# RENAULT & 16





Das ist die Geschichte eines Autos. Eine recht moderne Geschichte, die allerdings keineswegs alltäglich ist. Man könnte sogar sagen, diese Geschichte sei so aufregend wie das Auto, von der sie handelt. Januar 1965. 500 serienmäßige Renault verlassen das neue Renault-Werk in Sandouville, Frankreich. Dann werden die Bänder wieder angehalten. Für 6 Monate wird die weitere Produktion gestoppt, die in diesen 6 Monaten ohne Zweifel Renault viel Geld eingebracht hätte.

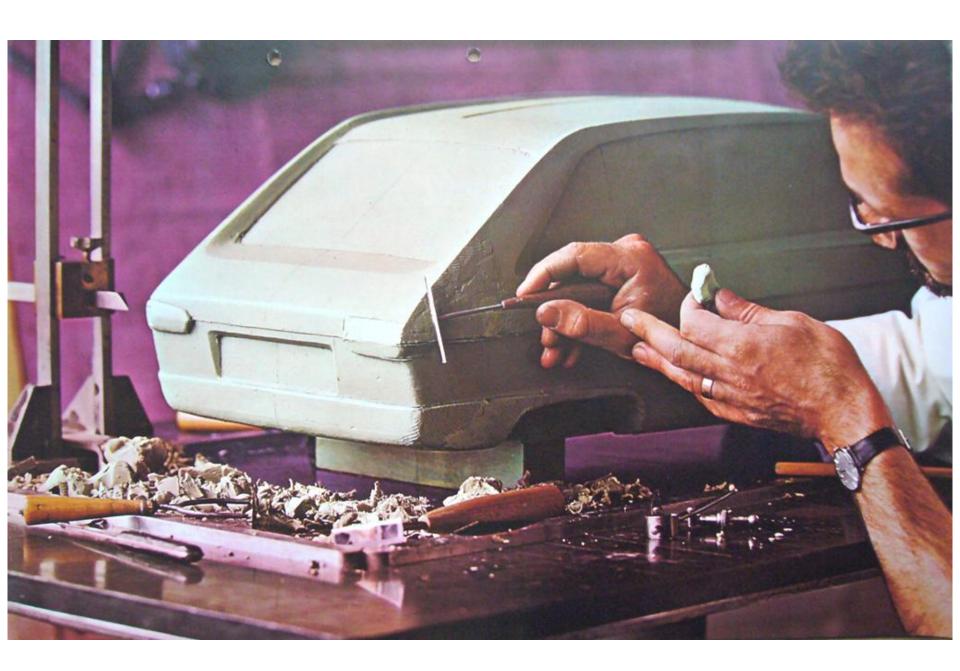
Warum also dieser plötzliche Produktionsstop? Weil mit diesem Auto etwas geplant war, was es in der Geschichte des Kraft-

wagens bisher noch nicht gegeben hat.

500 Autofahrer "wie Du und ich", also keine Testfahrer, keine Menschen mit technischer Vorbildung oder technischem Verständnis, bekommen einen dieser Wagen, der die Bezeichnung Renault 16 erhielt. Aufgabenstellung an diese Fahrer: Verlangen Sie dem neuen Auto das Letzte ab. Quälen Sie es durch den zähflüssigen Brei des Stadtverkehrs, jagen Sie es über die Auto-

bahnen, fahren Sie über Geröllstrecken und über steile Bergstraßen. So hatte der Renault 16 den besten Prüfstand, den man sich überhaupt denken kann: den täglichen Verkehr, den Umgang mit dem Alltagsfahrer Herrn X, der sich nicht um das Innenleben eines Autos kümmert, sondern nur gut fahren will — weiter nichts.

Das Ergebnis: nach dem 6-Monatstest der 500 Fahrer wurden am Renault 16 genau 293 kleine Änderungen vorgenommen. Diesmal waren also nicht die ersten regulären Kunden zu Versuchskaninchen degradiert worden. Der Käufer bekam nach dem ersten halben Jahr ein völlig ausgereiftes, in der Praxis erprobtes Fahrzeug, ein Auto ohne Fehl und Tadel. Aber die Geschichte des Renault 16 beginnt eigentlich schon viel früher. Damals sprach man bei Renault vom Projekt 115. Markt- und Meinungsforscher stellten in mühsamer, gründlicher Kleinarbeit fest, was für ein Auto heute in Europa gebraucht wird.







Bevor man zu Konstruieren begann, legte man die Forderungen fest, die ein moderner Autokäufer stellen würde. Hier einige der so erarbeiteten Thesen: Ein Auto muß 5 bequeme Sitzplätze haben, einen Laderaum, der den normalen Kofferraum weit übertrifft, Leistungen, die das durchschnittliche Maß überschreiten, ein Fahrwerk, das mit den schlechten Straßen, die in Europa noch überall anzutreffen sind, spielend fertig wird und ein überragendes Maß an Sicherheit bietet. Das ideale Auto muß aber auch eine "Persönlichkeit" sein, technisch etwas Besonderes bieten, den Fortschritt ausnutzen und darf sich nicht mit Lösungen von gestern begnügen, wenn die Technik von heute schon viel weiter ist.

Nach diesen Gesetzen sollte der neue Wagen gebaut werden. Die Techniker bekamen grünes Licht. Sie gingen mit Enthusiasmus ans Werk — und die Erfahrung, die Renault als eine der ältesten Automobilfabriken der Welt sammeln konnte, stand ihnen zur Seite Man war bei Renault sehr stolz, wenn man dem Renault 16-

Team angehören durfte. Die Formgestalter fertigten ungezählte Modelle aus Plastilin, bis man die dynamisch-kühne Form gefunden hatte, die äußerlich, vom Innenraum her und im Windkanal den idealen Werten so nahe wie möglich kam. Dann kamen die Arzte an die Reihe. Ja, Sie haben richtig gelesen. Erfahrene Fachärzte arbeiteten monatelang, um für die Sitze des Renault 16 die anatomisch richtige Form zu finden. Und in den elektronischen Rechenanlagen herrschte inzwischen Hochbetrieb, weil die Techniker sich nicht allein auf ihr Gefühl verließen, sondern jeden errechneten Wert doppelt und dreifach überprüften.

