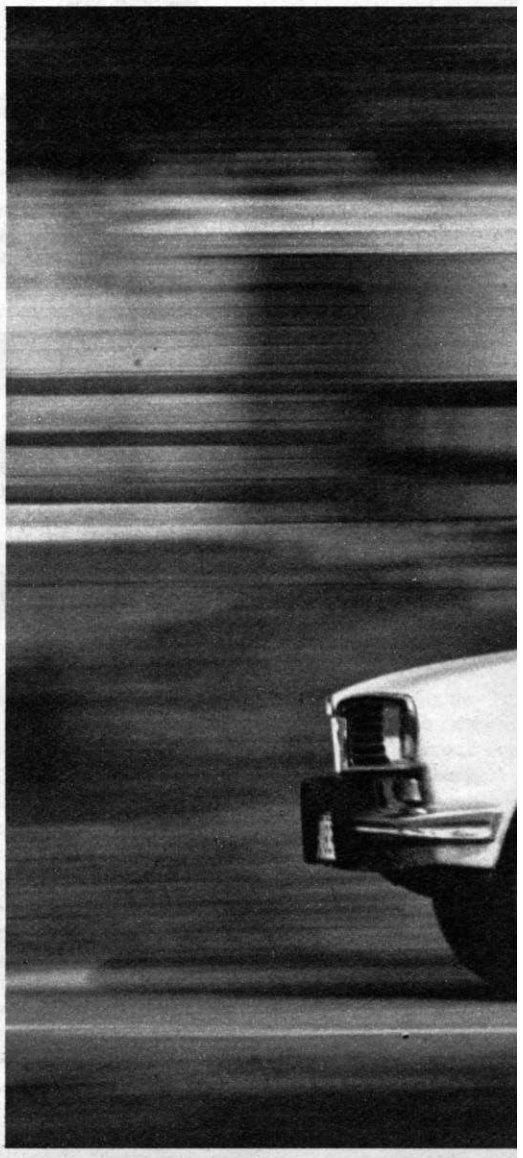
test
auto motor und sport

Renault 16 TA

Leisetreter



Das Programm der französischen Renault-Werke ist im Verlauf der letzten Jahre bemerkenswert reichhaltig geworden. Neben dem gerade in Exportländern hervorragend verkäuflichen R 4 weist die momentane Modell-Palette insgesamt weitere neun verschiedene Typen auf, die vom R 6 über die diversen Heckmotorwagen bis zum Renault 16 TS reichen. Der Grund, weshalb man bei Renault so viele Modelle bereit hält, liegt auf der Hand: Auch in Billancourt weiß man, daß dem härter werdenden Konkurrenzkampf nur mit Modell-Vielfalt wirksam begegnet werden kann. Daß Renault seine automobilistischen Fähigkeiten zur Zeit nur mit einem Mittelklasse-Auto krönt, hat freilich mehr innerpolitische Gründe. Noch immer bevorzugen die komfortbewußten Franzosen Autos mit kleinem bis mittlerem Hubraum — ein Zylinderinhalt von anderthalb Litern gilt in Frankreich schon als großzügig.

Bei uns in Deutschland dagegen sind Hubräume zwischen 1,5 und 1,7 Litern bescheidenes, wenn auch gut verkäufliches Format. Allein deshalb schon traf der Mittelklasse-Renault auch hier auf zahlreiche Interessenten, und heute, vier Jahre nach seinem Genfer Debut, gehört er in der Bundesrepublik ebenso zum Straßenbild wie ein Opel oder Fiat. Daß der Verkaufserfolg auch in Zukunft anhalten wird, kann um so weniger bezweifelt werden, als Renault rechtzeitig Maßnahmen ergriff, das erfolgreiche Automobil in zwei anderen Versionen zu offerieren. 1968 erschien eine vor allem in der Motorleistung aufgewertete Ausführung, der R 16 TS, genau ein Jahr später präsentierte Renault den Automatik-Typ TA. Obwohl praktisch gleich ausschauend und ähnlich ausgestattet, weichen die drei Mittelklasse-Wagen doch erheblich voneinander ab. Während der R 16 sozusagen das Sparmodell in dieser Reihe ist, bieten TS und TA höchst unterschiedlichen Gegenwert fürs Geld: Beim einen ist es die Leistung, die am meisten zu beachten ist, beim anderen die Annehmlichkeit in der Bedienung.

