Foto Renault

PROSTOR A KOMFORT

Inovativně střižená karoserie a vysoká míra komfortu vynesly Renaultu 16 evropský titul Vůz roku 1965/1966...

JAN TUČEK

1 Rodinka vozů Renault 16 modelového roku 1975

2 V pořadí šestadvacátý prototyp 115 ročníku 1964

3 Propagační snímek z břehu Loiry z 1. dubna 1965

Projekt moderního automobilu Renault střední třídy s motorem 1,5 l a pohonem předních kol odstartoval v roce 1961 pod interním označením 115. Pierre Dreyfus, tehdejší šéf automobilky, trval na tom, že se nový vůz musí výrazně odlišit od zavedené konkurence, kterou představovaly zejména sedany Peugeot 404, Opel Rekord a Ford Taunus. Už v roce 1962 vykrystalizovalo základní stylistické řešení dvouprostorové karoserie s ostře řezanými tvary, šesti bočními okny a nahoru vyklápěcími pátými dveřmi v šikmé zádi. Jeho autorem byl designer Gaston Juchet.

Tým konstruktérů, který vedl Yves Georges, navázal na koncepci, jež se osvědčila v malém Renaultu 4, představeném v sezoně 1961. Čtyřválcový motor s uzavřenou chladicí soustavou uložili podélně za přední nápravu, kupředu směřovala rozvodovka a čtyřstupňová převodovka. Pod kapotou zbylo místo i na vodorovně uložené náhradní kolo. Všechna čtyři kola byla zavěšena nezávisle, přední na lichoběžníkových závěsech, zadní na vlečených klikách. Odpružení obstarávaly zkrutné tyče, vpředu podélné, vzadu příčné, obě nápravy byly doplněny stabilizátorem. Brzdy byly vpředu kotoučové a vzadu bubnové, zadní náprava vybavena omezovačem brzdného účinku v závislosti na okamžitém zatížení. Hřebenové řízení vyžadovalo čtyři otáčky volantu na plný rejd.

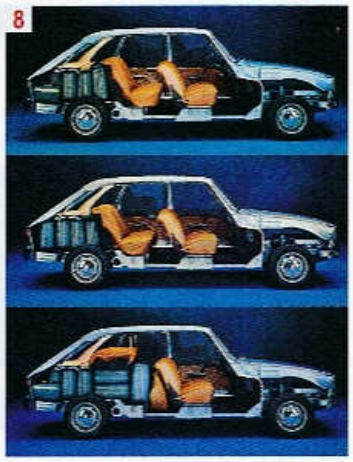
Čtyřválec OHV 1470 cm³ (ø 76 x 81 mm) měl hliníkový blok zhotovený tlakovým litím, pětkrát uložený klikový hřídel a výkon 55 k DIN (40,5 kW)/5000 min⁻¹. Tradiční dynamo nahradil v elektrické soustavě