So wurde der Renault 16 geboren. Monate vergingen, arbeitsame Wochen und Tage. Dann war es so weit. Formgestalter, Arzte, Techniker und Ingenieure waren sich einig: Der Renault 16 muß so werden und nicht anders! Dann wurde die Vorserie gebaut. Für die härtesten Versuchsfahrten unter allen erdenklichen Bedingungen.

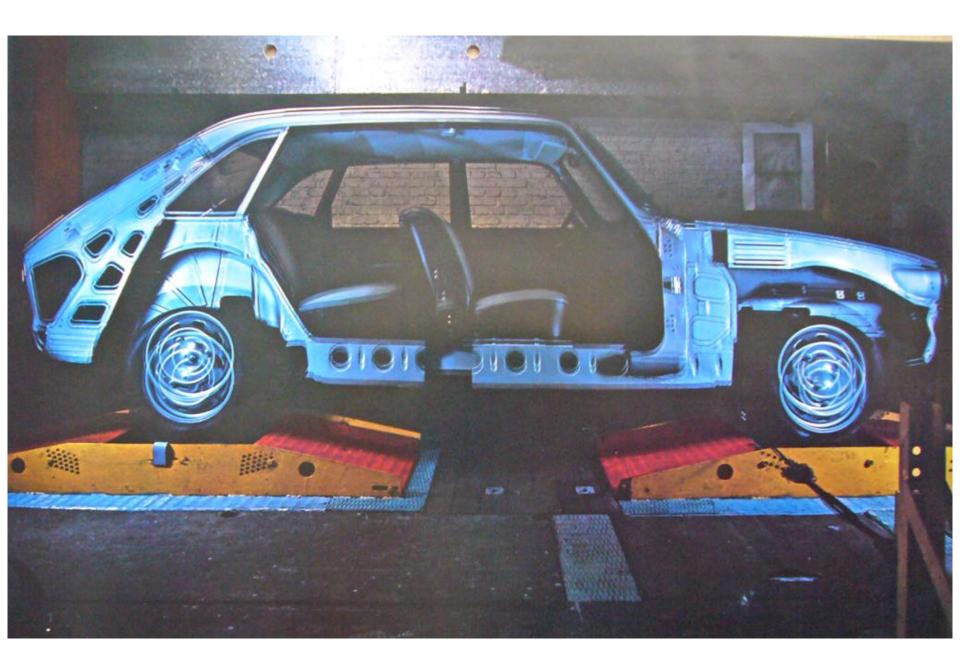






Wo sind die schlechtesten Straßen der Welt? Nach Meinung der Fachleute kann es gar keine schlechteren Straßen geben als die Pisten des privaten Versuchsgeländes in Lardy bei Paris. "Wellblechstraßen", mit rutschigem Sand bedeckt. Holperpflaster wie in einer vergessenen Kleinstadt. Wühlstrecken — sonst allenfalk mit einem Geländewagen befahrbar. Dort drehten die neuen Renault 16 tagelang pausenlos ihre Runden: ein Auto, das diese Strapazen übersteht, muß einfach gut sein!

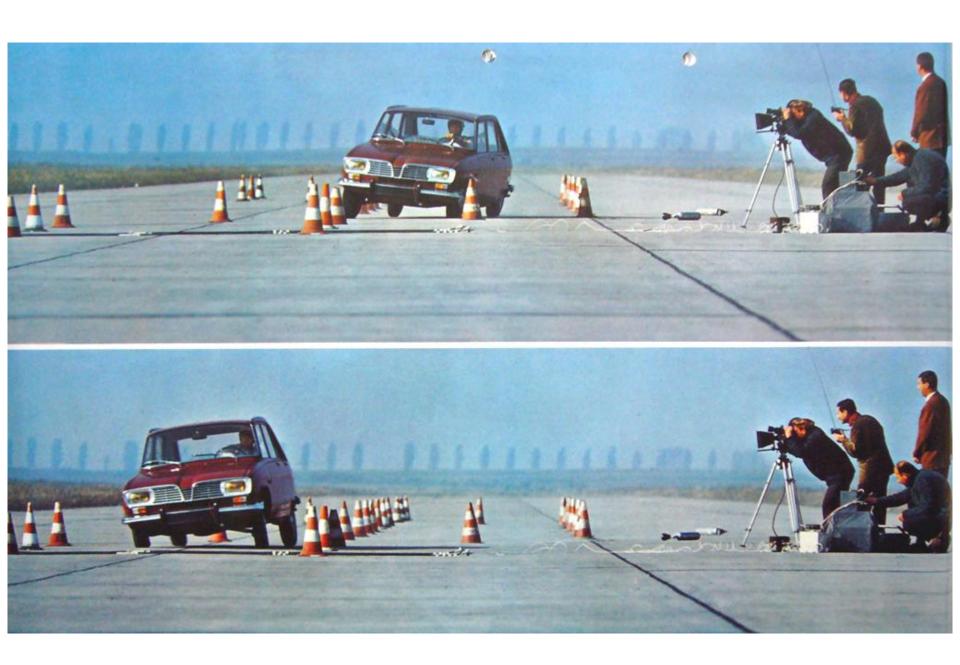
Aber auch im Labor wurde der Renault 16 härtesten Zerreibproben unterzogen. Auf dem Rollenprüfstand des Renault-Forschungs-Zentrums, der die Federung und Radaufhängung des Wagens noch intensiver qualt als die schlechteste Straßees ist, als führe der Wagen mit 100 km/h von einer Querrinne in die andere — wurde so mancher Renault 16 nicht einen, sondern 10 Tage lang den zerstörenden Gewalten ausgesetzt. Jeder dieser Wagen fuhr also 1000 km täglich! Bei einer solchen Behandlung offenbaren sich alle Mängel und Fehler. Und da der Renault 16 alle diese Prüfungen glorreich bestanden hat, können Sie in seine Qualität vollstes Vertrauen haben.