Vorzüge

- Laufruhiger, sparsamer Motor
- Funktionssichere Automatik
- Sichere Fahreigenschaften
- Guter Fahrkomfort

Nachteile

- Unübersichtliches Armaturenbrett
- Schwergängige Lenkung

Mehr Leistung

Vernünftigerweise rüsteten die Renault-Techniker das neue Automatik-Auto nicht mit demselben Motor aus, wie er im R 16 serienmäßig vorhanden ist. Obwohl man zugeben muß, daß dieses mit nur 55 DIN-PS deklarierte Triebwerk dem Renault 16 zu vergleichsweise günstigen Fahrleistungen verhilft, muß man die in Anbetracht zu erwartender Antriebsverluste gesteigerte Motorleistung begrüßen. Die Basis für den TA-Motor war ohnehin gegeben, in Gestalt des TS-Aggregats. Genau wie dieser Motor verfügt auch der TA-Antrieb über einen Hubraum von knapp 1,6 Litern und einen Weber-Doppelvergaser — allein der Zylinderkopf mit kleineren Ventilen stammt vom 55 PS leistenden Ursprungsmodell.

Mit der Kombination vorhandener Teile entwickelt der TA-Motor eine Höchstleistung von 67 PS bei 5200 U/min, womit dieser Antrieb exakt 12 PS stärker als der R 16-Motor, aber auch 16 PS schwächer als die TS-Maschine ist. Der Fahreindruck bestätigt indessen, daß man bei Renault

zu einem sehr glücklichen Kompromiß zwischen Aufwand und Wirkung gekommen ist: Zusammen mit der vollautomatischen Kraftübertragung ergeben sich brauchbare Fahrleistungen, die von denen des handgeschalteten 55 PS-Wagens nur geringfügig abweichen. Von 0 auf 100 km/h benötigt der TA genau 19,8 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit lag mit 147 km/h in gutbürgerlichem Rahmen. Von den übrigen Tugenden des 1,5 Liter Renault-Motors hat auch die 67 PS-Ausführung nichts verloren: Immer noch zählt dieser Antrieb zu den laufruhigsten und zuverlässigsten seiner Art, und auch im Benzinverbrauch gab sich der TA erfreulich bescheiden. Während behutsame Fahrweise den Super-Konsum in den Bereich um 10 Liter/100 km senkte, konnte auch volles Ausdrehen keine höheren Verbräuche als maximal 13,5 Liter herbeiführen. Diese Ziffern beweisen eindeutig, daß der Automatik-Renault zu den sparsamen Autos zu zählen ist. Ebenso verdiente sich das 67 PS-Aggregat seine Meriten durch Genügsamkeit im Ölverbrauch und durch spontane Startbereitschaft. Dabei ist freilich zu beachten, daß die mager einregulierten Renault-Motoren auf häufigen Choke-Gebrauch angewiesen sind. Auch wenn die Temperaturen noch deutlich von der Frost-Grenze entfernt sind, gibt sich der Motor in ausgekühltem Zustand und ohne Choke-Beistand unwillig und neigt zum Ausgehen, was gerade bei Automatik-Betrieb lästig sein kann. Mit Starthilfe gab es dagegen keinerlei Probleme — man hat sofort nach dem Anlassen zuverlässigen Leerlauf und braucht ein Absterben des Motors auch nach unmittelbarem Wiederanhalten nicht zu befürchten.

PREISE

Renault R 16 TA viertürig DM 9 129.—

Schweiz:

Renault R 16 TA viertürig sfr 11 670.—

Österreich:

Renault R 16 TA viertürig öS 73 500.— + 10%

Geglückte Automatik

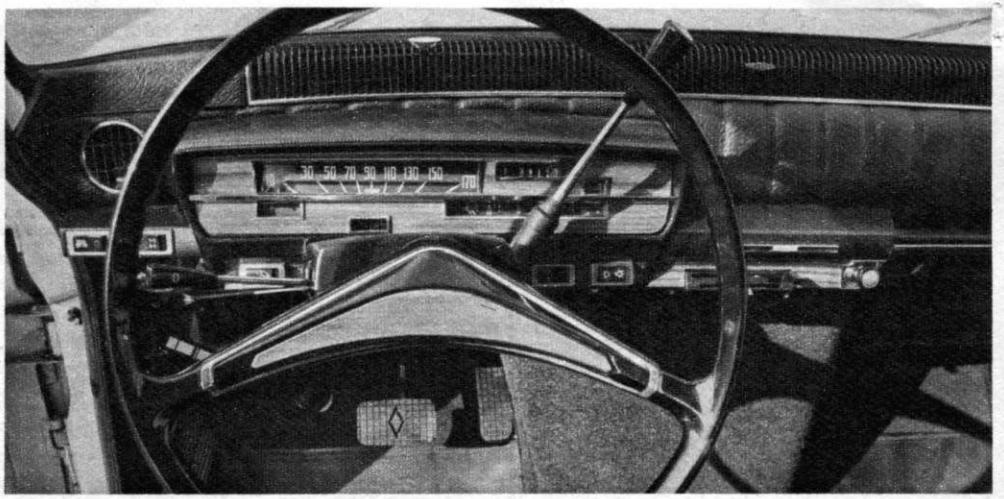
R 16-Fahrer, die in einen TA umsteigen, können sich sofort zu Hause fühlen: Derselbe Schalthebel, mit dem das Viergang-getriebe des Normal-Renault betätigt wird, ist im TA Automatik-Wählhebel. Wissen muß man allerdings nur, daß mit diesem vertrauten Hebel auch der Motor in Gang gesetzt wird. Sowohl in Position P als auch in N läßt sich der Knüppel in Richtung Armaturenbrett bewegen, worauf der Anlasser unverzüglich die Arbeit aufnimmt. Wer das System nicht kennt, ist mit Recht verblüfft, muß aber gleichzeitig zugeben, daß diese Art Starten praktisch ist. Und nicht nur das: Auch Auto-Diebe, die selten mit allen zur Verfügung stehenden Marken vertraut sind, verzagen, wenn sich nach Drehen des Zünd-Lenkschlosses nichts tut.

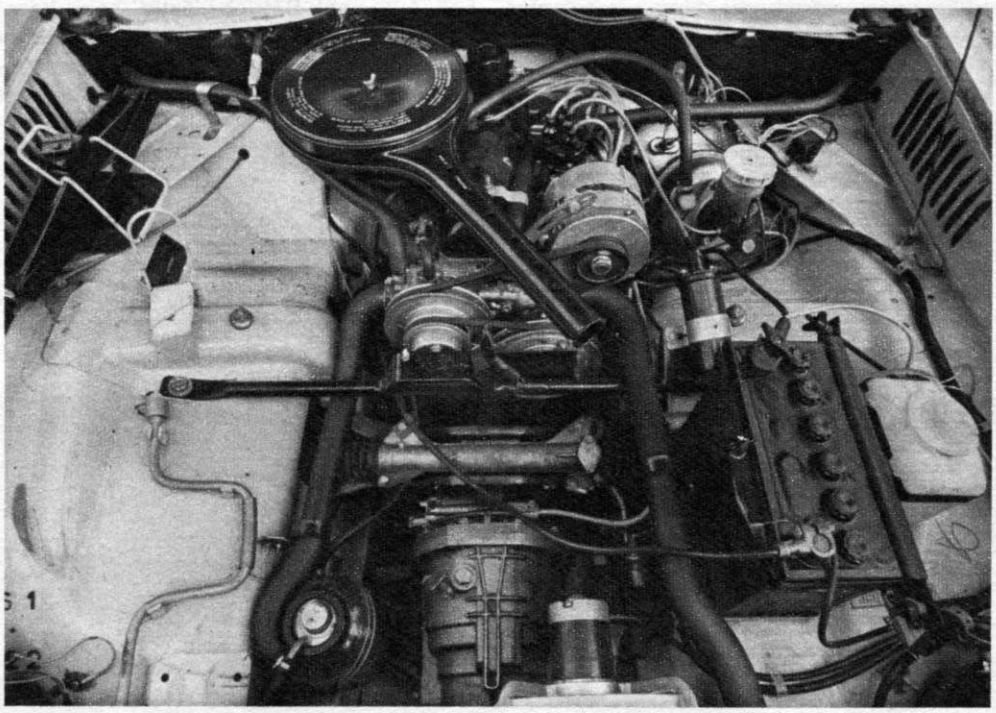
Die Renault-Automatik, die eigens für die konstruktionsbedingten Eigenarten dieses Fronttrieblers entwickelt wurde, ist insofern interessant, als für die Steuerung der Getriebe-Funktionen eine Elektronik sorgt. Nach Aussage von Renault liegen die Vorteile dieser technisch aufwendigen Bauweise darin, daß das System unempfindlich gegenüber eventuellen Störungen wird und daß die Impulse „feiner" weitergereicht und verarbeitet werden. Wie üblich bei vollautomatischen Kraftübertragungen handelt es sich auch beim Renault-Aggregat um einen Drehmoment-

