

# Ausnahmefall

## Pluspunkte

- Kombilimousine mit vielseitig verwandelbarem Innen- und Laderaum
- Federung und Sitze sehr komfortabel
- Ausstattung vollständig, technische Ausrüstung komplett
- Motor lauffähig und elastisch
- Verbrauch gering, besonders auf Autobahn durch 5. Gang
- Karosserie gut zu übersehen, Windgeräusche gering
- Belüftung gut, Heizung sehr fein zu dosieren, heizbare Heckscheibe serienmäßig
- Halogenlicht sehr gut, auf Belastung in Fahrt einstellbar
- Servicenetz besonders dicht, straff organisiert, R 16-Werkstattversorgung seit Jahren eingespielt
- Hohlraumversiegelung und Dauerunterbodenschutz ab Werk

## Minuspunkte

- 93 PS für deutsche Haftpflichtstufen ungünstig
- Straßenlage (Spurstabilität) bei voller Belastung deutlich schlechter
- Rücksitzraum für Preisklasse eng
- Normal-Gepäckraum klein
- Lenkkraft fürs Rangieren hoch
- Lenkradschaltung mit langen Wegen und nicht ganz präzise
- Spiegelungen in den Instrumenten
- Türinnen- und außengriffe unpraktisch, Verriegelung der Beifahrertür ohne Sichtkontrolle
- Bedienung teilweise unpraktisch, z. B. Handbremshebel, Zünd/Lenkschloß zu tief
- Motor schlecht zugänglich, z. B. schon der Ölpeilstab
- Heck verschmutzt im Sog stark – Wischer/Wascher für Heckscheibe auf Wunsch
- Wiederverkauf vermutlich problematisch

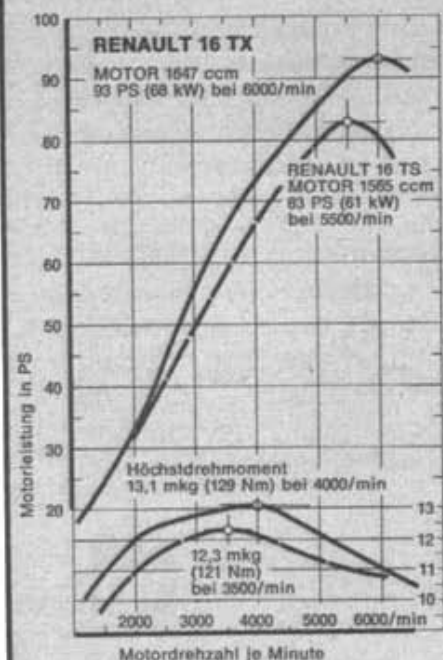
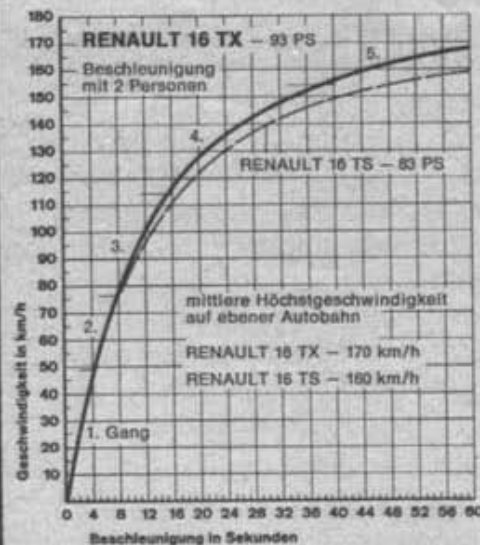
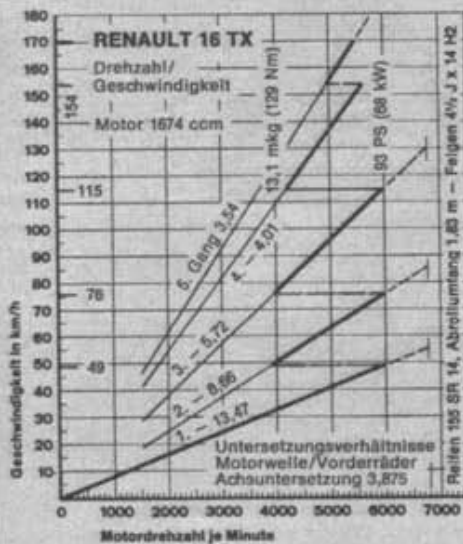
Die sonst übliche und für weitere Ausreifung begrüßenswerte Wartefrist von etwa einem halben Jahr nach Serienbeginn bis zum Verkaufsstart im Ausland hat Renault beim TX-Spitzenmodell in der R 16-Karosserie diesmal etwas überzogen. Nach Vorstellung beim Pariser Salon Anfang Oktober 1973 kamen erst im Juli 1974 die ersten R 16 TX-Vorfürhswagen zu den deutschen Händlern.

