

# dauer test

auto  
motor  
sport

## 50000 km Renault 16

# Das rollende Wohnzimmer

Der Renault 16 gilt als Erfolgsautomobil, als wohlthuende Bereicherung der ansonsten mit wenigen Ausnahmen recht langweiligen „mittleren“ Mittelklasse. Schon bei seinem Debüt 1965 erntete dieses unkonventionelle Auto einen Sack voll Vorschußlorbeeren, nicht unberechtigt, wie sich in der Folgezeit herausstellen sollte. Die Wahl zum „Auto des Jahres“ (1965), zahllose positive Testberichte und ein überdurchschnittliches Publikumsinteresse sicherten dem Renault 16 bis heute eine sehr gute Position in dem heißumkämpften Feld dieser Hubraumklasse. Selbst zu Zeiten der Absatzkrise blieb Renault von Einbußen verschont, was nicht zuletzt auch dem gelungenen Konzept des R 16 zu verdanken war.

Wie sich die Qualitäten dieses Autos im harten Alltagsbetrieb bewähren, sollte unser 50 000 km Dauertest herausfinden. Denn nicht immer ist der technische Fortschritt einer geglückten Konzeption mit Zuverlässigkeit und guter Gebrauchstüchtigkeit gepaart.

### Charakteristisches

Wie bei keinem anderen Auto verbreitet der Innenraum des Renault 16 ein gemütliches, geradezu wohnliches Flair. Weichgepolsterte Sitze, zarte Pastellfarben und samtige Bezugsstoffe — falls man nicht den Fehler macht und Kunststoffbezüge



wählt — sorgen dafür, daß man sich auf Antrieb wohl fühlt und selbst mehrstündige Fahrten in einer andauernden Atmosphäre der Behaglichkeit zurücklegt. Dabei bleibt man relativ unberührt von der Hast der Außenwelt und den Unbilden der Witterung. Es stört einen dann auch nicht so sehr, daß Türgriffe und Fensterkurbeln unglücklich platziert und geformt sind und daß Zündschloß und Handbremse vom Fahrersitz aus kaum erreicht werden können. Selbst für das mißgestaltete Armaturenbrett mag man keine harten Worte finden, und den Mangel an ausreichend großen Ablagen nimmt man gelassen hin. Die vorhandenen drei kleinen Ablagefächer tun es ja auch, wenn auch nicht ganz so gut.

Ansonsten verdient die Karosseriekonzeption uneingeschränktes Lob. Durch vier seitliche Türen und eine große, klapperfreie Heckklappe ist der Innenraum von allen Seiten sehr gut zugänglich. Die Einstieg- und Belademöglichkeiten sind vorbildlich, der Kofferraum für ein Auto dieser Größe ausreichend.

Die Rücksitze und die Vordersitze (Liegesitze) lassen außerdem zahlreiche Variationsmöglichkeiten zu, so daß man aus dem R 16 sowohl einen praktischen Lieferwagen mit durchgehender Ladefläche bis zu den Vordersitzen als auch einen bequemen Schlafwagen machen kann. Man macht von diesen Möglichkeiten auch Gebrauch, denn der Umbau ist unkompliziert und nimmt wenig Zeit in Anspruch.

Ebenfalls hervorzuheben ist der in dieser Klasse einmalige Sitzkomfort. Vier Personen sind in den weichen Polstern außerordentlich bequem aufgehoben und verspüren auch nach längeren Fahrten keine Ermüdungserscheinungen. Für fünf Personen ist der Sitzraum nicht so üppig, denn dann geht es auf der Rücksitzbank schon recht eng zu. Die Sitze selbst wurden recht gut beurteilt, doch von einigen Fahrern als zu weich empfunden. Trotz dieser überaus weichen Polsterung konnten wir am Ende der Testdauer keine durchgesessenen Sitzflächen notieren, was auf einen qualitativ hochwertigen Unterbau schließen läßt.