3 Jahre, 4 Monate, 9 Tage. Angefüllt mit Versuchen. In dieser Zeit wuchs der Aluminium-Motor des Renault 16 zur heutigen Reife heran. Monatelang wurde dieser Motor unter den Bedingungen des Straßenverkehrs erprobt. Jede einzelne seiner "Regungen" wurde genau registriert. Komplizierte Prüfinstrumente fertigten Protokolle an, die den Ingenieuren immer wieder neue Anhaltspunkte für weitere Verbesserungen boten. Gleichzeitig liefen im Renault-Forschungszentrum weitere Motoren 10 Wochen lang mit höchster Tourenzahl. Nicht ein einziges Mal wurde dem neuen Motor eine Verschnaufpause gegönnt. Es war so, als würde man 243.600 km mit Vollgas durchfahren. Starten. Brutale Beschleunigung mit kaltem Motor: was niemand je einem Motor abverlangen würde, gehörte hier mit zum Versuch. Die Ingenieure von Renault haben den Renault 16-Motor gequalt, damit Sie nie die geringste Qual mit ihm haben.





Nur 2,80 m breit ist die Slalomstrecke, die auf dem Renault-Versuchsgelände abgesteckt ist. Rechts und links elektrische Kontakte, die ein Ausbrechen des Wagens sofort melden würden. Viele tausend Mal jagen die Renault-Testfahrer mit ihrem Wagen heran. Steuer nach links verreißen, dann scharf nach rechts. Beschleunigen und — nach Möglichkeit auf vier Rädern — die Slalomstrecke verlassen — dieses Kunststück gehörte zum täglichen Brot der Spezialisten, die den Renault 16 auf Herz und Nieren zu prüfen hatten. Filmkameras hielten jede einzelne Phase des Manövers fest. Das alles, um die Straßenlage der Renault 16-Versuchswagen immer mehr zu verbessern.

Ob auf trockener oder glitschig-nasser Straße, ob bei Geradeausfahrt oder in tückischen Kurven: hier muß der Renault 16 zeigen, was er kann. Ein Auto, das vor dem Beginn der Serienfertigung so gründlich erprobt wurde, daß schon der erste Käufer

ein zufriedener Käufer war!



Motor, Federung, Straßenlage, Bremsweg: was an einem Auto zu prüfen ist, wird geprüft! Eine unerbittliche Materialschlacht wird in den Labors und im Testgelände entfesselt, eine Schlacht, bei der es nur einen Gewinner gibt: Und das sind Sie, der Renault-Kunde!

Die Sorgfalt, die bei der technischen Fertigung angewandt wird, läßt die Spezialisten nicht ruhen, die für den Komfort dieses

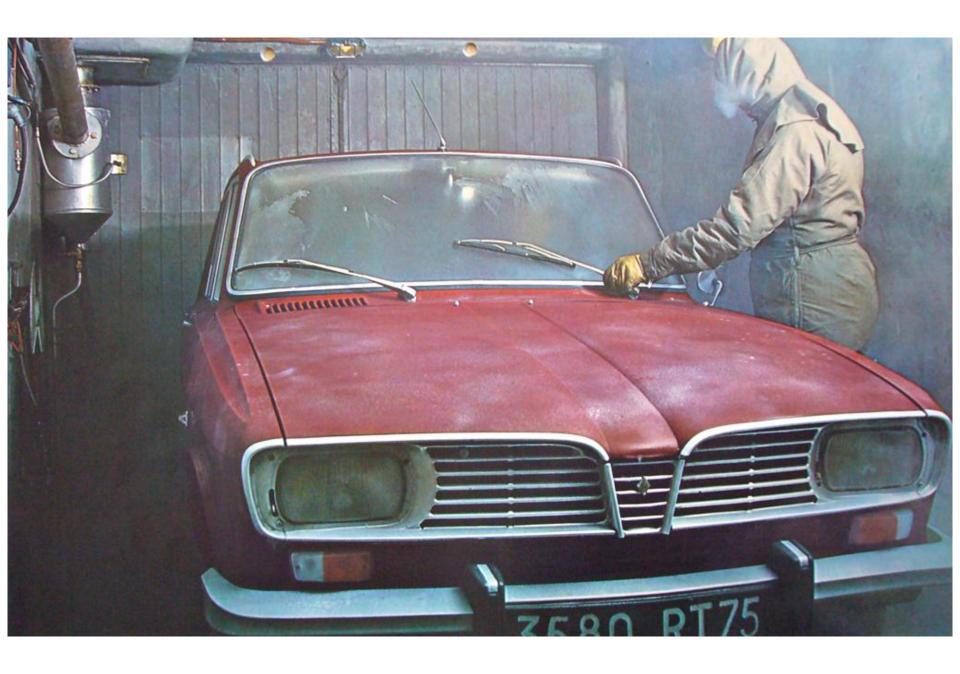
Wagens zuständig sind.