test auto motor und sport

Renault 16 TA

FORTSETZUNG





wandler mit nachgeschaltetem Dreigang-Planetengetriebe — eine Bauart, die sich mittlerweile in den verschiedensten Automatikwagen ausgiebig bewährt hat. Der Fahrer verspürt freilich von der komplizierten, aber nicht minder exakt funktionierenden Technik nur insofern etwas, als er sich bloß zu entscheiden hat, ob er vorwärts oder rückwärts fahren möchte. Der Wählbereich, der genau im Blickfeld des Piloten liegt, gestattet einige Feinabstimmung: Neben der Parkstellung (P), dem Rückwärtsgang (R), der Leerlaufposition (N) und dem Automatik-Bereich (A) lassen sich noch die beiden unteren Fahrbereiche (II) und die erste Fahrstufe (I) festhalten.

Von diesen letzten Möglichkeiten braucht freilich kaum Gebrauch gemacht zu werden — außer, es kommt auf bestmögliche Fahrleistungen an. Mit voll durchgedrücktem Gaspedal verläßt die Renault-Automatik in der Position A den ersten Fahrbereich bei 51 km/h und den zweiten bei 93 km/h, während ein Sperren der Gänge die Reichweiten bis auf 70, beziehungsweise 113 km/h erhöht. Insofern kommt der arretierten zweiten Fahrstufe eine gewisse Bedeutung bei, denn speziell beim Überholen kann es nützlich sein, wenn man sich länger in den zugkräftigeren hohen Drehzahlbereichen aufhalten kann. Der 67 PS-Motor ist in diesem Fall ein guter Partner: Auch weit jenseits der 5200 Umdrehungen, bei denen sich nominell die höchste Leistung einstellt, macht die Maschine einen fülligen und dabei völlig gesunden Eindruck. Da die Handhabung des Wählhebels denkbar einfach ist und nahezu mit dem kleinen Finger geschehen kann, könnte sich Kritik nur noch auf die Arbeitsweise des automatischen Getriebes richten. Aber auch an dieser Stelle kann nichts Nachteiliges berichtet werden: Sowohl in kaltem wie warmem Zustand überzeugte die Transmission Automatique durch beste Funktion und milde Schaltrucke. Lediglich beim manuellen Herunterschalten von A auf Stufe II waren deutlichere Stöße spürbar, sofern sich das Manöver bei Geschwindigkeiten um oder über 80 km/h vollzog. Zu loben war schließlich noch die geringe Kriechneigung der Automatik, die es gestattete, den Wagen im Stadtverkehr mit nur minimalem Bremspedaldruck an Ampeln festzuhalten.

Komfortabel

Daß man den Renault TA gerne bewegt, hängt freilich nicht allein mit dem sympathischen Motor und der funktionssicheren Automatik zusammen. Weit mehr noch sorgen eine komplette Innenausstattung und ein Komfort-Fahrwerk dafür, daß man sich auch auf langen Reisen wohl fühlt. Obwohl der auto motor und sport-Testwagen in der Federungs-Charakteristik einen etwas strafferen Eindruck hinterließ als vergleichbare Renault-Autos früherer Baujahre, muß man dem Gesamtkomfort immer noch eine ausgezeichnete Note erteilen. Sowohl über Kopfstein-Passagen als auch über drittklassige Landstraßen gleitet der TA, ohne daß seinen Passagieren unangenehme Stöße zuteil werden. Ganz wesentlich zu diesem guten Eindruck tragen die stoffüberzogenen Sitze bei, die — verstellbar in alle nur erdenklichen Positionen — auch nach mehrstündiger Fahrt nicht lästig werden.