Auch der äußere Zustand der Karosserie war nach 50 000 garagenlosen Kilometern überraschend gut. Lack und Chrom zeigten keinerlei Roststellen, und nach einer gründlichen Wäsche präsentierte sich der R 16 glänzend, fast wie am ersten Tag. Sämtliche Türen und Fenster blieben relativ leichtgängig, verstärktes Klappern wurde nicht festgestellt. Eine Quelle des Ärgers bildeten jedoch Schlösser und Schlüssel. Nicht nur, daß man die Auswahl zwischen drei ähnlich aussehenden Schlüsseln hat — einer davon für den Tankdeckel —, auch das Einfädeln in die Schlösser bereitete Schwierigkeiten.

Unzufriedenheit wurde auch über die Belüftung geäußert, die mangels ausreichender Kapazität schon an warmen Frühlingstagen eine Treibhausatmosphäre im Wageninnern nicht verhindern kann. Eine ordentliche Direktbelüftung würde dieses Problem



vermutlich am besten lösen. Um so besser war dafür die Wirkung der Heizung an kühlen und kalten Tagen. Dank feinstufiger Regelmöglichkeiten läßt sich der Innenraum ganz nach Wunsch wohltuend temperieren. Doch wird hierzu das vorherige Studium der Betriebsanleitung empfohlen.

### Komfort und Handlichkeit

Ebenso charakteristisch wie der behagliche Innenraum ist für den R 16 sein hervorragender Fahrkomfort, der auch bei voller Belastung erhalten bleibt. Große und kleine Unebenheiten, Schotterstrecken, Knüppeldämme, Frostaufrüche, alles schluckt die langhubige Federung des R 16 samtig und weich, ohne daß die Insassen viel davon

zu spüren bekommen. Dieser außerordentliche Fahrkomfort ist jedoch nicht nur für das körperliche Wohlempfinden der Insassen von Nutzen, sondern schon auch beträchtlich das Nervenkostüm. Zusammen mit der angenehmen Atmosphäre des Innenraumes und dem niedrigen Geräuschpegel, trägt er in erster Linie dazu bei, daß das Fahren im R 16 nie zur Strapaze wird. Weniger gut ist es mit der Handlichkeit des Renault 16 bestellt, die besonders in der Stadt zu wünschen übrigläßt. Trotz indirekter Lenkung läßt sich das Lenkrad nur zäh bewegen und überträgt sehr stark die Antriebseinflüsse. Die Schaltung hakte häufig, was teilweise Einstellungssache ist. Auch Bremse, Kupplung und Gas lassen sich schwerer treten, als unbedingt nötig wäre. Die Bequemlichkeit, die das Auto auf mittleren und langen Strecken bietet, wird im Kurzstreckenverkehr durch diese Dinge gestört.

Die Fahreigenschaften des R 16 sind bei gleichmäßiger Kurvenfahrt harmlos und berechenbar, doch muß man sich im klaren darüber sein, daß das Fahrwerk für sportliche Akte ungeeignet ist. Da die Federung sehr langhubig und die Dämpfung sehr weich ist, ergibt sich zwangsläufig eine ziemlich starke seitliche Einfederung, die zu entsprechend großer Seitenneigung führt. Diese geringe Stabilität gegen seitliches Einfedern stört vor allen Dingen bei Wechselkurven, wo es zum Aufschaukeln des Aufbaus kommen kann. Diese Erscheinung tritt bei beladenem Kofferraum besonders unangenehm auf und kann unter ungünstigen Umständen zu gefährlichen Situationen führen. Wir halten darum eine bessere Stabilisierung des Aufbaus, besonders beim schnelleren Renault 16 TS, für wünschenswert, selbst wenn damit geringe Komforteinbußen verbunden sein sollten.