Neben den normalen Abweichungen – für Deutschland etwa weißes statt schwachgelbes Licht – gab es in diesem Ausnahmefall ein Tauziehen zwischen der Deutschen Renault und dem Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg wegen des in Frankreich serienmäßigen kleinen Heckspoilers oben an der Klappe, der starke Verschmutzung der Heckscheibe verhindern soll. Er fand nicht den amtlichen ABE-Segen, obwohl das praktisch gleiche Detail beim Simca 1100 ti durchkam.

Ein Ausnahmefall ist dieser Renault 16 TX in mehrfacher Hinsicht. Er ist mit 93 PS die stärkste Kombilimousine, bei einem empfohlenen Preis von 12 065 DM (11 950 DM + 115 DM Vorracht), aber auch die teuerste. Das Fünfganggetriebe soll dem Reisewagen deutliche Verbrauchssenkungen



# Test Renault 16 TX



## Kosten

Jahressteuer  
Kfz-Haftpflicht durchschnittlich ca.  
Feste Jahreskosten mit Nebenkosten ohne Wertverlust ca.

Voraussichtlicher Wertverlust pro Jahr während der ersten drei Jahre  
Feste Jahreskosten mit Wertverlust ca.

Laufende Kosten pro 100 km:  
Kraftstoff  
Öl  
Reifen  
Werkstatt

Monatliche Betriebskosten ohne/mit Wertverlust bei:  
10 000 Jahreskilometern  
15 000 Jahreskilometern  
20 000 Jahreskilometern

Kosten pro Kilometer ohne/mit Wertverlust bei:  
10 000 Jahreskilometern  
15 000 Jahreskilometern  
20 000 Jahreskilometern

Renault 16 TX	Renault 16 TS
244,80 DM	230,40 DM
893,- DM	813,- DM
<b>1 500,- DM</b>	<b>1 380,- DM</b>

2 350,- DM	1 750,- DM
<b>3 850,- DM</b>	<b>3 130,- DM</b>

10,30 DM	10,10 DM
-60 DM	-60 DM
1,80 DM	1,40 DM
6,40 DM	6,25 DM
<b>19,10 DM</b>	<b>18,35 DM</b>

285,- DM/481,- DM	268,- DM/414,- DM
364,- DM/560,- DM	344,- DM/490,- DM
443,- DM/624,- DM	421,- DM/587,- DM

34,2 Pf/57,7 Pf	32,2 Pf/49,7 Pf
29,1 Pf/44,8 Pf	27,5 Pf/39,2 Pf
36,6 Pf/37,5 Pf	25,3 Pf/35,2 Pf

## Technische Daten

(Ergänzung zu den Zeichnungen)

**Motor:** Vierzylinder in Reihe hinter Vorderachse, Bohrung 79 mm, Hub 84 mm, Verdichtung 9,25 für Superkraftstoff (98 ROZ), Hubraum nach Steuerformel 1635 ccm. Fünffach gelagerte Kurbelwelle, Leichtmetall-Zylinderblock, Nockenwellenantrieb mit Rollenkette, auswechselbare Zylinderlaufbuchsen. Geschlossenes Kühlsystem mit Elektroventilator, Kühlwasserinhalt 6,8 Liter. Motorölinhalt ohne/mit Filterwechsel 4,0/4,25 Liter, Ölwechsel alle 5000 km oder mindestens zweimal jährlich. 1 Weber-Registervergaser 32 DAR mit Startautomatik. Zündkerzen ab Werk Champion N 7 Y/170, Batterie 12 Volt/40 Ah, Drehstromlichtmaschine 770 Watt. Tankinhalt 50 Liter.