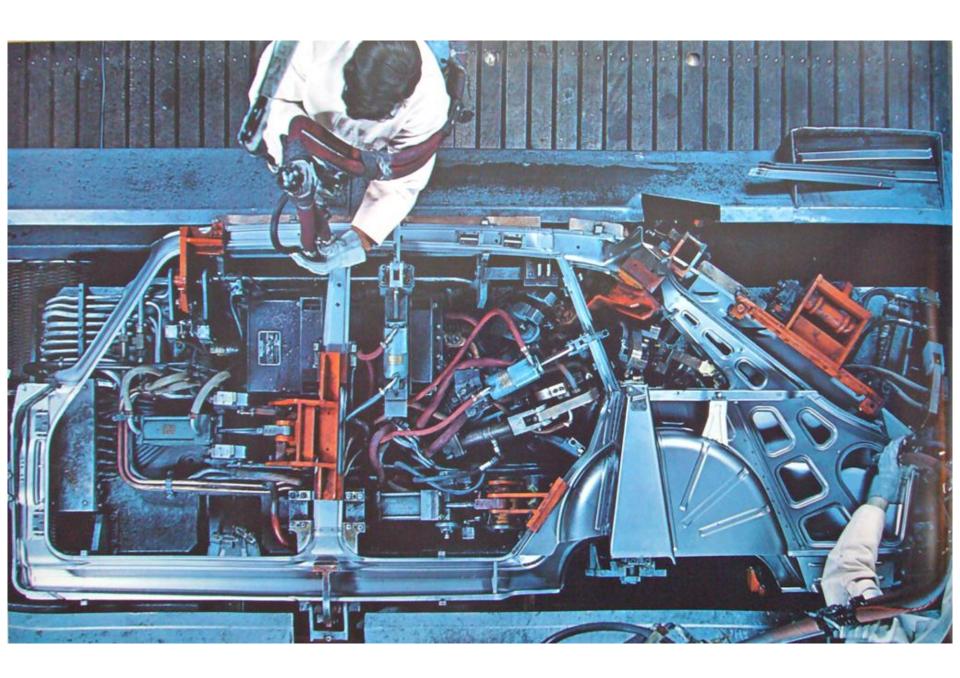
Da gibt es im Renault-Forschungszentrum eine Halle, die vollkommen geräuschisoliert ist. Dort rast ein Renault über einen Rollenprüfstand. Er bleibt dabei immer an derselben Stelle, aber der Effekt entspricht einer Fahrt durch schwieriges Gelände. Der Wagen wird durchgeschüttelt. Ein hochempfindliches Mikrofon registriert dabei alle Geräusche: Wie klingt der Motor, wie laut ist das Auspuffgeräusch, was sagt die Karosserie?

Am Lautsprecher sitzen die Ingenieure, die keine andere Aufgabe haben als die, aus dem Renault 16 ein möglichst leises Auto zu machen. Wenn sie ein Geräusch entdeckt haben, das sich noch

mildern läßt, dann setzen sie alle Mittel und Erkenntnisse der modernen Technik ein, um aus "laut" "leise" zu machen.

Währenddessen jagt irgendwo in Afrika ein Renault 16-Prototyp bei 58 Grad Hitze über die ausgefahrene Piste einer Karawanenstraße. Und gleichzeitig dreht sich die Kurbelwelle eines anderer Prototyps in einem Kühlraum, der eine Temperatur von minus 30 Grad aufzuweisen hat. Tausende von Kilometer unter extremen Temperaturbedingungen zurückzulegen — das ist für ken Auto ein Pappenstiel. Aber der Renault 16 besteht auch der Klima-Test glänzend. Die Erkenntnisse, die bei diesem Klimatest gewonnen werden, führen schließlich zu einer revolutionarer Neuerung: ein Frischluftstrom wird ständig durch den gesamtes Wagen geführt, so daß kein Insasse eines Renault 16 je darübst zu klagen haben wird, in verbrauchter Luft zu sitzen. Ein Renault 16 ist für Temperaturen von minus 30 bis plus 50 Grafgebaut — und Sie merken das, ganz gleich, was Ihr Thermometer gerade anzeigt.



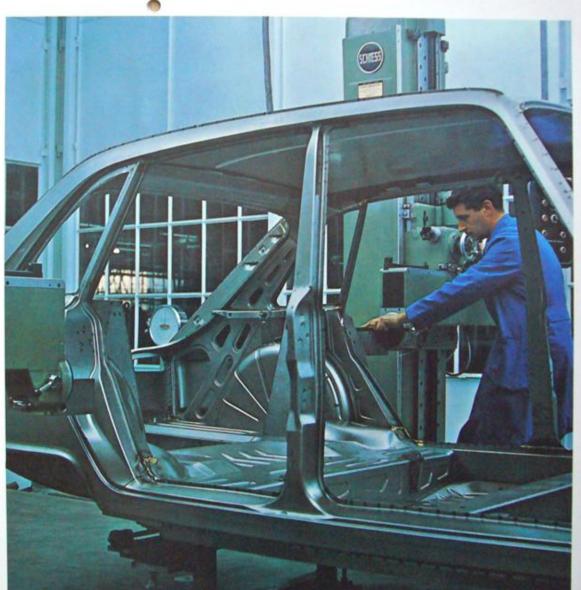


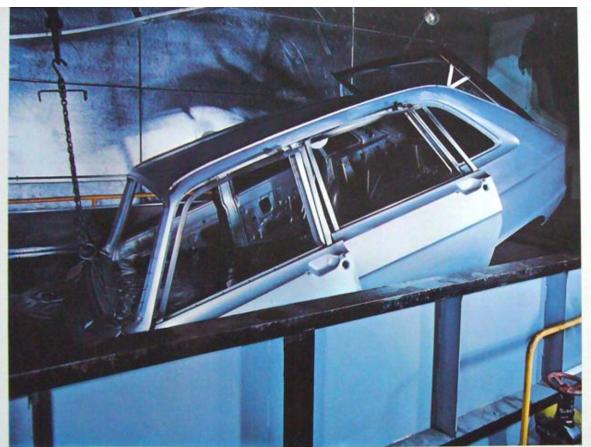


Die einzelnen Prüfungen und der Massentest der 500 Wagen sind abgeschlossen. Die Verbesserungen und Veränderungen, die von den Ingenieuren nach diesen Untersuchungen vorgeschlagen werden, können noch vor Beginn der eigentlichen Serienfertigung verwirklicht werden.