Die Winterfahreigenschaften des R 16 sind gut, wobei hier zweifellos die Vorzüge des Frontantriebs zum Tragen kommen. Allerdings sollte man geeignete Reifen be-

### STÖRUNGEN

- |           |  |
|-----------|--|
| km 13 200 | Klappern im Armaturenbrett                       |
| km 17 910 | Schaltung hakt                                   |
| km 20 000 | Schlechte Kaltlaufeigenschaften                  |
| km 22 300 | Türschloß der Fahrtür schwergängig               |
| km 27 600 | Schaltung hakt, Zigarettenanzünder defekt        |
| km 32 000 | Verliert Bremsflüssigkeit                        |
| km 32 200 | Leerlaufdüse verstopft                           |
| km 33 140 | Fußbremse ausgefallen                            |
| km 37 200 | Rechter Vorderreifen nutzt sich ungleichmäßig ab |
| km 41 490 | Großes Lastwechsellspiel in der Kraftübertragung |
| km 46 522 | Motor springt schlecht an                        |
| km 47 658 | Motor springt schlecht an                        |
| km 49 350 | Anlasser defekt, Wagen muß angeschleppt werden   |

Bei einer Fahrt in die französischen Seeralpen (oben) überquerte der R 16 den Col de la Fayette (Mitte), der sowohl bei der Rallye Monte Carlo als auch bei der Rallye Solitude-Charbonnières als Sonderprüfung gefürchtet ist. Ein weiterer Ausflug führte den Dauertestwagen nach Berlin.



nutzen, die sich im Schnee nicht so leicht zusetzen. Wir machten gute Erfahrungen mit dem Goodrich GT 100-Eis, einem Gürtelreifen mit normalem Sommerprofil und zwei Reihen Spikes. Auf trockener und nasser Straße war von den Spikes kaum etwas zu bemerken, während auf Glatteis und Schnee gute Fahreigenschaften verzeichnet werden konnten.

Als sehr gut geeignet (für den Sommerbetrieb) erwiesen sich wiederum die Kléber Colombes V 10, während die serienmäßig montierten Michelin X mit abgefahrener Reifenflanke vorzeitig demontiert werden mußten. Im allgemeinen kann man beim R 16 mit einer Reifenlebensdauer von rund 20 000 km rechnen, was angesichts des Wagengewichts und der etwas unterdimensionierten Reifengröße (145—14) eine recht lange Laufzeit darstellt. Doch könnte eine Nummer größer, wie dies beim Renault 16 TS bereits serienmäßig praktiziert wird, auch dem normalen R 16 nichts schaden. Obwohl die Bremsen kein gutes Pedalgefühl vermitteln und bei harter Beanspruchung deutliches Fading zeigen, konnten

wir keinen übermäßigen Belagverschleiß feststellen. Nur einmal, nach 33 000 km, mußten die vorderen Bremsbeläge erneuert werden. Bei dieser Gelegenheit wurden auch die Radbremszylinder überholt. Dennoch muß man die Bremsen als schwächsten Punkt des R 16 bezeichnen.

### Braver Motor

Keinerlei Reparaturen verursachte der Motor des R 16 während der 50 000 Testkilometer, obwohl er fast immer voll ausgelastet wurde. Er läuft leise und elastisch, ohne jedoch übermäßig viel Zugkraft zu entwickeln. Überhaupt schien unser Dauertestwagen kein sehr lebendiges Exemplar zu sein, denn seine Fahrleistungen blieben hinter dem üblichen Durchschnitt etwas zurück. Doch störte das phlegmatische Temperament weder im Kurzstreckenbetrieb noch auf langen Autobahnreisen, nur zum Überholen auf Landstraßen wünscht man sich etwas mehr Dampf. Ungeachtet dessen konnte man mit dem R 16 überraschend hohe Reisedurchschnitte erzielen, die vor

