisovali varnost?

Zelo, ker takšno vzmetenje ublaži kratke udarce (na primer zaradi zabra na betonski cesti), ki jih povzročajo radijalne gume. Le-te pa pomenijo bolj varno vožnjo v ovinku in pri zaviranju. Vsa vozila »16« imajo radijalne gume, pa so vseeno udobna.

Na serpentinah kočevske ceste smo poskusili vse, da bi spravili vozilo iz ravnostejša. Kazalec na merilcu hitrosti je ves čas nihal med 115 in 130. In samo v najbolj ostrih ovinkih smo morali prestaviti v tretjo — takrat motor zelo zatuli — da





sta nas prvi kolesi varno potegnili iz zagate. »16« se prilepi na cesto.

Na makadamskih serpentinah ceste na Blegoš, se renault 16 prav tako izkaže. V ostri serpentin se sicer najprej ustrašiš, ko se vozilo zelo nagne, toda kmalu spomaš, da ni bojzani, da bo avto zaneslo. Če preveč pridrviš, se vozilo zelo nagne, gume zacvilijo, toda zdrsujejo tako, da same zavirajo.

### Vožnja

Ko smo pred letom preskušali renault 16 na strmem posutem klancu na Mengoško kolo, smo ugotovili, da prednji kolesi zdrsujejo. V breg se namreč premakne težiče vozila preveč nazaj in pogonski kolesi sta premalo obremenjeni.

Tokrat smo sletnik 67e pognali v zanes-

žen odoep proti Lubniku. Pohvaliti moramo novo sinhronizacijo med prvo in drugo prestavo, spet pa smo na strmem klancu opazili slabosti prednjega pogona. Toda prav na snegu se je pokazalo, da radikalne gume to slabost omilijo.

V motorju (vse ohljuje je iz lahke kovine) niso skrite gigantske moči. Pa saj gre vendar za družinski avto in ne za dirke. Konstruktorji motorja so očitno bolj mislili na nedeljske voznike, ki neradi prestavljajo, kot pa na tiste, ki hočejo prehiteti vse, ko se na semaforju prižge zelena luč.

Poznamo vozila z 1,5-litrskim motorjem, ki bolje pospešujejo kot »16«, pa tudi takšna, ki jim »16« tudi po mestu uide. Pri tem zelo pomaga, da motor najbolje potegne pri razmeroma nizkem številu vr-

tljavej (največji navor pri 2800 vrtljajih v minuti), pa se tako ni treba preveč truditi s prestavno ročico. (Tega bodo gotovo voznice še posebej vesele.)

Ko smo že pri ženski za volanom, sodimo, da se bodo jezile zaradi trde zapore prestave za vzvratno vožnjo. Za tolažbo naj jim povemo, da ima uplinjač novega »16« samodejno napravo za vžig in ni več treba razmišljati, ali naj potegneš loputo za zrak ali ne.

»16« natančno z lahkoto upravljaš. Volan je za miagodnostne voznike sicer nekoliko preveč neposreden. Zdi se, da so ga izboljšali, saj je sedaj treba četrt zavrtljaja manj, da kolesi obrneš s skrajne leve na desno.

### V smotrnost

Kdo bi se branil vozila, ki bi bil cvetober samih dobrih lastnosti? Zal ga še ni. Tudi »16« ni vozilo brez slabosti. Toda zelo malo jih je.

Tako kot poznamo le malo vozil, ki bi se bolje prilagodila praktičnim potrebam voznika današnjega (pa tudi jutrišnjega) dne. Renault 16 ni modno vozilo in njegova lepota je smotrnost.

Tovarna sodi, da ji »16« dolgo ne bo treba izpreminjati. Nameravajo ga samo izboljševati Renault 16 letnik 1967 nas je o tem tudi prepričal.

Pravijo, da je »16« avtomobil srečne prihodnosti: daljših in pogostnejših počitnic, večjih družin, dolgih vikendov in z njimi izletov v bolj daljne kraje. Konstruktorji so očitno tudi mislili na bolj gost promet, zato daljše in napornejše vožnje, pa so storili vse, da bi bilo v avtu kar najprijetneje.

Avto seveda ni stanovanje. Toda lepo je, če je v njem tako, kot v skrbno opremljenem domu. Zal je ta Renaultov dom na štirih kolesih za naše razmere še drag. Pa saj gre vendar za avto bližnje prihodnosti...



## Meritve

### IZMERILI SMO:

Največja hitrost: štiri vožnje po 1 km) 141,8 km na uro.

Kilometer brez zaleta: 38,9 sekunde — hitrost zadnjih petih metrov 126 km na uro.

Poraba goriva: (izmerjena na poti 4 km)

- z letočim startom in po merilcu hitrosti od 50 km na uro do 90 km na uro (povprečna resnična hitrost 60 km na uro) ... 7,2 litra na 100 km;

- brez zaleta in s pospeševanjem na 110 km na uro (povprečna resnična hitrost 65 km na uro) ... 9,7 litra na 100 km.

Natančnost merilca hitrosti:

- kazalec na 60 resn. hitrost 55 km/h
- kazalec na 80 resn. hitrost 74 km/h
- kazalec na 100 resn. hitrost 95 km/h
- kazalec na 120 resn. hitrost 113 km/h

### IZMERILI SO:

(ne gre za podatke, ki jih daje tovarna).

Poraba goriva:

- na potovanju: najmanj 8,5 litra na 100 km in največ 13,5 litra na 100 km;

- po mestu: najmanj 11 litrov na 100 km in največ 15 litrov na 100 km.