Nun gibt es endlich grünes Licht für die Produktion. Und die Fachleute, die schon bei den Prüfungen unerbittlich waren, legen jetzt einen doppelt strengen Maßstab an.

Die Karosserie ist nach dem Prinzip einer Flugzeugzelle entworfen. 16 Patente standen Pate bei dieser Konstruktion. Ein Käfig aus Trägern und Profilen baut sich auf der stählernen Bodenplatte auf — so erklärt es sich, daß der Renault 16 als einer der robustesten Wagen gilt, die heute gebaut werden. Prüfungen während der Produktion. Kurbelwelle, Schweißnähte der Karosserie und die Wirksamkeit der Bremskreise werden bei jedem Wagen kontrolliert. Und natürlich gibt es dabei keine Kompromisse...





Mit ganz besonderer Gründlichkeit wird der Renault 16 lacker. Er wandert zuerst in ein Tauchbad, das mit einer Farbe gefüllt ist, welche die Karosserie vor Rost und Korrosion schützt. Durch das Eintauchen kommt die Rostschutzgrundierung in jede verborgene Ecke.

Auf diese Grundierung kommen anschließend noch einmal vier Farb- und Lackschichten. Nun kann man verstehen, warum der Dauertest keine Beanstandungen ergab, was die Lackierung der Renault 16 betrifft. Nicht nur die mechanischen Teile des Wagen halten jedem Wetter und jeder Beanspruchung stand, sondern auch die Karosserie. Der Renault 16 ist ein Auto, an dem man Freude hat. Und zwar sehr lange...





Letzte Kontrollen vor dem Verlassen des Werkes. Jeder Quadratzentimeter wird inspiziert. Schließen die Türen mit einem satten Klang? Lassen sich die Fenster mühelos herauf- und herunterkurbeln? Wie steht's mit der Motorhaube? Mit den Nähten der Polsterung? Genauigkeitsfanatiker prüfen jede Einzelheit. Punkt für Punkt wird abgehakt. Und erst nach dieser Prüfung bekommt der Renault 16 sein Visum: freigegeben für den Verkauf. Das heißt natürlich nicht, daß für Renault die Sache damit erledigt ist. Ein Auto ist immer nur so gut wie der Kundendienst, der es betreut. Und darum hat Renault ein weltweites Netz von über 10.000 Service-Stationen aufgebaut. Liebevoll nehmen sich geschulte Fachleute dort des Renault 16 an. Schon 10 Monate vor dem Start der eigentlichen Fabrikation wurden die besten Renault-Kundendienst-Mechaniker aus aller Welt in die Geheimnisse der Technik des neuen Wagens eingeweiht. In der Renault-Kundendienst-Schule wurde der Wagen immer wieder zerlegt, studiert und zusammengebaut. Stück für Stück wurde untersucht. So wissen die Renault-Mechaniker Ihrer örtlichen Renault-Vertretung ganz genau Bescheid. Ihr Wagen wird gepflegt, gewartet und mit Sorgfalt und Liebe behandelt. Diese Sicherheit gibt Ihnen das Zeichen Renault, das über Ihrer Werkstatt steht.

Erinnern wir uns. Zuerst Jahre der Forschung und Konstruktion. Dann die sorgfältige Produktionsplanung. Dann die mehr als gründlichen Versuche in Theorie und Praxis. Schließlich der einmalige Test der 500 Renault 16. Und Tausende von Kontrollen in allen Stadien der Fabrikation. Sollte man nicht zum Renault 16 unbegrenztes Vertrauen haben?



Auto des Jahres. So wurde der Renault 16 schon ein paar Monate, nachdem er auf den Markt kam, genannt. Eine internationale Jury von zweiunddreißig Automobil-Fachjournalisten, die in Amsterdam zusammenkam, um für die Zeitschrift "Auto-Visie" das bemerkenswerteste Automodell auszuwählen, verlieh dem Renault 16 diesen Titel. Auto des Jahres. Diesen "Oscar der Kraftfahrzeugtechnik" hat sich der Renault 16 heute mehr denn je verdient. Seine kühne, dynamische, klare Form weist den Weg in die Zukunft des Automobilbaus. Sein 1500 ccm- Alumi nium-Motor mit auswechselbaren Zylinderlaufbuchsen aus verschleißfestem Spezialmaterial macht ihn zu einem der dauerhaftesten und zuverlässigsten Tourenwagen Europas. Seine Straßenlage und seine Sicherheit schaffen ihm auch dort eine Vorrangstellung, wo die "inneren Werte" eines Autos zur Diskussion stehen. Der Aufwand um den Renault 16 war groß. So kann es nicht verwundern, daß auch der Erfolg dieses Wagens groß ist. Wer sich ehrlich Mühe gibt, erntet seinen Lohn. Renault 16 -Typ 1967. Noch einmal ist dieser Wagen in seinen Details verfeinert worden. Noch einmal hat man ihn sich ganz genau angesehen und ihn genau bewertet. Das Resultat: dieses Auto verdient eine besondere Empfehlung. Warum? Sie werden es merken, wenn Sie zum ersten Mal hinter dem Lenkrad dieses Wagens sitzen. Bitte - fahren Sie los!