## WARTUNG UND REPARATUREN

km 5 200	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 35.80	km 37 600	Vorderachse vermessen und eingestellt	DM 32.80
km 10 150	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 107.90	km 37 600	Zwei neue Reifen 145—14	DM 124.10
km 16 600	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 57.18	km 41 540	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 101.75
km 16 600	Vier neue Reifen Kléber Colombes V 10 145-SR 14	DM 308.40	km 41 540	Anläßlich der Inspektion wurde die linke Antriebswelle erneuert	DM 236.89
km 20 374	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 110.—	km 44 998	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 76.56
km 25 210	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 57.80	km 46 500	Vier neue Reifen 145—SR 14	DM 278.52
km 25 210	Anläßlich der Inspektion wurde das Türschloß ersetzt		km 47 150	Vergaser und Zündung überprüft, Zündkerzen erneuert	DM 37.76
km 27 544	Neue Wischerblätter	DM 12.—	km 49 286	Motor überprüft und eingestellt, Anlasserkohlen ersetzt	DM 54.97
km 29 330	Schaltgestänge eingestellt, Zigarettenanzünder erneuert	DM 18.75	km 49 508	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 129.—
km 30 150	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 139.42	km 49 508	Anlasser im Tausch	DM 114.10
km 33 516	Vordere Bremsbeläge erneuert, Radbremszylinder überholt	DM 127.98		<b>Gesamtkosten</b>	<b>DM 2204.27</b>
km 36 232	Inspektion mit Ölwechsel und Material	DM 42.79			

Gesamtkosten abzüglich der Kosten für Öl und Reifen DM 1253.25, entsprechend 2,51 Pfennige/km für Wartung und Reparaturen.

# DAUERTEST: DATEN UND MESSWERTE

## RENAULT 16

### TESTWAGEN

Renault 16	
Baujahr 1967	
Motor-Nr.	215 289
Fahrgestell-Nr.	0882109
km-Stand bei Übernahme	2587
km-Stand bei Testende	52 910
Erstzulassung	10. August 1967
Hubraum	1470 ccm
Leistung	55 PS bei 5000 U/min
Verdichtungsverhältnis	8,5:1
Eigengewicht vollgetankt	992 kg
zulässiges Gesamtgewicht	1380 kg
Zuladung	388 kg
Leistungsgewicht vollgetankt	18,0 kg/PS

### BESCHLEUNIGUNG

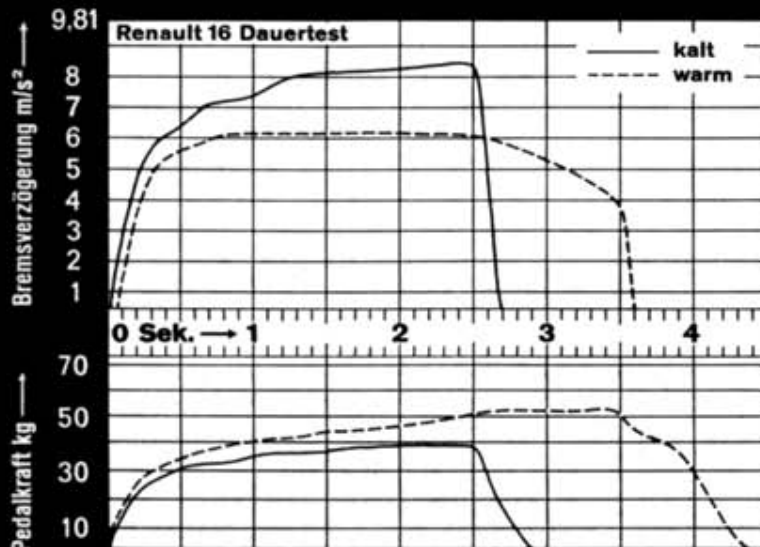
	Anfang Dauertest	Ende Dauertest
0 bis 40 km/h s	3,2	3,4
0 bis 60 km/h s	6,4	6,7
0 bis 80 km/h s	10,8	11,7
0 bis 100 km/h s	17,0	18,8
0 bis 120 km/h s	26,6	33,2
1 km mit stehendem Start s	37,3	38,9
Höchstgeschwindigkeit km/h	148,0	141,5