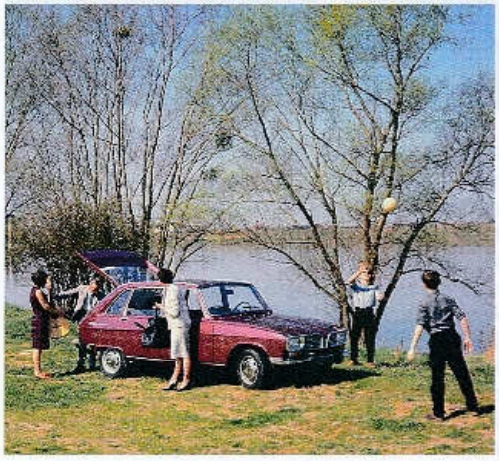
1. Renault 16
98 bodů

2. Rolls-Royce Silver Shadow
81 bodů

3. Oldsmobile Toronado
59 bodů

Foto Renault





4 Trumfem R16 byly páté dveře v šikmé zádi

5 Původní záď Renaultu 16 TS se svítilnami pro jízdu vzad

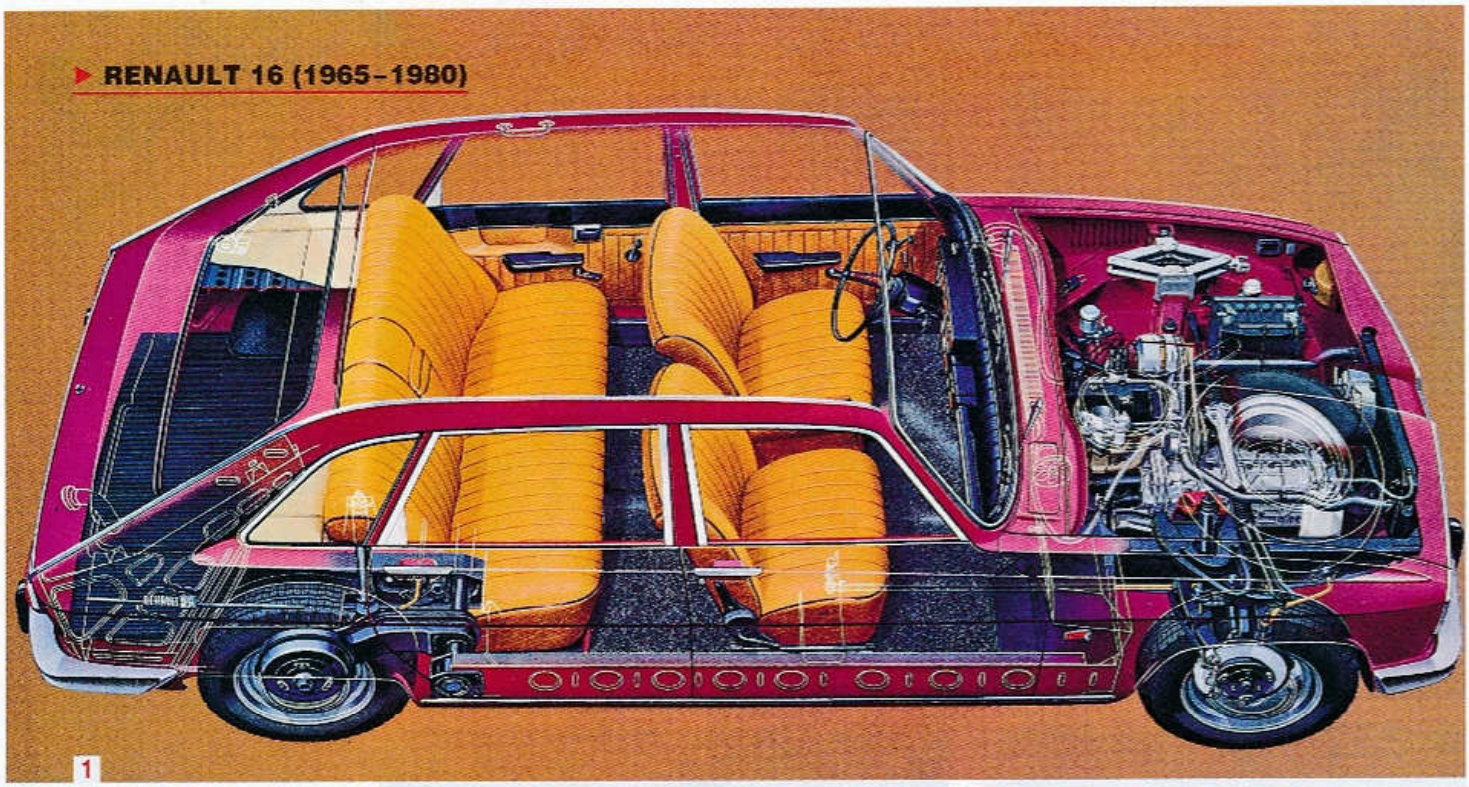
6 Renault 16 s otvíracím dílem střechy na jaře 1971