Der Renault 16 ist ein Wagen für lange Reisen

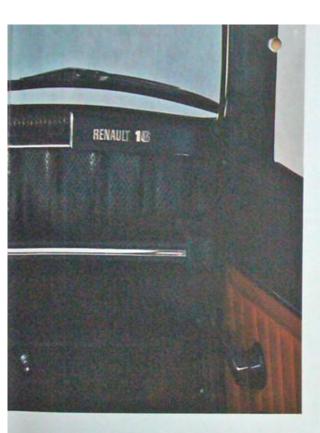
Das hängt nicht allein damit zusammen, daß der Renault 16 — wenn Sie es wünschen — mit 142 km/h über die Autobahn schnurrt. Das liegt auch nicht allein daran, daß die aufwendige Radaufhängung dem Wagen eine Straßenlage gibt, die einen beachtlichen Schnitt auf schlechten und kurvenreichen Straßen ermöglicht. Das liegt am Zusammenwirken aller konstruktiven Details, von denen wir hier einige anführen.

Warum hat der Renault 16 eine nach vorn abfallende Motorhaube? Damit Sie besser sehen können. Damit die aerodynamische Form des Wagens der Idealvorstellung der Konstrukteure entspricht, die im Windkanal des Renault-Forschungszentrums ihre nützlichen Erfahrungen sammeln konnten.

Warum wurde für den Renault 16 rundherum so viel Glas verarbeitet, daß man fast schon von einem "Glaspalast auf Rädern" sprechen kann? Weil die gute Sicht nach allen Seiten bei den heutigen Verkehrsverhältnissen eine Lebensnotwendigkeit darstellt. Da gibt es keine toten Winkel, kein plötzlich neben Ihnen auftauchendes Fahrzeug, das Sie nicht im Rückspiegel gesehen haben.

Warum hat der Renault 16 nicht zwei, nicht vier, sondern fünf Türen? Weil man Ihnen keine Kletterpartien zumuten will, wenn Sie in den Fond einsteigen wollen. Und keine Verrenkungen, wenn es um das Verstauen Ihres Gepäcks geht!

Aber der Renault 16 bietet Ihnen ja noch viel mehr. Sie konnen sich Ihren Wagen erstmalig innen so einrichten, wie es dem Zweck der Fahrt entspricht. Sie haben nicht weniger als sieben(!) Kombinationsmöglichkeiten, was die Sitzverstellung und die Sitzeinteilung betrifft. Ein Auto für alle Gelegenheiten.



# Nehmen Sie die Sache in die Hand . . .

Mit der "Sache" ist das schöne, holzverzierte Lenkrad des Renault 16 gemeint, ein Sicherheitslenkrad, das Sie fühlen läßt, wie gut Sie diesen guten Wagen beherrschen. Alle Bedienungshebel sind rund um das Lenkrad gruppiert. Sie brauchen es kaum noch loszulassen, um Schalthebel, Stadt- und Autobahn-Horn, Blinker und Scheinwerfer zu betätigen. Klar und übersichtlich ist das "gut aufgeräumte" Armaturenbrett. Mit einem flüchtigen Blick sehen Sie, wie schnell Sie fahren, ob mit der Kühlflüssigkeit, dem Öldruck und dem Kraftstoff alles in Ordnung ist. Und

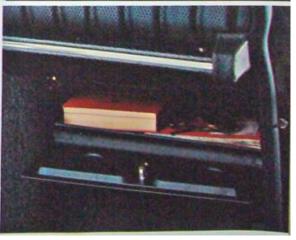
auch der Kilometerstand ist ent zu erkennen. Sie brauchen den Blick nicht von der Fahrbahn zu nehmen, um von den Instrumenten des Renault 16 die gewünschte Auskunft zu erhalten. Jeder Mensch ist verschieden groß. Jeder Mensch hat eine andere Sitzposition beim Fahren. Der Renault 16 berücksichtigt das. Sie können seine Sitze nach vorn, nach hinten und auch in der Höhe verstellen.

# Komfort ohne Grenzen . . .

Auf den schlechtesten Straßen zeigt sich der Renault 16 von seiner besten Seite. Das liegt an der Einzelradaufhängung aller vier Räder, an der extrem guten Federung, die durch überlange Drehstäbe ihre eigene Charakteristik erhält. Aber auch die herrlich weichen Sitze tragen dazu bei, daß Schlaglöcher, Querrinnen und Frostaufbrüche völlig ignoriert werden können. Das verstehen wir unter Komfort ohne Grenzen; aber auch der niedrige Geräuschpegel im Innern des Wagens gehört dazu - genau wie die neue Klimaanlage, die von der Fahrgeschwindigkeit unabhängig ist. Ein stufenlos regulierbares Gebläse sendet gezielte Luftströme in das Innere des Wagens, in den unteren und den oberen Teil. An den Füßen ist es automatisch stets wärmer als am Kopf - die Spanne kann bis zu 15 Grad betragen. Arzte sind der Meinung, daß durch eine solche Temperatur-Regelung einmalig gute Verhältnisse im Wagen selbst geschaffen werden können. Sie fahren mit kühlem Kopf, aber mit warmen Füßen. Ein einziger Hebel genügt für die wunschgerechte Klimatisierung. Sie hat außerdem den Vorteil, daß die Scheiben, die ständig von gelenkten Luftströmen bestrichen werden, auch in Herbst und Winter klar bleiben. Der Defroster, der Ihre Scheibe in kürzester Frist eisfrei macht, gibt die Warmluft durch viele Schlitze ab, wobei Sie die Menge noch regulieren können. Der Nebeneffekt der neuen Klimatisierungsanlage: in diesem Auto verfolgen Sie keine unangenehmen Düfte. Sie reisen in einer ausgesprochen angenehmen Atmosphäre . . .













# Machen Sie es sich bequem . . .

Sitze? Nein. Richtige Sessel finden Sie in diesem Salonwagen der Neuzeit. Probieren Sie jeden einzelnen dieser Sessel aus. Machen Sie es sich bequem, schauen Sie durch die großen Fenster.