### VERBRAUCH

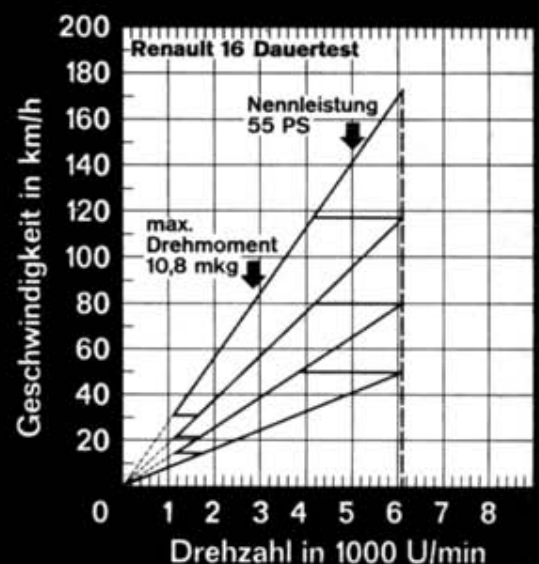
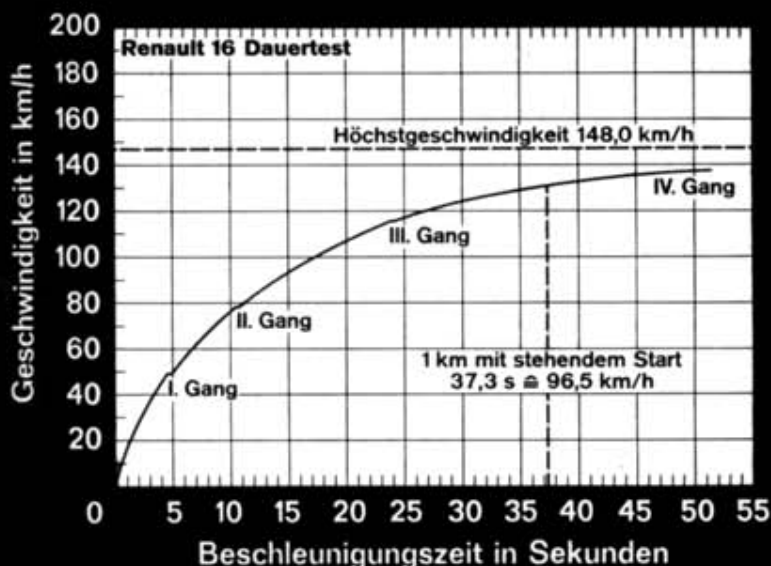
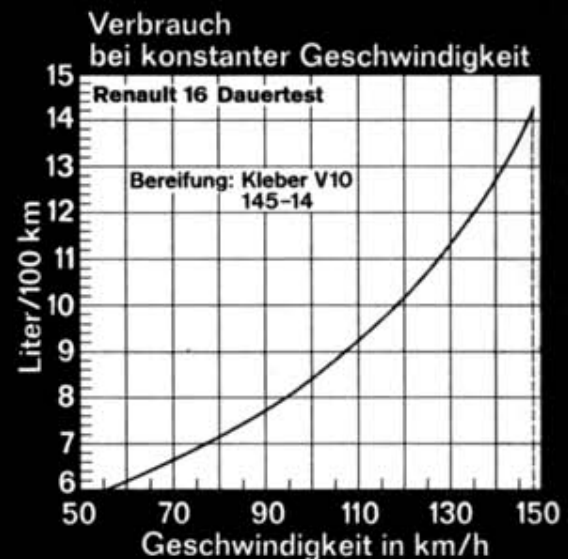
(Unter verschiedenen Bedingungen ermittelte Grenzwerte)

	Minimum Liter pro 100 km	Maximum Liter pro 100 km
Autobahn Schnitt ca. 130 km/h	11,5	13,0
Autobahn Schnitt ca. 105 km/h	9,5	11,2
Landstraße Schnitt ca. 85 km/h	10,5	12,5
Landstraße Schnitt ca. 60 km/h	8,9	10,1
Kurzstrecke	10,8	13,5

Testverbrauch über eine Strecke von 50 323 km 11,3 Liter/100 km (Super). Ölverbrauch 0,23 Liter 1000 km.