7 Renault 16 TS s přídavnými světlomety z roku 1968

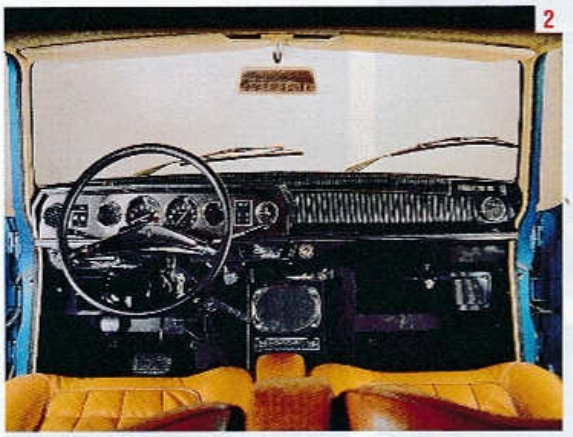
8 Tři ze sedmi variant uspořádání vnitřního prostoru

alternátor, což byla evropská premiéra. Kvůli uspořádání zadní nápravy s párem za sebou umístěných příčných zkrutných tyčí se lišily hodnoty rozvoru náprav; vlevo byl o 67 milimetrů delší (2717 mm) než vpravo (2650 mm). Automobil, o němž nedočkavý tisk psal jako o Renaultu 1500, se počátkem ledna představil novinářům coby Renault 16, oficiální světovou premiéru slavil 10. března 1965 na Ženevském autosalonu. Byl dlouhý 4257 milimetrů, široký 1648 mm a o jeho odpružení vypovídala skutečnost, že zatímco prázdný měl výšku 1455 mm, plně zatížený jen 1360 mm. Vykazoval pohotovostní hmotnost 980 kg, z nichž 550 kg zatěžovalo přední a 430 kg zadní nápravu, celková činila 1380 kg. Výrobce zdůrazňoval možnosti variabilního uspořádání interiéru, např. posuv zadního sedadla o 150 milimetrů kupředu a při jízdě pěti osob zvětšení objemu zavazadlového prostoru ze 346 na 424 l. Palivová nádrž na 50 l benzinu byla zcela vzadu, její nalévací hrdlo ústilo v zadním čele karoserie, napravo od poznávací značky. Složením zadního sedadla vznikl prostor pro 750 l zavazadel, po jeho vyjmutí bylo možné převážet až 1,2 m³ předmětů. V nabídce bylo sedm variant uspořádání sedadel (včetně lůžkové úpravy).

Zatímco prototypy a první série vznikly v továrně ve Flinsu, hlavním rodištěm R16 se stal nově vybudovaný závod v Sandouville u přístavu Le Havre na pobřeží Atlantiku. Díly a různé skupiny tam přicházely z jiných závodů Renault, a to plechové výlisky z Flinsu, nápravy z Le Mans, zkrutné tyče z pařížského předměstí Billancourt, motory a převodovky z Cléonu. Sériová výroba postupně nabíhala od ledna do května 1965, mezitím bylo 500 vozů R16 zapůjčeno k laickému testování věrným zákazníkům i státním úřadům a institucím. Výsledkem bylo celkem 283 menších změn před červnovým uvedením vozu na trh. V roce 1965 bylo vyrobeno necelých 39 tisíc vozů, v roce následujícím už přes 118 tisíc. Výrazný vzestup výroba zaznamenala v letech 1968 a 1969, kdy také nabídku rozšířily nové modely. ▶▶▶