Und nun beachten Sie bitte die vielen, vielen Kleinigkeiten, die alle ersonnen wurden, um Ihnen jeden Kilometer im Renault 16 angenehm zu gestalten.

Zwischen den beiden vorderen Sitzen ist eine Armlehne. Aber keine gewöhnliche Armlehne, sondern eine Armlehne, unter der sich gleichzeitig ein praktisches Ablagefach befindet. Da können Sie die Wagenpapiere, die Straßenkarten, die Kamera und auch noch die Zigarettenreserve unterbringen — alles, was Sie gern jederzeit zur Hand haben möchten. Aber auch hinten gibt es eine Armlehne — die kann man einklappen, wenn drei Personen hinten sitzen sollen. Und — es mag ja nur eine Kleinigkeit sein, aber sie ist bemerkenswert — selbstverständlich haben die Fondpassagiere auch eigene Aschenbecher, die handgerecht in den Türen eingelassen sind.

In der Mitte des Armaturenbretts eine nette, praktische Neuigkeit: Eine Kombination zwischen Aschenbecher, Zigaretten-Anzunder, Pfeifenhalter und Zigarettenbehälter. Selbst bei der Sonnenblende wird das Bemühen sichtbar, Ihnen etwas mehr zu geben: sie wurde zur Mitte hin verlangert, um Ihnen gleichzeitig einen Blendschutz bei Nachtfahrten zu geben. Der Rückspiegel läßt sich damit abdecken, wenn ein anderer Wagen mit aufgeblendeten Scheinwerfern nachfolgt. Vor dem Sitz des Beifahrers finden Sie ein großes, verschließbares Handschuhfach, das von innen beleuchtet wird. Das sind nur einige Komfort-Details des Renault 16. Sie werden noch viele andere entdecken!







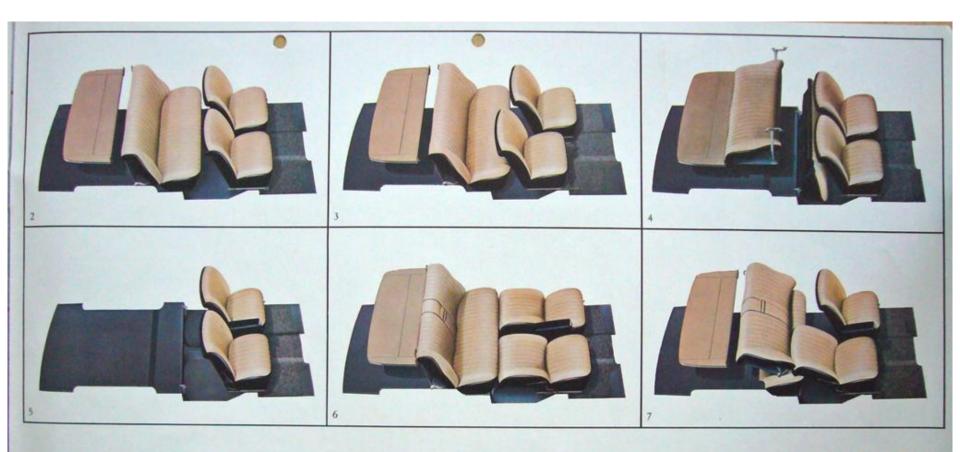




# Der Renault 16 hat nicht einen, sondern sieben verschiedene Innenräume!

Der Renault 16 überrascht Sie mit vielen neuen Ideen und originellen Lösungen. Das gilt auch für die Einteilung des Innenraums. Sie können Ihren Wagen allen Anforderungen und Gegebenheiten anpassen!

Die Skala der Verwendbarkeit reicht vom komfortablen Fünlsitzer bis zum luxuriösen Lieferwagen, der hinten mit allerlo Gerat beladen werden kann. Normalerweise hat der Kofferraum ein Fassungsvermögen von 346 Litern. Das ist schon viel für einen Wagen dieser Größenordnung (Bild 1). Aber nun kann man auch noch die hintere Sitzbank etwas nach vorn schieben. wodurch sich der Kofferraum auf 424 Liter vergrößern läßt. Die ideale Stellung für die Ferienfahrt - Platz für ein Vierwochen-Reise-Gepäck und bequeme Sitzplätze für die Kinder! (Bild 2) Wenn der Sitz des Beifahrers soweit zurückgeschoben wird, das er gegen die hintere Sitzbank stößt, dann kann auf dem hinteren Polster ein Baby wie in einer Wiege reisen (Bild 3) Brauchen Sie sehr viel Platz, weil eine Kommode oder eine große Kiste zu transportieren sind? Dann genügt es meist schon, die hintere Sitzbank gegen die Rücklehnen der vorderen Sitze 24 klappen und die hintere Rückenlehne an Spezialgurten aufzu-



hängen. Das Bild 4 zeigt Ihnen, wie wenig umständlich und elegant diese Lösung ist! Sie hängen die Tragriemen an die Haltegriffe über den hinteren Türen . . . Auf diese Art und Weise vergrößert sich der Nutzraum auf insgesamt 750 Liter.

Und hier das Rezept für den Fall, daß Sie aus Ihrem Renault 16 einen Möbelwagen machen wollen: Nehmen Sie mit wenigen Handgriffen den hinteren Sitz samt der Lehne heraus (Bild 5). Der Renault 16 hat sich in einen Großraumtransporter verwandelt! So kann Ihnen Ihr Renault 16 (mancher Lieferwagen wird schon ganz neidisch!) insgesamt 1200 Liter Laderaum bieten.

Und er gibt - auf Wunsch - noch zwei Möglichkeiten, die Sie

auf Ihren Fahrten mit dem Renault 16 nutzen können: Sie können die Lehnen soweit zurücklegen, daß zwei bequeme Liegebetten entstehen (Bild 6).