Zavorna pot: (na dobrem suhem ce stišču)

- pri hitrosti 60 km/h — 21 m
- pri hitrosti 100 km/h — 57,5 m
- pri hitrosti 140 km/h — 120,5 m

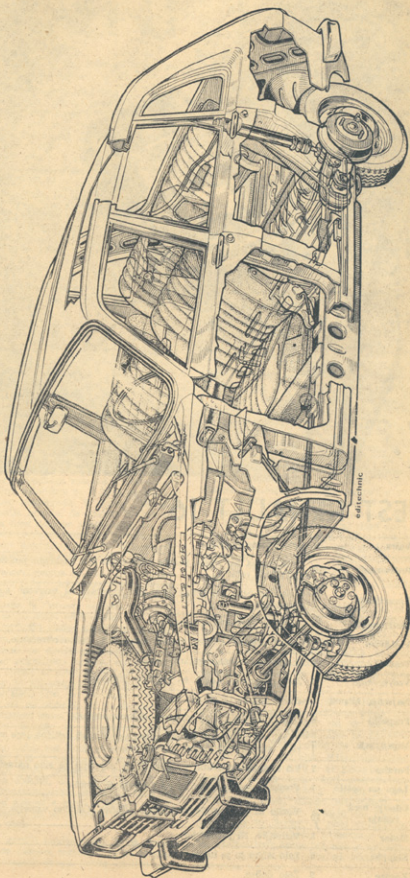
## Tehnični podatki

Motor: štiritaktni — štirljaljni — vrstni — vrtna in gib: 76 × 81 mm — gibna prostornina 1470 kubikov — tlačno razmerje 8,6 : 1 — največja moč 35 KM (DIN) pri 5000 vrtljajih v minuti — največji navor (vrtni moment) 10,8 kg m (SAE) pri 2800 vrt/min — srednja hitrost bata pri 5000 vrt/min 13,5 m/s — ročna gred v petih letajih odmišna gred pri strani — višjei ventil — vodno hlajenje s črpaliko (zaporedni ventilni sistem — 5,3 litra tekočine) — čaten hladilni sistem — v karterju 4 litre olja — mehanična črpalica za gorivo — padočni uplinjač Solex 35 DISA — svečke AC 45 XI — napetost 12 V — trifazni generator 400 W — akumulator 40 amperskih ur.

Gebls: motor spredaj, pogonja prednji kolesi — enokolna saba sklopka menjalnik s štirljalnimi prestavi (vse sinhrizirane) — prestavna rini prestavi (vse sinhrizirane) — prestavna razmerja I) 3,61 : 1, II) 2,25 : 1, III) 1,48 : 1, IV) 1,03 : 1, vzvratna 3,08 : 1 — prestavna ročica ob volanu — radialne gume 135 × 355 ali 5,0 × 14, pritisk spredaj 1,5 atmosfer, zadaj 2,0 atmosfere.

Voz: limuzina za pet oseb — pet vrat — samonosa karoserija — prednji kolesi za posamična obesa, vzdolžne vzvojne vzmeti, predni stabilizator — zadnji kolesi na posamičnih vzdolžnih nihajočih vzvodih, prečne vzvojne vzmeti, predni stabilizator — spredaj in zadaj hidravlični teleskopski blazinci — spredaj koluzna zavore, zadaj botoraste zavore z regulatorjem zavorne moči, hidravlična nožna zavora — ročna posoda za zadnji kolesi — posoda za gorivo 35 litrov.

Merje in teže: dolžina 4,23 metra — širina 1,65 metra — višina 1,45 metra — nosilna razdalja 2,85 metra (na desni) in 2,71 metra (na levi) — notranja širina 1,36 metra (spredaj) in 1,29 metra (zadaj) — najmanjša višina do cestišča 15 centimetrov — najnižji krog 19,5 metra (od skrajne leve do desne — 4 zavrtljaji volana) — teža vozila s polno posodo za gorivo 860 kg — dovoljena skupna teža 1388 kg — nosilnost 410 kg.





## TEST RENAULT 16

|                   |    |  |
|-------------------|----|--|
| Videz             | 9  | Zelo izvirna oblika.   |
| Prostornost       | 10 | Prostora za pet oseb. Sedeže razporediš v 7 različnih položajev. Prtljažnik velik.                 |
| Upravljanje       | 8  | Volan je nagnjen, pedali primerni, prestava za vzvratno vožnjo komplicirana.                       |
| Instrumenti       | 8  | Moderno oblikovani, pregledni.   |
| Vidljivost        | 8  | Dober pregled naprej, slabši nazaj. Zato težko obračanje.  |
| Tesnost           | 8  | Loputa za zračenje zajame sneg.  |
| Vzdrževanje       | 9  | Zelo preprosto. Ležaji so svečno namazani.   |
| Največja hitrost  | 8  | Povprečna za ta razred vozil.  |
| Pospeski          | 8  | Dobri. Vozilo v nižji prestavi dobro potegne.  |
| Vzpenjanje        | 7  | V zelo strm klanec kolesa zdrsujejo. Zaradi odlične lege vozila pa v serpentinah dobro napreduješ. |
| Poraba            | 7  | Pri srednjih hitrostih primerna, pri najvišjih pa zelo naraste.                                    |
| Lega na cesti     | 9  | Vozilo je zelo stabilno in ga v oinku ne zanaša.   |
| Udobje med vožnjo | 10 | Vozilo ni hrupno. Prezračevanje odlično. Odično vzmetje.   |
| Motor             | 8  | Vzdržljiv. Ni preveč živ.  |
| Sklopka           | 9  | Zelo lahko jo je uporabljati.  |
| Zavore            | 9  | Zelo dobre.  |