Weit weniger gut vermochte allerdings die Lenkung zu gefallen. Zwar gibt es nichts an ihrer Exaktheit auszusetzen, doch müssen auf der anderen Seite die hohen Rückstellkräfte bei schneller Kurvenfahrt beanstandet werden. Noch unangenehmer zeigte sich die Lenkung im Stadtverkehr und beim Rangieren: Immer dann, wenn der TA mit Minimal-Geschwindigkeiten bewegt wurde, wartete auf den Piloten harte Lenk-Arbeit, die das Fahren im dichten Verkehr und beim Ausnützen von Parklücken unnötig erschwerte. Zweifellos würde dem TA — wie allen anderen Mittelklasse-Renault — eine Servo-Lenkung gut zu Gesicht stehen — und sei es nur deshalb, um den Komfort-Eindruck in jeder Beziehung aufrechtzuerhalten. Was der Lenkung fehlt, ist bei der Bremsanlage serienmäßig: Sie arbeitet mit Servo-Unterstützung und ist entsprechen angenehm zu betätigen. Selbst aus hohen Geschwindigkeiten verzögert man den TA mit geringen Pedalkräften; an der Bremswirkung gab es nichts auszusetzen. Obwohl der Renault TA von seiner Charakteristik her kein Auto ist, das zu sonderlich sportlicher Fahrweise animiert,

Das Armaturenbrett des Renault TA wird von einem Band-Tachometer beherrscht (links); der 67 PS leistende Motor ist weit hinter der Vorderachse eingebaut. Dennoch ergibt sich eine gute Belastung der Antriebsräder (darunter).

FOTOS: WEITMANN

kann man ihm nicht die Fähigkeit absprechen, insgesamt ein relativ schnelles Auto zu sein. Sowohl auf Landstraßen als auch auf der Autobahn lassen sich hohe Durchschnittsgeschwindigkeiten fahren, an deren Wahrheitsgehalt man zunächst nicht recht glauben mag. Das hängt damit zusammen, daß der TA von allem, was von ihm verlangt wird, wenig Aufhebens macht und stets ein leises und kultiviertes Auto bleibt. Dies gilt auch für kurvenreiche Partien: Zumal um „schnellere" Biegungen, die 90 oder auch 120 km/h vertragen, läßt sich der Renault mit einem Höchstmaß an Sicherheit bewegen und überfordert seinen Fahrer nicht durch unvorhersehbare Einlagen. Von Natur aus untersteuernd, verlangt er einen kräftigen Lenkeinschlag und Kraft an den Antriebsrädern — mehr ist nie nötig.

Das unproblematische Kurvenverhalten, die Unempfindlichkeit gegenüber Seitenwind und ein perfekter Geradeauslauf sind es auch, die den Automatik-Renault zu einem der besten Winter-Autos machen. Dank sanfter Kraftentfaltung und gut belasteter Vorderachse lassen sich bereits mit den serienmäßig montierten Michelin X-Reifen auch verschneite Hügel mühelos erklimmen, während im Wageninneren beste klimatische Bedingungen vorherrschen. Noch immer überzeugt der Renault durch eine hervorragende Heizung, die nicht nur außerordentlich wirksam, sondern auch exakt zu regulieren ist. Neu am Armaturenbrett sind zwei Frischluftdüsen, durch die sich im Sommer (und bei eventueller Überhitzung im Winter) kühle Luft von außen herbeiholen läßt.

■

Gemessen am Grund-Modell, dem R 16, ist der Automatik-Renault ein ganzes Stück teurer geworden. Mit einem Preis von DM 9129.— nimmt er freilich im Kreis anspruchsvollerer Automatik-Wagen dennoch einen günstigen Platz ein, der ihm gute Absatzchancen zusichert. Daß er eine besonders erwägenswerte Alternative für Automatik-Freunde darstellt, kann mit Sicherheit prophezeit werden, und ebenso läßt sich voraussagen, daß seine Besitzer mit ihm zufrieden sein werden — speziell im Winter. *Klaus Westrup*

TECHNISCHE DATEN UND MESSWERTE

Renault 16 TA

MOTOR

Vierzylinder-Viertakt-Reihenmotor, Bohrung x Hub 77 x 84 mm, Hubraum 1565 ccm, Verdichtungsverhältnis 8,6:1, Leistung 67 PS bei 5200 U/min, spezifische Leistung 42,8 PS/Liter, maximales Drehmoment 11,5 mkg bei 3000 U/min, mittlere Kolbengeschwindigkeit bei Nenndrehzahl (5200 U/min) 14,55 m/s, 5fach gelagerte Kurbelwelle, seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat, Kühlerinhalt mit Heizung 6,6 Liter, Druckumlaufschmierung mit Ölfilter im Hauptstrom, Ölinhalt Motor mit Filter 4,25 Liter, 1 Weber Fallstrom-Doppelvergaser 32 DIR 6, mechanische Kraftstoffpumpe, 50 Liter-Tank im Heck, Batterie 12 V 40 Ah, Drehstromlichtmaschine 490 Watt.

KRAFTÜBERTRAGUNG

Hydraulischer Drehmomentwandler, Wandlerbereich 2,3, vollautomatisches 3-Stufen-Planetengetriebe mit elektronisch-hydraulischer Steuerung, Wählhebel an der Lenksäule, Übersetzungen: I. 2,396, II. 1,484, III. 1,027, R. 2,054, Achsantriebsübersetzung 3,77, Ölinhalt Getriebe ca. 3 Liter.

FAHRWERK

Selbsttragende Karosserie, vorn Einzelradaufhängung an Querlenkern und Drehfederstäben, Stabilisator, hinten Einzelradaufhängung an Längslenkern und Drehfederstäben, Stabilisator, vorn und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer, Zahnstangenlenkung, hydraulische Fußbremse, vorn Scheiben-, hinten Trommelbremsen, mechanische Handbremse auf die Hinterräder wirkend, Bremskraftverstärker, Felgen 4 J x 14, Gürtelreifen Michelin X 145 SR 14, Abrollumfang 1798 mm, Luftdruck 1,6/2,0 atü.

ABMESSUNGEN

Radstand rechts 2650 mm, links 2717 mm, Spur 1342/1292 mm, Außenmaße 4231 x 1648 x 1455 mm, Innenbreite vorn 1370 mm, hinten 1356 mm, Innenhöhe (gemessen über Sitzhinterkante) vorn 910 mm, hinten 850 mm, Sitztiefe vorn 510 mm, hinten 490 mm, Knieraum hinten 110—260 mm, Wendekreis links 10,8 m, rechts 11,1 m, 4 Lenkradumdrehungen von Anschlag zu Anschlag.

GEWICHTE

Eigengewicht vollgetankt 1028 kg (davon Vorderachse 606 kg, Hinterachse 422 kg, Gewichtsverteilung 58,9:41,1), zulässiges Gesamtgewicht 1430 kg, Zuladung 402 kg, Personenindexzahl 4,7, Leistungsgewicht vollgetankt 15,7 kg/PS, bei Belastung mit 340 kg (4 Personen mit Gepäck) 20,4 kg/PS.

FAHRLEISTUNGEN

Höchstgeschwindigkeit . . . 147,0 km/h

Beschleunigung (auf effektive Geschwindigkeiten, vollgetankt, 2 Personen):

	durchgeschaltet	automatisch
0 bis 40 km/h	4,7	4,9
0 bis 60 km/h	8,2	8,6
0 bis 80 km/h	13,1	13,7
0 bis 100 km/h	19,8	21,2
0 bis 120 km/h	32,5	34,6
400 m mit stehendem Start	21,5	21,8
1 km mit stehendem Start	40,1	40,7

INNENGERÄUSCH

Leerlauf im Stand	50 Phon (dBA)
Bei 50 km/h	64 Phon (dBA)
Bei 80 km/h	69 Phon (dBA)
Bei 100 km/h	74 Phon (dBA)
Bei 120 km/h	75 Phon (dBA)
Bei 140 km/h	77 Phon (dBA)

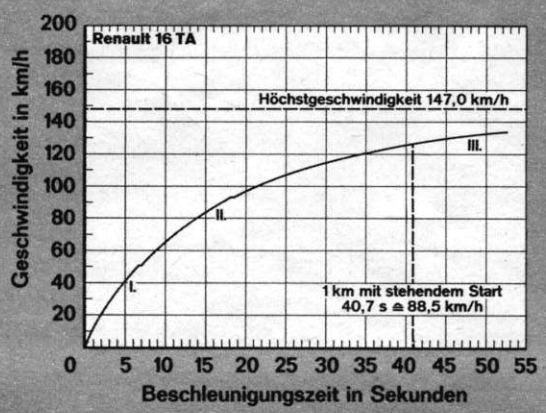
VERBRAUCH

Superbenzin

Autobahn Schnitt ca. 120 km/h	11,2 L/100 km
Autobahn Schnitt ca. 135 km/h	13,6 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 70 km/h	10,4 L/100 km
Landstr. Schnitt ca. 90 km/h	14,1 L/100 km
Kurzstrecke	11,0—12,5 L/100 km
Testverbrauch	11,4 L/100 km

WARTUNG

Inspektion	alle 10 000 km
Kontrolldienst	alle 5 000 km
Ölwechsel	alle 5 000 km

Hersteller:
Régie Nationale des Usines Renault, Billancourt, Frankreich.

Importeur: Deutsche Renault Brühl bei Köln.