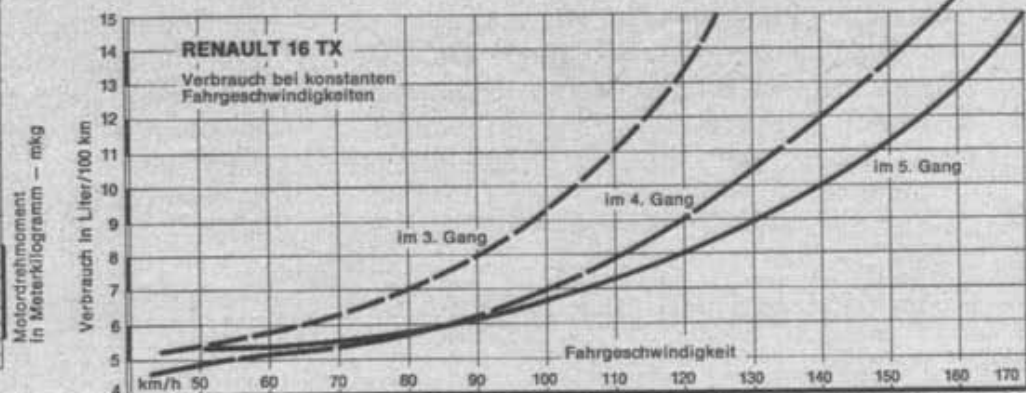
**Kraftübertragung:** Fünftanggetriebe mit Lenkradschaltung, Getriebeuntersetzungen: 3,454-2,235-1,478-1,036-0,914-R. 3,083, Untersetzung in der Vorderachse 3,875 (8:31), Frontantrieb.

**Fahrwerk:** Radführung vorn an doppelten Querlenkern, hinten an Längslenkern. Vorn zwei längsliegende Drehstäbe, Querstabilisator, hinten zwei querliegende Drehstäbe und Querstabilisator. Zahnstangenlenkung mit 4 Umdrehungen von Anschlag zu Anschlag (Untersetzung 23,0), Spurbreite 10,4/10,5 m, Wendekreisdurchmesser li/re 11,1/11,2 m. Vorn Scheibenbremsen, hinten Trommelbremsen, serienmäßig Bremskraftregler für Hinterräder und Bremskraftverstärker, Handbremshebel unter Armaturenbrett. Serienmäßig Gürtelreifen 155 SR 14.

**Maße:** Radstand rechts 265 cm, links 271 cm (Mittelwert 268 cm), Spurweite vorn/hinten 1342/1292 mm, Außenlänge 4257 mm, Außenbreite 1628 mm, Außenhöhe (unbelastet) 1450 mm (belastet) 1355 mm, Bodenfreiheit 200/105 mm. Gepäckrauminhalt (min) 350 Liter.

**Gewichte:** Leergewicht 1060 kg, Zuladung 400 kg, zul. Gesamtgewicht 1460 kg, Dachlast bis 50 Liter.

Text: E. Männer, Fotos: U. Schwab, Zeichnungen: J. F. Drkosch





bringen. Wir prüften dies bereits in einem ausgiebigen Test auf deutschen Straßen. Für die Leistungssteigerung von 83 PS bei 5500/min (im unverändert weitergebauten R 16 TS) auf 93 PS bei 6000/min im R 16 TX investierte Renault sogar eine Motorvergrößerung von 1565 auf 1647 ccm; möglich wurde sie durch größere Zylinderbohrung von 79 statt 77 mm bei gleichem Kolbenhub von 84 mm. Unsere Vergleichskurven zeigen den Unterschied an Motorzugkraft über den ganzen Drehzahlbereich; der TX-Motor ist also keineswegs unelastischer. Für die deutschen Versicherungstufen hätten wir uns jedoch 90 statt 93 PS gewünscht, dann hätte aber vermutlich der TS mit 83 PS noch mehr Käufer verloren. Außerdem unterscheidet sich der TX-Motor durch höhere Verdichtung (9,25 statt 8,6), andere Ventilöffnungszeiten und aufwendigere Ansauggeräuschdämpfung. Der Effekt spricht für sich: Kultiviertes Geräusch bis in den obersten Drehzahlbereich, wobei der drehzahlsparende 5. Gang zusätzlich mithilft.

Als Basis nahm man das normale R 16-Vierganggetriebe, das jedoch durch andere Vorderachsuntersetzung (3,875 statt 3,78 beim TS) im gesamten Drehzahl/Geschwindigkeitsverhältnis etwas abweicht. Der 5. Gang spart, beispielsweise bei 130 km/h rund 600/min, was sich im Minderverbrauch von etwa 1,3 Liter auf 100 km positiv bemerkbar macht. mot-Verbrauchs-kurven bestätigten diese spürbare Motorschonung.

Auf genau 1006 km Streckenlänge (Stadt-fahrten, Landstraßen und Autobahnen) kam der Renault 16 TX auf ein Verbrauchsmittel von 11,2 Liter Super auf 100 km; eben den Wert brachte vor einigen Jahren im 40 000 km-Dauertest der Renault 16 TS. Unterhalb 80 km/h bringt der Schaltsprung vom 4. in den 5. Gang allerdings nichts, obwohl der Wagen schon aus ca. 50 km/h = 1700/min ruckfrei anzieht. Aber im 5. müßte er sich doch mit höherem Kraftaufwand als im 4. gegen die knappe Unter-setzung durchboxen, während der 4. Gang im Stadtverkehr fast jede Schaltarbeit erspart. Zurückschalten vom 5. in den 4. Gang erfordert stets einige Aufmerksamkeit, denn durch zu starkes Anziehen des Hebels könnte man in den 2. Gang geraten. Der weite Hebelweg vom Rückwärts-gang bis zum 1. Gang im üblichen H-Schema stört zusätzlich beim Rangieren, vor allem, wenn man bei bequem-weitem Sitz-abstand mit gestrecktem Arm zu schal-ten pflegt. Die Rangierarbeit bereitet zu-sätzliche Mühe, weil die schwere Vorder-achslast bei Einschlag im Stand oder geringem Tempo schon beträchtliche Lenk-kräfte erfordert, etwas mehr Muskelkraft sogar als im R 16 TS. Servolenkung ist auch auf Wunsch — leider — nicht liefer-bar.

Für genau 1000 DM Mehrpreis unterscheidet sich der TX äußerlich vom TS durch die Doppelscheinwerfer mit vorzüglichem Halo-genlicht und Sportfelgen; die Gürtelreifen blieben jedoch mit Größe 155 SR 14 gleich; Renault will von 70er Reifen vorläufig nichts wissen. Zur betont luxuriösen TX-Innenausstattung gehören elektrische Fensterheber für die Vordertüren und Au-

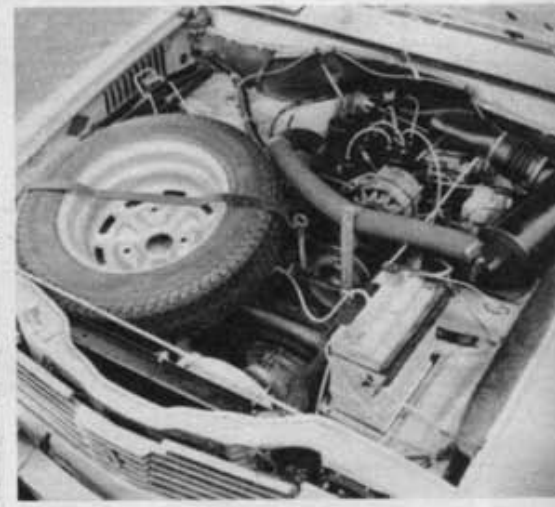
tomatikgurte. Der Lenkradkranz besteht aus einem gepolsterten, besonders griffigen Kunststoffüberzug. Für erhöhte innere Sicherheit sind bei diesem Spitzenmodell Frontscheibe aus Verbundglas und Knick-gelenk in der Lenksäule vorhanden, aber Kopfstützen für die Vordersitze muß man sich aus der „Renaultboutique“ (offizielles Zubehör) für 190 DM nachkaufen.

In den Fahrleistungen bietet der R 16 TX das erwartete Plus gegenüber dem R 16 TS (siehe die Vergleichskurve zur Beschleunigung) mit einem Gewinn von 1 sec bis 100 km/h, 3 sec bis 130 km/h und 16 sec

verringert; man spürt dies vor allem mit Belastung, da sich das Wagenheck nicht mehr so lästig stark auf die Außenseite legt und im Grenzfall leichter herumzu-wuchten ist. Sorgfältige Abstimmung auf den vorderen Querstab stabilisator hat auch die Untersteuertendenz verringert; in engen Kurven schiebt der R 16 TX nicht mehr so kraß über die eingeschlagenen Vorderräder weg. Die bis zu mittlerer Belastung vorbildliche Spurstabilität auf der Geraden leidet bei schwerer Hecklast, dann spürt man auch Seitenwind stärker. Geblieben ist allerdings auch die starke



Die inneren Scheinwerfer sind mit Handrad unter dem Armaturenbrett auf Belastung einstellbar. Zur TX-Ausstattung gehören elektrische Fensterheber für die Vordertüren, die mit zwei Drucktasten rechts in der Instrumentenfläche betätigt werden. Der 93 PS-Motor liegt für Wartungsarbeiten etwas eingegengt.



bis 160 km/h. Dabei läßt sich der TX im zügigen Verkehrsfluß eher noch sparsamer als der in dieser Hinsicht schon mustergültige TS bewegen. Bei Landstraßentempo kommt der 93 PS-Motor mit etwa 9 Liter auf 100 km aus, in der Stadt mit maximal etwa 13,5 Liter. Ölverbrauch war auf der Teststrecke nicht zu messen.

In der 12 000 DM-Preisklasse fallen einige größenbedingte Nachteile des R 16 TX schon stärker ins Gewicht als beim Normalmodell R 16 L/TL für 10 000 DM. Dazu gehört der knappe Rücksitzraum: minimal nur 12 cm, wenn man den Vordersitz ganz zurückschiebt. Der normale Gepäckraum unter der Abdeckplatte entspricht mit 350 Litern nur etwa dem Fiat 128. Dagegen stehen die Vorteile einer Kombilimousine, wie sie mit sieben Variationen einschließlich Herausnahme des Rücksitzes kein anderes Auto in dieser Perfektion zu bieten hat. Mustergültig ist dieses mittlerweile in der Basis schon neun Jahre alte Renault-Modell auch im Komfort bei Fahrwerk und Sitzen.

Zusätzlicher Querstab stabilisator an der Hinterachse hat beim R 16 TX die Seitenneigung der Karosserie in Kurven deutlich

Verschmutzung der Heckscheibe im Sog. Schon nach wenigen Kilometern auf regennasser Autobahn ist die Rücksicht stark eingeschränkt. Ein Heckscheibenwischer/Wascher gehört in Frankreich zu den Extras ab Werk.

## mot-Gesamturteil

Der Renault 16 TX erfüllt ganz spezielle Wünsche: hohe Fahrleistung bei viel Komfort, geringer Verbrauch und vielseitig nutzbarer Laderaum. Er rückt allerdings auch in eine Preisklasse, in der seine speziellen Modellnachteile — schwergängige Lenkung, wenig Rücksitz- und Gepäckraum — stärker auffallen. Mit den versicherungstechnisch wünschenswerten 90 statt 93 PS würde der R 16 TX wohl auch den TS überflüssig machen.