1



2

3

Foto Renault

1 Renault 16 měl náhradní kolo vpředu pod kapotou

2 Přístrojová deska R 16 TS Automatic (1971)

3 V létě 1970 dostal Renault 16 nově upravenou záď

4 V roce 1963 vznikl jediný kabriolet s pevnou střechou

5 Tvar nárazníku se později objevil na vozech R 15/17

6 Představa kombi R 16 Break v podobě makety 1:5

7 Vnější a vnitřní rozměry R 16 (1968)

8 Renault 16 TL v provedení pro USA z roku 1972

9 Průhled poháněcím ústrojím Renault 16 TS

10 Modrý elegán Renault 16 TX Automatic z roku 1979

V březnu 1968 v Ženevě debutoval R 16 TS s větším čtyřválcem 1565 cm³ (ø 77 x 84 mm) s dvojitým karburátorem a půlkulovými spalovacími prostory. Dával výkon 83 k DIN (61 kW)/5750 min⁻¹ a uděloval vozu rychlost až 165 km/h. R 16 TS dostal přední kotoučové brzdy většího průměru a podtlakový posilovač Bendix. Také se chlubil palubní deskou osazenou kruhovými přístroji včetně otáčkoměru, elektrickým ovládáním oken v předních dveřích a za příplatek i koženým čalouněním. Navenek se odlišoval dvojicí přídavných halogenových světlometů na předním nárazníku a počínaje sezonou 1969 také couvacími svítilnami na zádi. V modelovém roce 1970 mohl R 16 TS jako první dostat za příplatek elektricky ovládaný posuvný díl střechy nad předními sedadly. V březnu 1969 slavil na Ženevském autosalonu premiéru Renault 16 TA, poháněný motorem 1565 cm³ s výkonem sníženým na 67 k (49 kW), jenž byl spojen s elektronicky řízenou třístupňovou samočinnou převodovkou. Jako samostatný model figuroval v ceníku jen do léta 1970, poté byla automatická převodovka převedena mezi příplatkovou výbavu s označením Automatic.

V létě 1970 prošel Renault 16 omlazovací kúrou, dostal nově upravenou záď s většími skupinovými svítilnami a černou vodorovnou lištou nad nimi, jež maskovala práh pátých dveří. Jednotlivé modely nesly označení L, TL a TS, přičemž základním motorem se stal čtyřválec 1565 cm³ o výkonu 67 k (49 kW); TS si ovšem ponechal ostřejší verzi 83 k (61 kW). Oba motory byly k mání se čtyřstupňovou manuální, anebo s třístupňovou samočinnou převodovkou.

Rok 1970 byl pro Renault 16 rekordní, výrobní linky opustilo přes 196 tisíc vozů, více než polovina šla na export do desítek zemí včetně USA. Tam se vyvážel od roku 1968 a tvarem karoserie si vysloužil označení Sedan-Wagon. Americká verze měla dva páry kruhových světlometů, trubkové přídavné členy na nárazníčích, boční odrazky na předních i zadních blatnících a motor 1565 cm³ se sníženými emisemi a výkonem 62 k (46 kW). Uvnitř byla specifická palubní deska s přístrojovým panelem potaženým imitací dřeva, přední sedadla nesla opěrky hlavy a za příplatek se montovala klimatizace. Během pěti let se v USA prodalo asi dvacet tisíc vozů R 16.

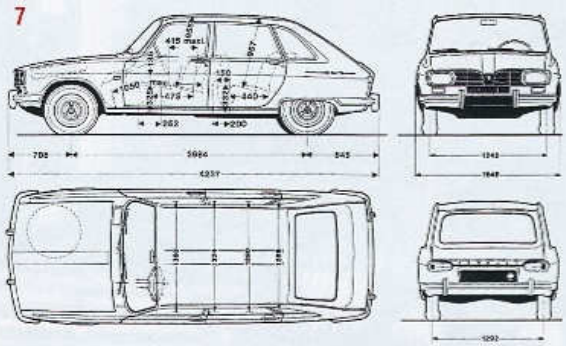
V létě 1973 zmizely ze zadních blatníků tradiční ozdobné lišty s typovým označením, novinkou podzimu 1973 byl špičkový Renault 16 TX. Vyznačoval se dvěma páry čtvercových halogenových světlometů, litými koly ve stylu Gordini a malým spoilerem nad horní hranou zadních dveří. Poháněl jej čtyřválec 1647 cm³ naladěný na 93 k (68 kW) a spojený s pětistupňovou manuální převodovkou s řadicí pákou u volantu. Dosahoval rychlosti 175 km/h, od jara 1974 byl k mání i s třístupňovým automatem. Do modelového roku 1975 vstoupily všechny verze s výjimkou TX s novou maskou z černého plastu. V sezoně 1976 přišel na trh nový Renault 20 a z nabídky zmizely R 16 L a R 16 TS.

4

5

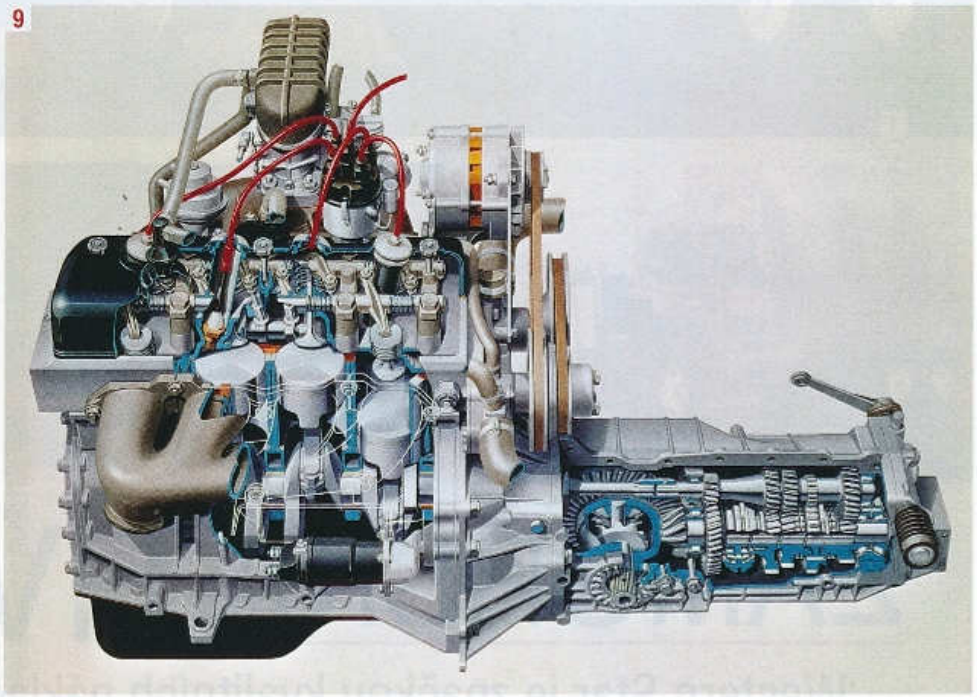
Foto Jan Tuček

6



7

8



9

Zůstal jen Renault 16 TL s motorem 1565 cm³ o výkonu 55 nebo 66 k (40,5 resp. 48,5 kW), R16 TL Automatic se čtyřválcem 1647 cm³ naladěným na 68 k (50 kW) a spojeným s převodovkou 3A, ale také špičkový R16 TX. Ten byl k mání s ručně řazenou i se samočinnou převodovkou. Od roku 1978 odbyt vozů R16 klesal, v roce 1979 nepřekročil 22 tisíc a konec kariéry se kvapem blížil. Posledních 5300 Renaultů 16 bylo smontováno do května 1980, celkový počet vyrobených od ledna 1965 dosáhl 1,85 milionu kusů.

Není bez zajímavosti, že na rozdíl od většiny konkurentů se Renault 16 nikdy nedočkal dalších karosářských provedení. Ve stádiu prototypu zůstal dvoudveřový kabriolet s odnímatelnou pevnou střechou, zhotovený v roce 1963; jen coby makety 1:5 byly zhmotněny návrhy kombi a dalších verzí. V Československu se Renault 16 poprvé představil v září 1965 na strojírenském veletrhu v Brně, v omezených počtech se dovážel následujících dvanáct let. V rekordní sezoně 1970 přišlo 350 *šestnáctek*, které tehdy prodával výhradně podnik Tuzex. Výjimku tvořila stovka vozů, které roku 1974 prošly Mototechnou. Počet automobilů R16 přihlášených u nás do provozu kulminoval koncem roku 1978 na čísle 2073. ■

10

Foto Renault