Bremsverzögerung und Pedalkraft





**dauer  
test**  
auto  
motor  
sport

## Renault 16

FORTSETZUNG

allen Dingen auf die Fahrwerksqualitäten und das anstrengungslose Fahren zurückzuführen sind.

Dabei zeigte sich das Auto von einer geradezu schottischen Sparsamkeit. Auf die Gesamtstrecke ermittelten wir einen Testverbrauch von nur 11,3 Liter/100 km, was für einen 1,5 Liter-Wagen dieser Gewichts-

klasse ausgesprochen günstig ist. Doch kann man den R 16, und das durchaus nicht allzu langsam, auch mit 9 bis 10 Liter/100 km bewegen, wenn man es darauf anlegt. Nur selten steigt der Verbrauch über 12 Liter an, etwa bei forciertem Landstraßenverkehr oder im Kurzstreckenverkehr. Die Ansprüche, die der Motor an die Benzinqualität stellt, sind gering. Zwar ist Super vorgeschrieben, doch nimmt es der Motor nicht übel, wenn man gelegentlich Normalbenzin nachtankt, denn mit einem Gemisch von 50:50 läuft er noch ohne zu klingeln. Ebenso sparsam gab sich der Motor im Ölkonsum. Auf 50 000 km hatten wir einen Nachfüllbedarf von weniger als einem Viertel Liter/1000 km, was man als denkbar gering bezeichnen kann.

Wie alle sparsam und mager eingestellten Franzosen benötigt auch der R 16 selbst

an wärmeren Tagen zum Anlassen den Choke und zeigt auf den ersten Kilometern relativ schlechte Kaltlaufeigenschaften. Auch mit dem Motorleerlauf waren wir nicht recht glücklich. Er wurde von der Werkstatt stets extrem niedrig eingestellt, was häufig zum Stehenbleiben des Motors im Leerlauf führte.

### Reparaturen und Kosten

Zieht man Bilanz nach 50 000 Kilometern, so muß man dem R 16 Wirtschaftlichkeit und eine außergewöhnliche Zuverlässigkeit attestieren. Während der gesamten Testdauer waren nur zwei größere Reparaturen nötig. So mußte nach 41 000 km die linke Antriebswelle erneuert werden, was mit DM 236,89 relativ stark zu Buche schlug, und kurz vor Testende wurde der, allerdings sehr häufig benutzte, Anlasser ausgetauscht.

Im übrigen waren nur Bagatellreparaturen und normale Verschleißreparaturen zu verzeichnen. In den Gesamtkosten lag der Renault 16 mehr als 500 Mark unter dem Audi und zeigte eine wesentlich geringere Störanfälligkeit. Die Kilometerkosten für Wartung und Reparaturen lagen bei unserem Dauertestwagen mit 2,51 Pf/km weit unterhalb des üblichen Richtsatzes. Da der R 16 nach unseren Erfahrungen mit Benzin und Öl ebenfalls sehr sparsam umgeht, muß man ihn zu den wirtschaftlichsten Automobilen der Mittelklasse zählen. Karosserie, Fahrwerk und Motor machten einen so soliden Eindruck, daß wir dem R 16 noch weitere 50 000 km zugetraut hätten.

Angesichts dieser Tatsachen und den überdurchschnittlichen übrigen Eigenschaften muß man dem R 16 eine außergewöhnliche Preiswürdigkeit bescheinigen. Nach 50 000 Testkilometern stand für uns fest, daß der Renault 16 sein Geld wert ist. Mehr als mancher andere preiswert erscheinende Mittelklassewagen.

Gert Hack