Und als letztes zeigen wir Ihnen noch die Rallye-Position. Sie klappen den Beifahrersessel so weit zurück, daß ein Ruhesessel entsteht. Hier kann der Beifahrer schlafen, während der Fahrer das Lenkrad fest in der Hand behält. Wenn beide den Führerschein haben, läßt sich so die Strecke Berlin—Lissabon quasi in Nonstop-Fahrt bewältigen.



# Die Technik des Renault 16

### Motor:

4-Zylinder-4-Takt-Reihenmotor hinter der Vorderachse. Zylinderkopf und Zylinderblock aus Leichtmetall-Druckguß. Hängend angeordnete, über kurze Stößel, Stößelstangen und Kipphebel betätigte Ventile. Hochliegende, über Rollenkette angetriebene Nockenwelle. Auswechselbare Zylinderlaufbuchsen. 5-fach gelagerte Kurbelwelle. Hermetisch verschlossenes Flüssigkeitskühlsystem, wartungsfrei. Elektrischer, temperaturabhängig automatisch ein- und ausschaltender Ventilator.

Bohrung und Hub: 76 x 81 mm

Hubraum: 1470 ccm

Höchstleistung: 63 SAE-PS bei 5000 U/min. Höchstes Drehmoment: 10,80 mkg (SAE) bei 2.800 U/min.

Fallstromvergaser mit Startautomatik.

Trockenluftfilter, Absaugvorrichtung für die Abgase aus dem Kurbelgehäuse.

### Kupplung:

Einscheibentrockenkupplung mit Tellerfeder.

### Getriebe:

4-Gang-Getriebe, vollsynchronisiert. 1 Rückwärtsgang. Übersetzungsverhältnisse:

1. Gang 3,61; 2. Gang 2,25; 3. Gang 1,48; 4. Gang 1,03; R.-Gang 3,08.

Lenkradschaltung.

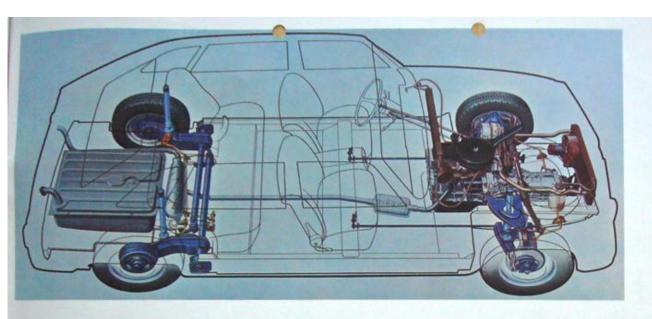
Antrieb: Frontantrieb.

### Kraftübertragung:

Obertragung auf die Vorderräder über zwei Doppelgelenkwellen mit homokinetischen Gelenken. Untersetzung Teller- und Kegelrad = 3,77.

Lenkung:

Selbstrückstellende Zahnstangenlenkung. 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.





Radaufhängung:

Einzelradaufhängung aller 4 Räder. Lange, in Längsrichtung angebrachte Drehstäbe vorn, querliegende Drehstäbe hinten. Sehr lange Federwege! Hydraulische Stoßdämpfer an allen 4 Rädern. Querstabilisator vorn und hinten.

### Bremsen:

Hydraulisch betätigte Scheibenbremsen vorn, Trommelbremsen hinten. Lastabhängig arbeitender automatischer Bremskraftbegrenzer für die Hinterradbremsen.

### Elektrische Ausrüstung:

12 Volt Drehstrom-Lichtmaschine, Batteriekapazität 40 Ah.

Reifen: 145 x 355 oder 5,95 x 14 Gürtelreifen.

Wahlweise: 155 x 355 oder 5,65 x 14 je nach Ausstattung. Spurkreishalbmesser:

4,90 m Leergewicht, fahrbereit: 980 kg Zuladung: 400 kg

Cofferraum-Inhalt:	346-1200 Liter
Töchstgeschwindigkeit:	142 km/h

## Wartung:

Fahrgestell wartungsfrei. Motorölwechsel alle 5.000 km.

Die wichtigsten Abmessungen:	
Länge über alles	4,23 m
Breite über alles	1,65 m
Höhe, leer	1,45 m
mittlerer Radstand	2,68 m
Spurweite vorn	1,34 m
Spurweite hinten	1,29 m
Bodenfreiheit, beladen	0,115 m



# Renault bietet eine 100%ige Garantie

Renault verfügt über ein dichtes Kundendienstnetz. Über 10000 Service-Stationen stehen in der ganzen Welt für Sie bereit. Davon über 1000 allein in Deutschland. Wohin Sie auch fahren, Renault ist stets in Ihrer Nähe.

Alle Händler und Werkstätten verfügen über ein Lager von Original-Renault-Ersatzteilen und führen alle Inspektions- und Reparaturarbeiten mit den gleichen Werkzeugen und nach den gleichen rationellen und vorteilhaften Methoden durch. Reisen Sie sorglos am Lenkrad Ihres Renault. Überall genießen Sie mit Ihrem Renault die bekannte und bewährte Renault-Garantie, die sich über 6 Monate ohne Kilometerbegrenzung erstreckt. Sie umfaßt die erforderlichen Arbeitslöhne und Ersatzteile. Garantiearbeiten werden von jedem Renault-Händler und in allen Renault-Werkstätten gegen Vorlage des Kundendienstheftes durchgeführt.

Die Renault-Werke beforn in 95 Länder der Erde. In diesen Ländern sind die Zulemongsbestimmungen nicht überall gleich. So können sich einzelne Renault Modelle in Ausstatung und Ausrüttung unterscheiden. Darüber hinzus behalten sich die Renault-Werke Anderungen in Konstruktion und Ausstattung ohne vorlierige Benachrichtigung soe: