

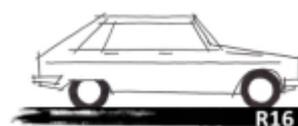


# Renault 16

Eine innovative Zeitmaschine

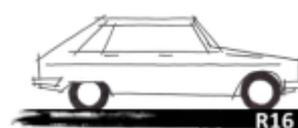
## Inhaltsverzeichnis

Deutsche Übersetzung .....	4
Vorwort .....	5
Geschichte .....	6
Kraftfahrzeuge und Export .....	7
Ein Nachfolger des Frégate: Projekt 111, amerikanische Einflüsse .....	10
Auf zwei Pferde setzen: die erfolgreichen Renaults 4 und 8 .....	11
Ein Nachfolger des Frégate: Projekt 114, ein Spitzenmodell musste es sein.....	12
Ein Nachfolger des Frégate: Projekt 115, ein praktischer Mittelklassewagen.....	13
Der Designer: Philippe Charbonneaux oder Gastjon Juchet .....	17
Wiederum Wetten auf zwei Pferde: den neuen R16 und den altmodischen 10 .....	20
Einführung des Renault 16 .....	21
Besondere Eigenschaften .....	24
Fünfte Tür .....	24
Selbsttragende Karosserie .....	25
Torsionsfederung.....	26
Variabler Innenraum .....	28
Belüftungssystem .....	29
Aluminium-Motor und -Getriebe .....	30
Die Fantasie beflügeln: Kinofilme mit dem Renaults 16 .....	33
Mathematik oder Gefühl.....	33
Zeitleiste .....	35
Varianten .....	44
Trois volumes .....	44
Break.....	45
Coupé-Cabriolet .....	46
Renault R.A.G. und andere Sportwagen.....	47
Noch mehr Coupé und Cabriolet.....	49
Hausarbeit .....	50
Produktionszahlen, Fertigungs- und Fahrgestellnummern.....	53
Identifizierung .....	57
Triebwerke und Leistung.....	59
Farben.....	62



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Kaufberatung und Ersatzteile .....	69
Kaufberatung.....	69
Stärken und Schwächen, damals und heute .....	72
Teile und Tipps für Laien .....	74
Maße und Gewichte .....	76
Gewichte.....	77
Produktion und Montage .....	78
Auf Besuch bei.....	80
Lennard Maagdenberg, Präsident des Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas.....	80
Wim Boer, die helfende Hand im Land des Renault 16 .....	81
Alfred Van der Gaast, Eigentümer des Centre 16 .....	84
Ron Vening, Bon Vivant im Herzen von Frankreich.....	85
Barbara de Bruin, Spinne im World Wide 16-Web .....	88
Marleen und Geert Ehrismann, den Leuten hinter Renault16shop.com.....	90
Cees Koekoek und Ferencz Looijs: TÜfteln als Hobby, schöner geht's nicht.....	93
So kaufte ich meinen eigenen 16er .....	96
Vereine und Adressen .....	99
Vereinigungen .....	99
Adressen.....	99
in Form von Büchern und Links .....	101
Links.....	101
Enfin, cordialement .....	107
Et merci beaucoup.....	107
Über Han Terneldeli .....	108



## Deutsche Übersetzung

Was erhält man, wenn man Gris Elysée und Vert Algue mischt? Die deutsche Übersetzung des niederländischen Renault 16-Buches 'eine innovative Zeitmaschine'! Kurz nachdem ich mein Buch online gestellt und den Club 16 e.V. darüber informiert hatte, trat Frank Fischer aus Hagen mit dem Vorschlag an mich heran, dieses (unentgeltlich) ins Deutsche zu übersetzen.

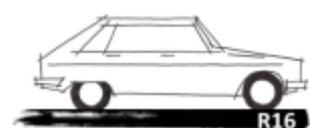


- *Schriftsteller Han Ternelde und Übersetzer Frank Fischer brüderlich Seite an Seite*

Frank ist Jahrgang 62, gelernter Elektriker und arbeitet bei einem regionalen Energieversorger. Die Liebe zu Renault hat er von seinem Vater übertragen bekommen, der ihm mit sechzehn Jahren das Autofahren auf einem R4 und einem R16 beigebracht hat. Mit achtzehn kaufte er seinen ersten R5 TS, danach folgten: R5 Alpine Turbo, R5 Turbo 2, R11 Turbo, Espace I, Laguna, Espace II, aktuell fährt er einen Grand-Scenic II, zu dem sich seit Januar 2023 ein R16 TX Baujahr 1979 mit Gasanlage und Anhängerkupplung in 977 Vert Algue gesellte. Ein original holländisches Auto eben.

Dieses neue Hobby wickelt sich um den Rennrad-Sport, der 35 Jahre lang seine Freizeit dominierte. Die Zeit bis zum absehbaren Renteneintritt wird dafür genutzt, den 16er ordentlich her zu richten, was zum größten Teil eigenständig bewerkstelligt wird.

Dank Frank können es nun auch deutschsprachige Enthusiasten lesen, und dafür bin ich ihm sehr dankbar!



## Vorwort

Bei seiner Einführung war der Renault 16 seiner Zeit voraus. Natürlich wegen seiner erfrischenden Karosserie mit der fünften Tür. Aber auch wegen seines variablen Innenraums, seiner selbsttragenden Karosserie, eines Leichtmetallmotors, der hinter dem Getriebe und längs eingebaut wurde und die Fronträder antrieb, durch das geschlossene Kühlsystem mit Thermostat überwachtem Ventilator, einer Lichtmaschine und durch die Torsionsfederung. Oft vergessen werden dann die eckigen Scheinwerfer, während fast alle Marken damals runde Scheinwerfer verwendeten. Es gab so viele Neuerungen, dass eine Jury von 32 Automobiljournalisten mit großer Mehrheit (und 98 von maximal 160 Punkten) ihm zum Auto des Jahres 1965 erklärten. Vor dem hochgelobten Rolls Royce Silver Shadow, der 81 Punkte erhielt, der Oldsmobile Tornado mit 59 und der Peugeot 204 mit 38 Punkten. Avantgardistisch war er, seiner Zeit voraus.

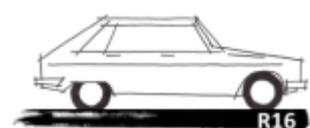
Zeit voraus war ich auch ein bisschen. Als ich zwölf war, brachte mir mein Vater das Fahren im 36-28-VE bei. Ein 1972er Renault 16 TL in Vert Dordogne Metall mit beiger Innenausstattung. Es war sein zweites R16. Er bestellte ihn mit einem elektrischen Schiebedach, Automatikgurten und TS-Rückleuchten mit Rückfahrscheinwerfern (letzteres musste der Händler machen). Als ich vierzehn war, ließ mich mein Vater vom Automuseum Autotron in Drunen nach Oosterhout fahren, wo wir wohnten (meine Mutter fand das unverantwortlich). Schließlich starb unser 16er einen stillen Tod im spanischen Hinterland; verrottet und zusammengebrochen während der Urlaubsreise seines späteren Besitzers. Aber die Erinnerungen sind sehr lebendig.

Dann hörte ich jemanden auf YouTube bei AutoBild sagen: 'Wenn ich in den R16 steige, betrete ich meine Jugend', und diese Aussage berührte mich; auch in diesem Sinne ist der Renault 16 eine Zeitmaschine. Sechsendvierzig Jahre später hatte ich dann beschlossen Einen zu kaufen. Um mehr über ihn zu erfahren, habe ich Bücher und Websites konsultiert und dabei entdeckte ich, dass es nirgendwo einen vollständigen Überblick gibt. Die einen wissen dies, die anderen jenes, aber nirgends ist das Wissen gebündelt. Betrachte daher diese Veröffentlichung als Gemeinschaftswerk mit Dankbarkeit an alle Quellen, die ich hinten angegeben habe.

Han Terneldeli,  
April 2024.

Post Scriptum: Ich habe mein Bestes gegeben, aber du darfst keine Rechte aus dem Inhalt meiner Geschichte herausziehen. Mein Ziel war es einfach, einen unterhaltsamen Gesamtüberblick zusammen zu stellen, so dass jeder, der sich für den Renault 16 interessiert, etwas davon hat. Bitte lasse es mich wissen, wenn du Verbesserungen hast, oder der Meinung bist, dass du zu Unrecht nicht als Quelle zitiert wurde. Ich werde es umgehend anpassen. Auch wenn du Tipps oder Ergänzungen für eine nächste Ausgabe hast, würde ich dich gerne hören.

Unabhängig von der Erscheinungsweise liegen die Rechte an meinem Buch bei mir als Autor. Wenn du etwas zitieren willst, ist das natürlich erlaubt, aber bitte sei so höflich und gebe auch die Quelle an.



## Geschichte

Die Geschichte von Renault, und insbesondere die des R16, reicht weit zurück. Das alles stammt also aus Überlieferungen. Durch Konsultation vieler Quellen habe ich versucht, die Wahrheit bestmöglich herauszufinden.

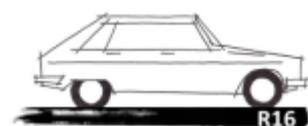
Louis Renault baute ein Imperium auf, zunächst mit seinen Brüdern unter dem Namen Société Renault Frères, und produzierte sowohl im Ersten als auch im Zweiten Weltkrieg Autos und Ausrüstung für die Armee. Berühmt ist die Geschichte, dass zu Beginn des Ersten Weltkriegs die französische Regierung im Jahr 1914 hunderte von Pariser Taxis des Typs Renault AG requirierte, um Soldaten an die Front der Marne zu bringen. Das Modell ist seitdem als Taxi de la Marne bekannt. Doch während des Zweiten Weltkriegs produzierte Louis Renault, wahrscheinlich unter Druck, auch für die Deutsche Armee. Infolgedessen wurde er 1944 wegen Kollaboration verhaftet. Während er auf seinen Prozess wartete, starb er im Alter von 67 Jahren im Gefängnis. Aber die Fabrik wurde dringend für den Wiederaufbau benötigt. Um sie vor dem Untergang zu bewahren, machte der französische Präsident Charles de Gaulle sie am 16. Januar 1945 zu einem staatlichen Unternehmen. Das war die Geburtsstunde der Régie (offiziell: Régie Nationale des Usines Renault). Der linksgerichtete Jurist Pierre Dreyfus war Generalsekretär im Ministerium für Industrie und Handel und wurde 1948 im Auftrag der Regierung zum stellvertretenden Direktor ernannt, und er kam in einem ministeriellen Peugeot. Dreyfus arbeitete dort unter dem Président Directeur Général (Generaldirektor) Pierre Lefaucheu, einem bekannten Widerstandskämpfer, Ingenieur und Doktor der Rechtswissenschaften, der die Nachfolge von Louis Renault antrat.

Er sah seine Hauptaufgabe darin, die Modellpalette zu straffen. Lefaucheu wollte ein neues Spitzenmodell, das mit dem Peugeot 403 konkurrieren sollte. Doch der Zeitdruck war enorm: Als eines der Gründungsmitglieder der UNO und ständiges Mitglied des Sicherheitsrates, war Frankreich 1950 eng in den Koreakrieg verwickelt. Daher waren die Gemüter erhitzt, auch im Inneren Frankreichs. Um die Konjunktur ein wenig abzukühlen zu lassen, verlangte der Staat, ab dem 01. Januar 1951, keine Produktion von neuen Modellen mehr. So erblickte am 30. November 1950, nach einer Entwicklungszeit von nur zwei Jahren, der Renault Frégate gezwungen und zu schnell das Licht der Welt. Er hatte einen Zweiliter Lieferwagen-Motor, konnte sich aber nicht durchsetzen. Weder als Limousine noch als Cabriolet (nur 30 Stück), oder Kombi (Domaine oder die Luxusversion Manoir).



- Die Renaults Colorale, 4CV und das Flaggschiff die Frégate

Am 11. Februar 1955 änderte sich die Geschichte. Bei einem Verkehrsunfall mit seiner Frégate, wurde Lefaucheu getötet. Auf dem Weg zu einer Vorlesung in Straßburg geriet er ins Schleudern, kam von der Straße ab und wurde von seiner Aktentasche, die lose auf dem Rücksitz lag, regelrecht erschlagen. Obwohl nicht mit dem Herzen, trat der geschätzte Pierre Dreyfus vor. Von Geburt an war er ein bescheidener Beamter und kein Ingenieur, und so sah sich Dreyfus nur als Übergangspapst. Maximal zwei Jahre, dachte er... und es wurden zwanzig daraus.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Wie sein Vorgänger setzte sich Dreyfus dafür ein, die Arbeitsbedingungen zu verbessern. Wenige Monate nach seiner Ernennung, im September 1955, schloss er einen Tarifvertrag mit den Gewerkschaften, die unter anderem einen dreiwöchigen Jahresurlaub vorsahen. Eine weitere Leistung war die Einstellung von Yves Georges. Im Januar 1956 warb Dreyfus den 40-jährigen Leiter des Designstudios Chenard & Walker, das zu dem bekannten Karosseriebauer Chausson gehörte, ab. Er ernannte ihn zum Chefkonstrukteur im Entwicklungsteam des konservativen Fernand Picard, dem geistigen Vater des Renault 8 mit seinem Heckmotor und Heckantrieb. Dreyfus' engster Kreis umfasste außerdem Michel Maison als Verkaufsleiter für Frankreich, François Zanotti in der gleichen Position für Europa und Christian Beullac als Produktionsleiter.

Sehr schnell wurde Georges Nachfolger seines Chefs Picard, als Directeur de la Recherche et du Développement des Automobiles DRDA (Direktor für Forschung und Entwicklung des Kraftfahrzeuges). Mit ihm kam viel frisches Blut in das Unternehmen: in kürzester Zeit wurden 80 neue Ingenieure eingestellt, und in den Jahren 56 bis 60 wuchs das Bureau des Études (die Abteilung Entwicklung) von 600 auf 1.260 Mitarbeiter. Infolgedessen zieht es von seinem Sitz in Boulogne Billancourt in ein größeres Gebäude in Rueil Malmaison, ebenfalls bei Paris.

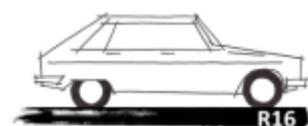
So wie Dreyfus mit Yves Georges für frisches Blut sorgte, tat dieser es seinerseits, indem er Pierre Tiberghien zum neuen DRDA holte, er Rene Vuillat die Motorenentwicklung betraute und er Claude Prost-Dame die Verantwortung für die Generalkonzeption übertrug (einschließlich Karosserie, Design, Konstruktion und Innenausstattung).

Beim Autohersteller der ersten Stunde brodelte es wieder und all die neuen Ideen führten schnell zu Georges' erstem Erfolg: dem Projekt 112. Besser bekannt als der moderne Renault 4 oder Quatrellé, der die 4 CV ablöste. Alles war anders als zuvor: der Motor vorne, Frontantrieb und eine fünfte Tür. Bis zu seiner Pensionierung kam Georges damit zur Arbeit. Er war sehr engagiert, mochte keinen Unsinn und war nicht besonders diplomatisch. Der Überlieferung nach gibt es nur wenige Menschen, die er nicht als lahm bezeichnet hatte. Für den Renault 16 arbeitete Yves Georges mit Chefdesigner Philippe Charbonneaux und später mit Gaston Juchet zusammen.

### Kraftfahrzeuge und Export

Wie auch immer, gehen wir kurz zurück in die Vergangenheit: Weil der französische Staat für den Wiederaufbau Transporter und Lastwagen benötigte, gründete Dreyfus die Nutzfahrzeugsparte SAVIEM (Société Anonyme des Véhicules Industriels et d'Equipements Mécaniques). 1974 setzte der Staat durch, dass Peugeot das angeschlagene Unternehmen Citroën übernahm und dass Saviem und Berliet (letzteres damals noch im Besitz von Citroën) zu einer in die Nutzfahrzeugsparte von Renault namens RVI (Renault Véhicules Industriels) aufgingen. Auf diese Weise verhinderte der Staat, dass diese Unternehmen in ausländische Hände gerieten.

Bei den Personenkraftwagen sah der große Chef voraus, dass vor allem der Export wachsen sollte. Von 25 oder 30 Prozent damals, auf schließlich 50 Prozent des gesamten Produktionsvolumens. Deshalb blickte auch Dreyfus Mitte der 50er Jahre in die Vereinigten Staaten, wo VW mit dem Käfer erfolgreich war, genauso wie seine Vorgänger Louis Renault und Lefaucheux. Und in den späten 60er Jahren hatte er ein Auge auf den Ostblock, wo er das russische Werk Moskvitch übernahm. Es folgten Lizenzvereinbarungen mit Bulgarien für den Renault 8 und mit Rumänien (Dacia) und die Marke investierte in Australien, Südafrika und Japan. Bald wurde Renault zu einem globalen Mitspieler und eröffnete es Niederlassungen in Mexiko, Venezuela, Kanada, Marokko, Lateinamerika, Chile, Kolumbien, Argentinien und Brasilien. So kam es, dass die Marke Ende der 60er Jahre in zwanzig Ländern vertreten war, rund um die Welt.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Und so wie Dreyfus getrieben nach Exportmöglichkeiten suchte, wollte er hinter den Kulissen auch Allianzen mit anderen Autoherstellern eingehen, um stärker zu werden. Nach mehreren Nasenrumpfen gelang es ihm im April 1966 mit Peugeot. Aber im Bereich des Auto Verkaufs würden die Marken jedoch stark konkurrieren. Denn Renault wollte mit dem 16, dem 404 von Peugeot Konkurrenz machen und dass, obwohl die Löwenmarke mit ihrem Dieselmotor im Vorteil war. Dies gelang zum ersten Mal 1969.

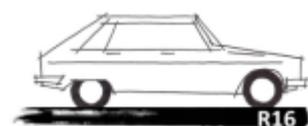
Enfin, Dreyfus erbte den beliebten Renault 4CV, respektlos "Butterflöckchen" genannt, der zum ersten Mal in der Geschichte von Renault mehr als eine Million Einheiten verkaufte, sowie die altmodischen Juvaquatre und Dauphinoise, seine Kombiversion, und der funktionelle, aber seelenlose Renault Colorale (Kombi und Pick-up), der Name war eine Verschmelzung von COLOniale/ruRALE und das Auto sah aus wie der Range Rover seinerzeit, als ob es in einem anderen Maßstab gebaut worden wäre.



- *Der Franzose Guillaume Kuhnle von Retro-Meca zeigt auf seiner Website, wie groß der Colorale ist*

Es gab auch die Dauphine (und ihren luxuriösen Bruder, den Ondine), die noch unter Lefauchaux als Projekt 109 speziell für den Export entwickelt wurde. 1959 schloss Renault ein Abkommen mit dem argentinischen Automobilhersteller IKA (Industrias Kaiser Argentina) um die Dauphine dort in Lizenz zu bauen. Und in den USA ernannte der Konzern 250 Händler. Doch die französische Dauphine erfüllte keineswegs die in ihn gesetzten Erwartungen. Nicht so sehr wegen der Qualitäten des Wagens, sondern weil Renault einfach keine Ersatzteile lieferte, so dass der Kundendienst ins Stocken geriet. In kürzester Zeit ließen die Kunden und die Händler die Dauphine fallen wie einen heißen Stein. So war es möglich, dass Zehntausende von Autos nicht mehr abgenommen wurden und buchstäblich in den Häfen verrosteten. Die Verschiffung nach Frankreich und der Wiederverkauf auf dem europäischen Markt riss ein Loch in die finanziellen Reserven der Régie. Im Jahr 1961 machte Renault nur einen symbolischen Gewinn von 100.000 französischen Francs (1965, dank des R4 und des R8, waren es sogar 4,28 Millionen und 1979, als der R16 das Ende seines Lebenszyklus erreichte, 1 Milliarde). Zu Beginn der 1960er Jahre, folgte eine beispiellose Entlassungsrunde, bei der 3.000 Mitarbeiter das Unternehmen verließen.

Das schlechte Image tat der Floride in den USA nicht gut. Das war ein Dauphine-basiertes Cabriolet, um aus der nordamerikanischen Nachfrage nach offenen Autos Kapital zu schlagen. Gezeichnet von Ghia und von der Karosseriefirma Chausson hergestellt. Der junge Designer Robert Broyer arbeitete damals als Praktikant an diesem Projekt. Von Chausson wechselte er später in die Designabteilung



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

von Renault und nach seiner Pensionierung, im Alter von 82 Jahren, gab er dem niederländischen Automobiljournalisten Tony Vos ein Interview, in dem er erzählte, wie es in der Designabteilung der Régie zugeht.



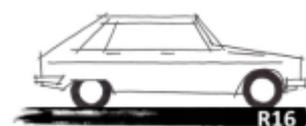
- *Der Renault Floride (Caravelle in den USA), hier beworben von der Schauspielerin Brigitte Bardot*

Wie auch immer, zu diesem neuen Cabrio: Um nicht nur mit Florida assoziiert zu werden und das Auto in den gesamten USA verkaufen zu können, hat Renault es dort Caravelle genannt. Und hörte ich da irgendwo das Wort Image? Brigitte Bardot tat ihr Bestes für die Marketing-Abteilung, aber vergeblich. Die Floride/Caravelle wurde als Cabriolet und Coupé angeboten und verließ das Werk nur in einer Stückzahl von 177.000 Fahrzeugen. Damit war er, wie der Frégate mit 180.000 Einheiten, ein reines Geldvernichtungsprojekt. Picard bestand auf neuen Modellen, um die ehrgeizigen Verkaufsziele zu erreichen.

Am 22. November 1961 vereinbarte Renault daher mit der American Motors Corporation die Produktion des 3,2-Liter AMC Rambler Classic Six, mit sechs Zylindern, für Europa zu produzieren. Dies war eine Art von "Badge Engineering", die attraktiv erschien, weil sie keine Entwicklungskosten und -Zeit erforderte. AMC lieferte die Teile und Renault baute den Wagen in seinem Werk in Haren, Belgien, zusammen. Ab dem 11. April 1962 boten offizielle Renault-Agenturen den Wagen in Frankreich, Benelux, Österreich und Algerien (eine ehemalige Kolonie Frankreichs) an. Renault sprach stets von Agenturen und nicht von Vertragshändlern. Aber das Auto war teuer in der Anschaffung, bei der Einführung kostete es etwa 18.000 französische Francs während ein DS 19 damals nur 12.500 Francs kostete, und mit 18 bis 22 Steuer/PS war er auch teuer im täglichen Einsatz. So kam es, dass auch der Rambler scheiterte und das Projekt 1967 wieder eingestellt wurde.



- *Der Renault Rambler, ein amerikanisches Modell, das im europäischen Renault-Netz verkauft wurde*



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Das argentinische Abenteuer mit IKA brachte übrigens noch ein weiteres Rambler-Derivat hervor: 1966 stellte Renault dort den Torino TS vor. Als Limousine und Coupé mit einem 3,8-Liter-Sechszylinder, der serienmäßig 150 PS und als Sport sogar 176 PS leistete. Durch sein geringes Gewicht von 1.070 Kilo erreichte das Muscle Car eine Höchstgeschwindigkeit von 180 Kilometern pro Stunde. Sogar Breznev und Fidel Castro hatten einen, aber der Torino kam nie nach Europa (schließlich hatten wir ja schon den Renault Rambler). Nur 100.000 Stück wurden gebaut, und selbst im neuen Torino-Mantel war der altehrwürdige Rambler also kein Verkaufsschlager.



- *Der argentinische Renault Torino TS der auch als Limousine geliefert wurde*

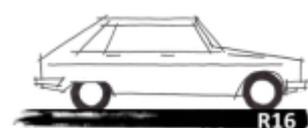
Nach all dem Pech sollte man meinen, dass sich das Blatt irgendwann wenden müsste, aber das Unglück nahm seinen Lauf weiter: Nachdem Frankreich 1963 dazu gebracht wurde, die Einfuhrzölle zu lockern, ging die Autoproduktion um ein Viertel zurück und die Régie war fast am Ende, sowohl was das Image als auch was die Finanzen betraf.

Aber Renault wurde vom französischen Staat als wichtiger Wirtschaftsmotor angesehen, also musste sich dringend etwas ändern! Dreyfus meldete sich bei De Gaulle und überredete ihn, dass die Frégate auch mit seiner geplanten neuen Karosserie nicht durchkommen würde. Sie war zu sperrig und zu schwer mit dem Lieferwagenmotor. Der Verkauf lief schleppend und so war es Schluss mit diesem "Schlachtschiff". Dreyfus schlug einen ganz neuen Kurs vor, denn in seiner Zeit als PDG, von 1955 bis 1975, bereitete er die Renaults 3 und 4, den 5 und 7, den 6 (einschließlich des Rodeo), den 8 und 10, den 12, den 14 (in Zusammenarbeit mit Peugeot), den 15 und 17, den 20 und 30 und den 16 natürlich auch. Die ganze Modellpalette meiner Jugend.

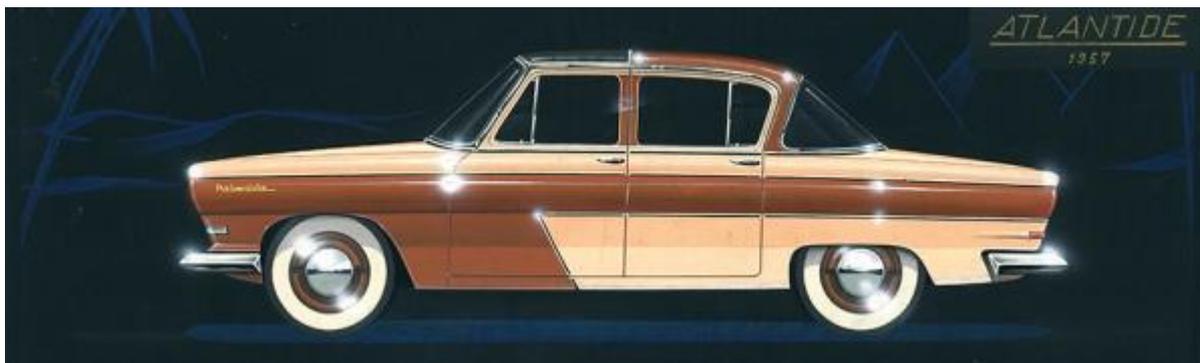
### Ein Nachfolger des Frégate: Projekt 111, amerikanische Einflüsse

Diese neue Produktlinie war jedoch nicht ohne Schwierigkeiten zu bewältigen. Vor allem in Dreyfus' ersten Jahren als PDG war die Ausrichtung des Konzerns noch konservativ. Später folgte eine Periode mit zwei Strömungen, konservativ und fortschrittlich, und erst dann setzte Renault voll auf neue Konzepte.

Zum konservativen, oder eher erzkonservativen Kapitel gehörte natürlich auch das Alte, von Lefaucheu geerbte Frégate. Er kam 1950 auf den Markt, und es wurde schnell klar, dass der große Renault kein Geld einbrachte. So wurde 1956 ein Nachfolger in Erwägung gezogen: das Projekt 111. Der neue Yves Georges setzte den Designer Robert Barthaud ein, der sich stark von den



amerikanischen Ambitionen der Gruppe beeinflussen ließ. Das Ergebnis war der Renault Atlantide oder R58, zumindest auf dem Papier.



- *Der Renault Atlantide oder R58 (mit Panoramadach)*

Aber das Auto bekam kein grünes Licht und die Idee wurde für einen Nachfolger verwahrt.

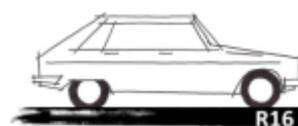
### Auf zwei Pferde setzen: die erfolgreichen Renaults 4 und 8

Yves Georges entwickelte unterdessen erfolgreich den Renault 4. Er tat dies zusammen mit dem Konstrukteur des Atlantide, Robert Barthaud. Dieser 4L trat 1961 die Nachfolge des altherwürdigen 4CV an. Alles war neu: Das Auto hatte eine fünfte Tür, der Motor und der Antrieb waren vorne angeordnet. Das Modell kam als Renault 3 mit einem kleineren Motor und drei Steuer-PS als Renault 4 mit vier Steuer-PS und als Luxusmodell 4L. Bald wurde das Auto deshalb Quattrelle oder Quattre Ailes (Flügel) genannt. Also wusste jeder, dass es sich um den Neuen und nicht um den alten 4CV handelte.

Zur steuerlichen Pferdestärke: In Frankreich zahlt man die Straßensteuer nach der Anzahl der steuerlichen Pferdestärken (Cheveaux oder CV) und manchmal spiegelt sich dies in der Namensgebung wieder, wie beim Citroën 2CV und dem Renault 4CV. Je größer der Motor, desto mehr musste man bezahlen. Zum Beispiel, auch in Belgien und in Spanien funktioniert das so.

Enfin, im Gegensatz zu diesem modernen Konzept des 4L stellte Renault schließlich ein Jahr später (1962) den konventionellen viertürigen R8 mit Motor und Antrieb im Heck vor. Dies war ein festgefahrenes Projekt von Fernand Picard. Als niemand wusste, wie es mit dem Design dieser Limousine weitergehen sollte, wurde im September 1960 der freischaffende Designer Philippe Charbonneaux hinzugezogen. Ein Stilist mit einem ziemlichen Ego, aber auch mit einer ausgezeichneten Erfolgsbilanz (conduite auf Französisch)! Charbonneaux erhielt einen Monat lang freie Hand und in dieser Zeit perfektionierte er den Renault 8. Der R4 und der R8 hatten jeweils ihr eigenes Zielpublikum und verkauften sich gut. Diese Erfolge waren mehr als willkommen, führten aber auch dazu, dass Renault den Ruf eines Herstellers von nur Kleinwagen hatte, bei denen es natürlich weniger Marge gibt. Der 4 und der 8 bestätigten die vorherrschende Meinung, dass die französischen Marken nur darin gut waren und dass man idealerweise, für Deutschland eine schicke Limousine bräuchte.

Um dieses Image loszuwerden und wieder Fett auf die Knochen zu bekommen, plädierte Dreyfus bei seinen Aktionären trotzdem wieder für einen Nachfolger der alten Frégate. Ein großer Wagen der Spitzenklasse musste es sein. Mit dem 4L und dem 8 hatte er Kredit aufgebaut, auch im wörtlichen Sinne, und so gab es die PDG grünes Licht.



### Ein Nachfolger des Frégate: Projekt 114, ein Spitzenmodell musste es sein

Die große Frage war natürlich, ob ein solches Auto dann konventionell gestaltet sein sollte wie der Renault 8 mit Motor und Antrieb hinten, die Denkweise von Fernand Picard und Philippe Charbonneaux, oder stattdessen progressiv mit allem vorne wie der 4L von Yves Georges? Eine grundlegende Entscheidung!

Wir schreiben das Jahr 1958; das Management entschied sich für konservativ. Charbonneaux lieferte einen ersten Entwurf und Michel Beligond assistierte ihm dabei. Aber der Zeppelin, wie das Konzept bald genannt wurde, wurde nicht realisiert und Georges vergab den Auftrag an die italienische Carrozzeria Ghia.



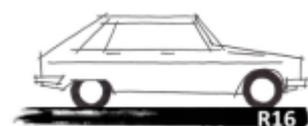
- *Der erste Entwurf von Ghia. Für eine Ausstellung wurde das Bronzemodel später weiß lackiert. Man sieht, dass es auf der einen Seite als Zweitürer und auf der anderen Seite als Viertürer konzipiert war. Obwohl der Wagen bereits eine abfallende Heckpartie hatte, verfügte er noch nicht über eine große Heckklappe.*

Unter der Leitung des Direktors Luigi Segre unterbreitete diese Agentur einen ersten Vorschlag, der jedoch auch nicht realisiert wurde und ein Jahr später schlug Ghia die viertürige Limousine vor. So nahm das Projekt 114 mehr und mehr Gestalt an. Eine Limousine mit Hinterradantrieb wie der Renault 8, mit hydropneumatischer Federung wie im Citroën DS und mit einem 2,2-Liter-Sechszylinder-Aluminiummotor im Heck. Letzteres war dann wieder Georges Idee. Das Konzept entsprach dem Zeitgeist, denn Volkswagen hatte die Aufmerksamkeit mit dem erfolgreichen Käfer und seinem Typ3 mit Heckmotor und Heckantrieb. NSU baute den Prinz und Simca den 1000, um nur einige Beispiele zu nennen. Und auf dem amerikanischen Markt, auf den sich Renault so sehr freute, stellte Chevrolet den Corvair vor, der diesem Konzept noch einmal folgte.



- *Projekt 114, die konventionelle Limousine mit einem Aluminium-Sechszylindermotor im Heck*

In der Zwischenzeit, während die Entwicklung des Projekts 114 fortgesetzt wurde, nahm Pierre Dreyfus die alte Frégate bereits aus der Produktion. Das dämpfte zumindest das finanzielle Leck. Der Nachfolger dieses Wagens sollte ein Spitzenmodell sein, dessen Spezifikationen sowohl den



europäischen als auch den amerikanischen Markt bedienen sollte und der bekannte Karosseriebauer Chausson baute nicht weniger als 14 Prototypen des Wagens. Verglichen mit dem 56er Atlantide war das Projekt 114 ein großer Schritt nach vorn, was das Design anging. Aber obwohl er mit seiner komfortablen Federung und dem Leichtmetallmotor ehrgeizig war, fehlte es ihm auch an unverwechselbarem Aussehen. Derweil brach der US-Markt zusammen und auch in Europa war alles im Schwinden begriffen. Es kamen immer mehr Zweifel auf, ob es überhaupt noch einen Markt für eine solche Top-Limousine gab; zwischenzeitliche Marktumfragen sagten Nein. Und nicht zuletzt schossen die Entwicklungskosten in die Höhe, was bedeutete, dass der Wagen etwa 25 Prozent teurer sein würde als die Frégate. 14. Oktober 1961: Um einen weiteren Misserfolg zu vermeiden, benennt Dreyfus seine Verluste (schätzungsweise zwischen 20 und 30 Millionen Francs) und stellte das Projekt vorzeitig ein. Das war schmerzhaft und die Entscheidung von Dreyfus ging Picard und vielen anderen Betroffenen gegen den Strich, Meuterei!

### Ein Nachfolger des Frégate: Projekt 115, ein praktischer Mittelklassewagen

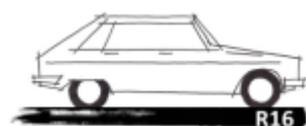
Das Schöne am CEO oder PDG einer Autofabrik ist natürlich, dass er weitreichenden Einfluss auf die Produktlinie hat, bei Philips oder Unilever ist das ganz anders; so ein Roy Jakobs und Alan Jope von heute sind nur Excel-Manager. Im Bewusstsein seiner Aufgabe und mit fortschreitender Einsicht änderte Dreyfus 1962 den Kurs. Unter dem Motto "Machen oder Brechen" startete er das Projekt 115, unseren Renault 16, der damals intern noch 1500 genannt wurde.

In weniger als vier Monaten erarbeitete die PDG ein neues Mandat für Yves Georges, dem die Leitung übertragen wurde. Nicht ein Auto aus der Spitzenkategorie, sondern knapp darunter im 1.500-cm<sup>3</sup>-Segment. Zitat: 'Ein Auto in der Mittelklasse und damit nicht nur für das vermögende Klientel. Vielmehr richtet er sich an ein breites Publikum, dass den echten Wert dem Luxus vorzieht. Die Geschäftsleitung ist der Ansicht, dass es zu ihrem Selbstverständnis als führendes Unternehmen mit sozialem Charakter, einen Mittelklassewagen anbieten sollte, konzipiert für den Großvertrieb und der ein Maximum an Komfort zu minimalen Kosten, zu bieten hat.' Dreyfus hatte eine klar definierte Idee: Er wollte ein komfortables Familienauto für das babyboomende Frankreich, dass aus zwei statt aus drei Volumen bestand. Ein erschwingliches Familienauto für Alltag und Urlaub, das zudem auch für die vielen kleinen und mittleren Unternehmen des Landes geeignet war. Denn die wollten an den Wochenenden zu ihren Landhäusern. Fünf bis sechs Personen sollten im neuen Renault bequem reisen können, der Innenraum musste variabel sein und Handling und Komfort mussten höchsten Ansprüchen erfüllen. Zugleich sollten die Unterhaltskosten bescheiden und die Zuverlässigkeit hoch sein.



• Die konventionellen Renaults Dauphine, 8 und 10 mit Heckantrieb

Aber aufgrund der finanziellen Notlage war das Entwicklungsbudget jedoch begrenzt: rund 650 Millionen Franc, verteilt über vier Jahre. Und Geld für die Übernahme von FASA (der Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima de Valladolid) war überhaupt nicht vorhanden. Denn während der



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

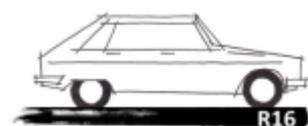
Renault 16 erdacht wurde, wollte Dreyfus gleichzeitig die Kontrolle über seinen spanischen Lizenzhersteller weiter ausbauen, um mehr Einfluss auf diesen großen Exportmarkt zu haben. Doch die französischen Banken und der Staat wagten es sich nicht zu. Überzeugt, im Recht zu sein, fand Dreyfus schließlich David Rockefeller auf seiner Seite. Er half ihm 1965 mit seiner Chase Manhattan Bank, die Renault-Beteiligung von 15 auf 49,9 Prozent zu erhöhen (die vollständige Übernahme erfolgte im Jahr 2000).



- *Gebaut in Spanien, mit einem stolzen Markenzeichen*

Jedenfalls war es noch nicht so weit. Für das Projekt 115 bat Dreyfus, Georges die Leitung zu übernehmen. Dieser wählte dieses Mal nicht Ghia, sondern seine eigenen Designer. Georges wählte Claude Prost-Dame (von Conception Générale) der wiederum Robert Bertaud von der Karosserieabteilung leitete, unter der wiederum die Designer arbeiteten. Dazu gehörten unter anderem Philippe Charbonneaux (der inzwischen angestellt war) und Gaston Juchet. Ein Einunddreißigjähriger junger Industriedesigner und Aerodynamik-Ingenieur aus der Luft- und Raumfahrtindustrie. Der junge Mann arbeitete nun seit etwa drei Jahren für die Régie und zeichnete sich durch gute Ideen aus. In seiner Freizeit hatte er im Voraus sogar ein Skizzenbuch mit ersten Entwürfen für das neue Auto erstellt.

Aufgrund des Erfolgs des Renault 8, bat Dreyfus, Georges, Charbonneaux zum Chefkonstrukteur zu ernennen. Das tat er, aber als Yves Georges nach einiger Zeit seinerseits Juchet fragte, wie die Zusammenarbeit verlaufen sei, sagte dieser freundlich, er habe viel von dem Meister gelernt, aber dass sie nicht immer einer Meinung waren: Juchet schwärmte von seinem Kollegen Pierre Bézier, den Ingenieur, der schon viele Jahre für Renault gearbeitet hatte und damals für die Automatisierung der Produktionsprozesse zuständig war. Bézier entdeckte in der Tat wie er in 3D auf einem Computer zeichnen konnte. Dabei verwendete er Algorithmen, die von Paul de Casteljau (von Citroën, sein Name taucht später auf) entwickelt wurden.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



- Ein Entwurf von Luc Louis mit Doppelscheinwerfern und einer U-förmigen Heckstoßstange mit geradestehenden Rückleuchten, scherzhaft Salvador Dalis Schnurrbart genannt

Bézier fand heraus, wie man mathematisch Kurven berechnen, Linien und Flächen Designs erstellen konnte, die den Schönheitssinn unseres Gehirns ansprechen. So begann bereits die Entwicklung von CAD/CAM. Juchet war davon äußerst fasziniert und mit seiner Begeisterung, du ahnst es schon, steckte er Yves Georges wieder an.

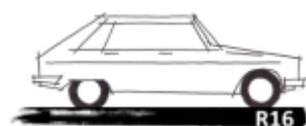
Computer Aided Design sollte es werden, und anstelle von Charbonneau, ernannte Georges bereits 1961 den jungen Gaston Juchet zum Chefdesigner. Er wurde weiterhin mit Luc Louis und Michel Beligond zusammen an dem Projekt arbeiten. Luc Louis leistete einen großen Teil der Arbeit, indem er die Grundform mit seinem Patent zeichnete, der Dachkonstruktion, während Juchet die Inneneinrichtung entwarf und gestaltete. Natürlich, Pierre Etienne Bézier blieb als Berater eng in den computergestützten Entwurfsprozess des R16 eingebunden.

So entstanden mehrere Varianten und um eine endgültige Auswahl zu treffen, baute Renault Modelle aus Knetmasse im Maßstab 1 : 5. Zwei dieser Modelle wurden dann auf ihre richtige Größe ausgearbeitet. Zunächst aus Gips und Holz, um das Äußere zu beurteilen und dann ganz aus Holz.

Das Ergebnis ist ein einzigartig geformtes Auto mit Schlitzfenstern in der Motorhaube und dem Pagodendach und mit Mosaiken, die mit dem Licht spielen. Schau dir unbedingt die Wellen in den vorderen Kotflügel, das Blech um die hinteren Seitenfenster (geformt wie ein Bumerang) und die Heckscheibe an; selbst in den Stoßfängern findest du diese Wellen. Das alles ist Dank den Bézier-Kurven und Flächen; das ist mal eine Abkehr von BMWs berühmten Hofmeister-Knicken. Im Jahr 1968 wurde Bézier übrigens Professor am Conservatoire National des Arts et Métiers, um CAD/CAM zu lehren.



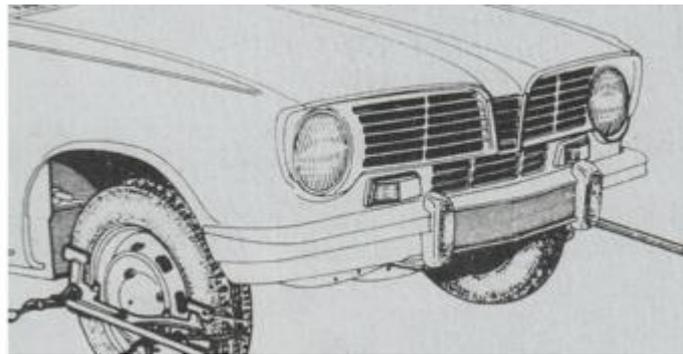
- Maßstabsgetreue Modelle, mit links Luc Louis bei der Arbeit (Dank an Car Design Archives für die Bilder)



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Dieser Bumerang ist übrigens auch im Lenkrad zu sehen, und inzwischen wurde das neue Auto im Centre de Technique, mit sehr vielen technischen Innovationen ausgestattet. Unter der Leitung von Rene Vuillat arbeiteten die Ingenieure Bacheix und Petricenko weiter am Motor, Jacques Blondeau kümmerte sich um die Aufhängung und Christian Beullac war für die Einrichtung der Produktionslinie verantwortlich. Es ist erwähnenswert, dass ein Auto normalerweise zuerst konstruiert wurde, und dann an die Fertigungsabteilung weitergegeben wurde. Aber um Zeit zu sparen, wurde dieses sequenzielle Managementprinzip aufgegeben. Beim 16er arbeiteten Designer und Produktion zum ersten Mal als Team ständig zusammen. Erst viel später übernahmen andere Hersteller dieses Prinzip.

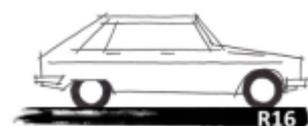
In meinem Vorwort habe ich geschrieben, dass die rechteckigen Scheinwerfer für die damalige Zeit einzigartig waren. Aber der R16 Enthusiast Erik van Ingen Schenau wies mich darauf hin, dass es in der Anfangszeit auch einen Prototyp mit einzelnen runden Scheinwerfern gab (also nicht die doppelten sealed beams Scheinwerfer des amerikanischen Renault 16 (Sedan Wagon). Alain Estaban vom französischen Club Amicale Renault 16 entdeckte ihn in einem Film über passive Sicherheit und der Wagen war auch im Manuel de Reparation Provisoire von 1965 zu sehen. Offizielle von Renault leugnen seine Existenz, aber dennoch war er da. Ein weiteres bemerkenswertes Detail ist, dass die Blinker näher beieinanderstehen. Genau wie bei dem experimentellen Renault 16 Coupe Cabriolet (siehe weiter hinten in diesem Buch).

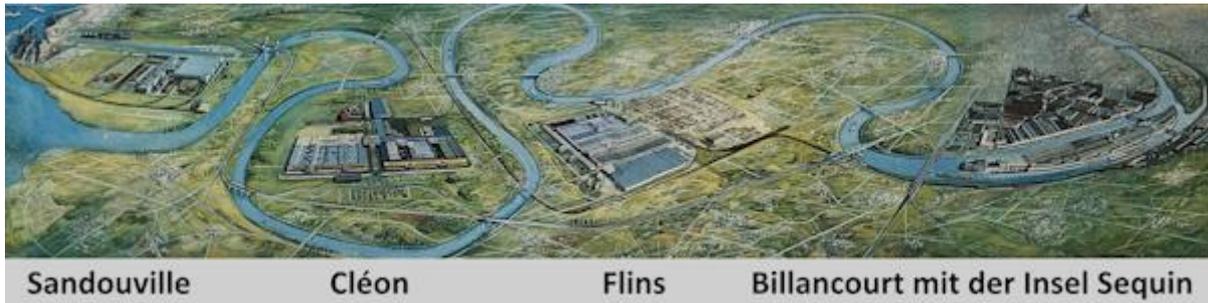


- *Ein Standbild aus dem Video und ein Auszug aus dem Reparaturhandbuch*

Renault meldete nicht weniger als zweiundfünfzig Patente für das neue Auto an. In der Tat war alles neu für den 16, außer dem Motor. Der 2,2-Liter-Sechszylinder aus Aluminium vom Projekt 114 verlor zwei Zylinder, so dass ganz genau 1.470-cm<sup>3</sup> Hubraum übrigblieben. Und obwohl die Idee für diesen Leichtmetallmotor aus dem vorherigen Projekt 114 stammte, übertrumpfte Renault damit seinen Erzrivalen Peugeot. Diese Marke brachte seinen 204 vier Monate nach der Einführung des R16 auf den Markt.

Im Juli 1963 kam der wichtigste Punkt, an dem es kein Zurück mehr gab: Die Geschäftsleitung beschloss, in Sandouville in der Nähe von Le Havre/Normandie eine ganz neue Fabrik zu bauen. Speziell für dieses Auto. Sie lag in der Nähe von den anderen Produktionsstätten in Cléon, Flins und Billancourt, und außerdem hatte Le Havre einen Seehafen für den Export nach Amerika. Anderthalb Jahre nach dieser wichtigen Entscheidung liefen die ersten 16 dort vom Band. Achtzehn Monate, eine Rekordzeit!





- *Alle Fabriken an der Seine, so war ein Wassertransport möglich. Links der Seehafen Le Havre und ganz oben rechts Paris*

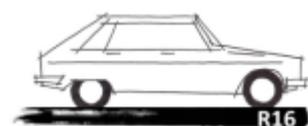
Wenn man das so liest, scheint das alles großartig zu sein, aber die Arbeit in der Fabrik war definitiv kein Spaß. Unabhängig von seiner oder ihrer Persönlichkeit wurde jeder neue Mitarbeiter schnell zu einem durchschnittlichen Lohnsklaven, der in einem eisernen Zeitplan gefangen war, der in Zehntelsekunden gemessen wurde. Auf YouTube findest du ein Video über die Montage des Renault 16: <https://www.youtube.com/watch?v=Wtk3dAY64w0>.

Und obwohl die Arbeit nicht immer Freude bereitete, gab es ein gutes Mitarbeiterprogramm: Alle sechs Monate konnten Renault-Mitarbeiter zu einem beträchtlichen Preisnachlass (mit firmeninterner Finanzierung) ein neues Auto kaufen, das dann an die Endverbraucher weiterverkauft werden könnte. Die Klügsten unter ihnen verkauften ihre Autos bereits weiter, bevor sie die Fahrzeuge bestellten, und zwar in der gewünschten Farbe und mit den vom Käufer gewünschten Optionen. Das System schuf einen eigenen Markt, denn es hatte einen Status, ein solches Auto von einem 'collaborateur Renault' zu kaufen und alle Mitarbeiter zusammen leisteten mehr als Frankreichs größten Händler.

Enfin, der 16 war ein succès fou. Ein Schuss ins Blaue, denn der gesamte Zielmarkt wollte ihn. Aber auch die französischen Behörden wählten den Renault 16 als ihren Dienstwagen (in schlichtem Schwarz). Und die Armee setzte ihn als Verbindungsfahrzeug für lange Strecken ein. Die Verkaufsleiter Michel Maison und François Zanotti konnten zufrieden sein (und le père fondateur oder Gründervater Louis Renault sah mit Zufriedenheit von seinem Himmel aus zu). Zanotti erklärte den Erfolg des 16 mit einer Metapher, bei der sich die berühmte französische Feministin Simone de Beauvoir im Grab umdrehen lässt. Zitat: Man sollte den Renault 16 nicht als ein Luxusjuwel von Chaumet sehen, sondern als ein praktisches, multifunktionales Fahrzeug. Man heiratet eine Frau doch auch nicht nur, weil sie schön oder gut im Bett ist, sondern weil sie Kaffee kochen kann! Bedenke bitte das Zanotti in einer anderen Zeit lebte.

### **Der Designer: Philippe Charbonneaux oder Gastjon Juchet**

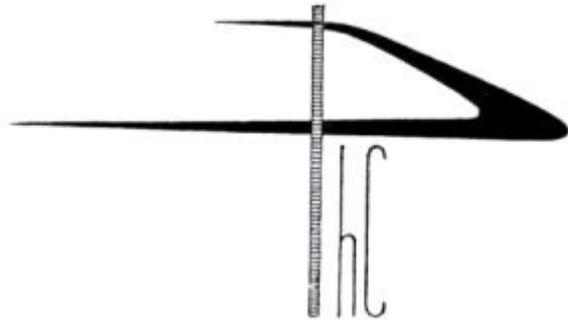
Die Meinungen sind geteilt; einige behaupten, Charbonneaux sei der Designer und andere Juchet. Aber es ist weder das eine noch das andere; die Arbeit wurde von einem Team von Stylisten ausgeführt, das sie beide, einer nach dem anderen, als Chefdesigner führten. Im ersten Jahr war Charbonneaux zuständig und dann Juchet. Aus dem Interview, das Robert Broyer 2020 mit Tony Vos führte, geht hervor, dass Charbonneaux nicht viel produziert hat. Er war ein Bon-Vivant (ein Lebenskünstler) mit einer reichen Frau, der nur gelegentlich seine Nase in die Firma steckte. Die eigentliche Arbeit fand in der Abteilung statt, in der Luc Louis eine wichtige Rolle spielte, indem er die Grundform schuf. In den folgenden Jahren, unter der Leitung von Gaston Juchet, wurde dieses Modell mit Hilfe von Computer Aided Design vollständig entwickelt, einschließlich der berühmten Bézier-Kurven. Zumindest schließe ich das aus allem, was ich darüber gelesen habe...



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Philippe Charbonneaux war ein begnadeter freischaffender Designer, der alles von Fernsehern über Zahnbürsten bis hin zu Autos entwarf. Seine Arbeiten waren im Centre Pompidou und im New Yorker Museum of Modern Art ausgestellt und das sieht man natürlich auch. Der Stilist hatte sein eigenes Designstudio und arbeitete unter anderem für General Motors, Ford, Delahaye, Rosengart und Bugatti. Er war eine starke Persönlichkeit, die sich nicht unterkriegen ließ und gerne im Rampenlicht stand.

Bekanntlich hatte Charbonneaux zuvor den Renault 8 übernommen. Er beendete diesen Job sehr schnell und das führte zu einer kurzen Amtszeit, die es dem Designer erlaubte, seine eigene Firma zu behalten, sofern er keine neuen Aufträge annahm. Auf Dreyfus' Wunsch hin ernannte Yves Georges ihn 1962 zum Chefdesigner des Renault 16, aber das war nur für eine Weile, denn 1963 trat Gaston Juchet bereits seine Nachfolge an.

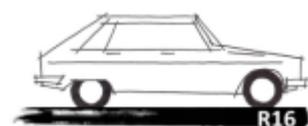


• *Der R16 Sedan von Philipe Charbonneaux und die Initialen auf seinem Briefpapier*

Der Freikämpfer Charbonneaux hatte einen energischen Ruf und das in mehr als einer Hinsicht. Er erzählte gerne, dass er bei GM die Corvette C1 entworfen hatte. Aber als Michel Beligond (der in der Designabteilung des Renault 16 arbeitete) ein Praktikum bei AMC in Detroit machte und sich danach erkundigte, antwortete Dick Teague scherzhaft, dass er für die Radkappen verantwortlich gewesen sei. Teague war Vizepräsident für Design bei AMC und arbeitete zuvor bei General Motors. Philippe Charbonneaux begann dort im April 1949 (vier Jahre vor der Einführung des neuen Chevrolet), hatte aber bald die Nase voll von der amerikanischen Arbeitsweise. Er wollte die Verantwortung für ein komplettes Auto, erhielt aber nur einen Teilauftrag. Wie alle anderen Designer bei GM. Nach sechs Monaten kündigte er deshalb und kehrte nach Europa zurück.

Wie bei der Corvette sagte der Designer später er sei auch für den Erfolg des Renault 16 verantwortlich. Er war zwar eine Zeit lang der Chefdesigner, aber er war sicher nicht für die Grundform verantwortlich (die stammte ja von Luc Louis), für die Einflüsse von Bézier und das Endergebnis, das Juchet damit erzielte. Charbonneaux erzählte oft und gerne, dass der Wagen eigentlich sein Entwurf war und dass Juchet die stilisierten Initialen seines Briefpapiers auf das dritte Seitenfenster des R16 kopiert hätte. Aber tatsächlich war dieses Fenster in Form eines Bumerangs auch schon im Projekt 114, einem Entwurf von Ghia. Und zwei Jahre nach Charbonneaux Tod im Jahr 2000 spielte der bescheidene Gaston Juchet in einem Interview die Beteiligung des prominenten ehemaligen Lehrers herunter, der im Januar 1963 die Regie wieder verlassen musste. Sein bockiger Charakter hatte ihm den Kopf verdreht.

Ein bisschen zu viel Ego also, aber es ist wahr, dass Charbonneaux für die R16 drei Volumen verantwortlich war. Eine Limousine, die er bei Carrossier Augereau in Brou, Frankreich bauen ließ (in der Eure-et-Loire Region). Dies geschah jedoch erst 1966, drei Jahre nach seinem Ausscheiden bei



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Renault und damit auch nach der Einführung der berühmten Schräghecklimousine. Er stellte es in seinem eigenen Museum in Saint Dizier aus, dass später in die ehemaligen Werkstätten der MMM (Menuiserie Metallique Moderne in Reims) übernommen wurde.

Neben den Renaults 8 und 16 zeichnete Charbonneaux übrigens noch ein weiteres Auto für den Konzern: 1962 wurde der Citroën DS von Charles De Gaulle von Kugeln durchlöchert. Monsieur le Président überlebte den Anschlag, aber seine Sicherheitskräfte waren der Meinung, dass ein gepanzertes Fahrzeug zur Verfügung gestellt werden sollte. Wer könnte ein solches Fahrzeug besser entwerfen als sein eigener Staatsbetrieb Renault? Auf der Grundlage des AMC Rambler entwirft Charbonneaux eine kugelsichere Limousine (mit Losange oder Rhombus auf dem Kühlergrill). Und Obwohl das Auto vom Hoflieferanten Henri Chapron gebaut wurde, weigerte sich De Gaulle, darin Platz zu nehmen. Was für eine Ungeheuerlichkeit ist das denn, hätte er gesagt, und er ließ sich einfach wieder mit einem anderen DS hineinfahren. Es war natürlich keine Schönheit, sondern ein Auto, das Terroristen abschrecken sollte, so war zu hören.

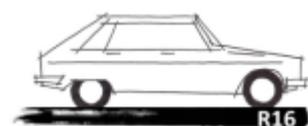


- *Nicht der beste Entwurf von Charbonneaux: eine gepanzerte Staatslimousine im neoklassischen Stil*

Im Internet finden sich interessante Biografien über Philippe Charbonneaux. <https://www.curbsideclassic.com/blog/design/cc-biography-philippe-charbonneaux-vive-la-difference> und <http://leroux.andre.free.fr/charbonneau.htm>. Auf YouTube gibt es ein Video von der FIVA über den Designer: <https://www.youtube.com/watch?v=iTAv0-wYtE>.

Schließlich zu Charbonneaux: Wenn du seinen Namen googlest, wird auf vielen Seiten beschrieben, dass er am 18. Februar 1917 in Reims geboren wurde und dort am 4. Juni 1998 gestorben ist. Seine Frau sollte eine Nachfahrin des Champagnerhauses Lanson sein. Aber wenn du seinen Stammbaum überprüfst, ist das nicht wahr. Unter <https://gw.geneanet.org/touvet?lang=en&n=charbonneaux&oc=0&p=philippe> kannst du lesen, dass er in Paris geboren wurde und dass seine Frau Nicole Guyard hieß. Sie hatte nichts mit dem Champagnerhaus zu tun.

Und noch ein kurzes Wort zu Gaston Juchet: Nach dem 16er-Job, gründete er das Centre de Style bei Renault und arbeitete an zahlreichen neuen Modellen, wie dem 5, 6, 12, dem R15 und 17, dem R20 und 30, dem Renault 25 und der Alpine A310. Aber seine Führungsrolle war nicht unangefochten, denn 1975 kam Robert Opron von Citroën und wurde der Chef von Gaston Juchet (Juchet wurde dann Direktor für Karosseriedesign). Nach Opron's Weggang im Jahr 84 gewann Juchet jedoch die Kontrolle über die Abteilung zurück. Er war ein bescheidener, zurückhaltender Mann, der die Öffentlichkeit mied. Daher wird man nicht viel über ihn finden, aber es ist bekannt, dass Juchet malte; seine Werke sind unter <https://juchet.fr> zu finden. Sein Talent brachte ihm 1984 den Titel eines Chevalier des Arts et des Lettres ein (Ritter der Künste und der Literatur).

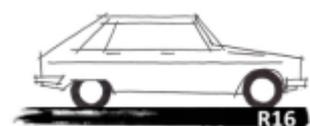


### **Wiederum Wetten auf zwei Pferde: den neuen R16 und den altmodischen 10**

In den frühen 1960er Jahren galt die ganze Aufmerksamkeit der sensationellen 16. Zumindest schien es so. Denn Dreyfus wollte mit seinem Mittelklassewagen zwar einen neuen Weg einschlagen, doch gleichzeitig baute er auf den Verkaufserfolg des kleineren und konventionellen Renault 8, der (wie sein Vorgänger die Dauphine) den Motor und den Antriebsstrang im Heck hatte. Vielleicht war das Setzen auf zwei Pferde die Notwendigkeit, denn die Régie war knapp bei Kasse und hätte jeden Franc gebrauchen können. Seit der Einführung des R8 im Jahr 1962 hatte die Marke mehr als 1,3 Millionen Fahrzeuge verkauft. Und im September 1965 (neun Monate nach der Einführung des 16) folgte der Renault 10 in aller Stille, eine modernere Facelift-Version. Renault hatte also einerseits den konventionellen R8 und den 10, die in der Geschichte ihresgleichen suchten, andererseits schlug der Hersteller neue Wege mit dem progressiven R4 und 16 ein.

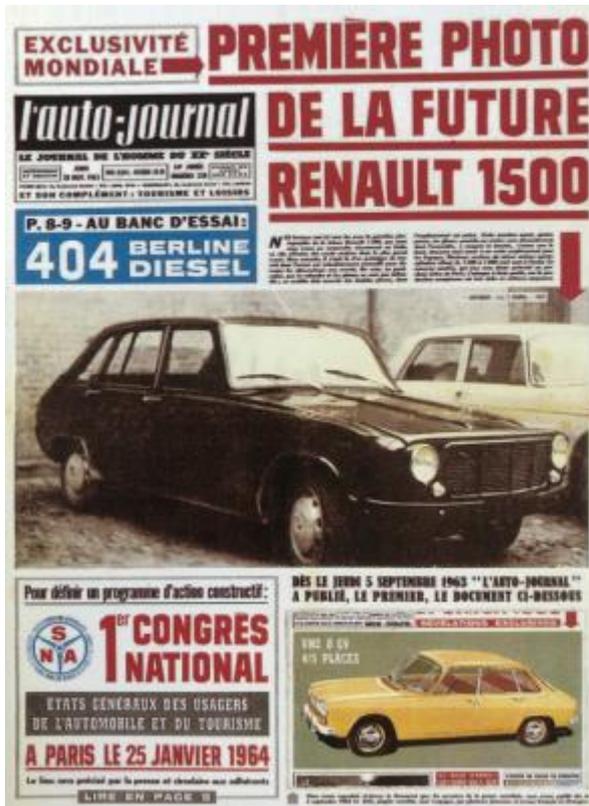
Obwohl die Presse davon wenig Notiz nahm, verkaufte Renault weitere 700.000 R10s, bevor das Plädoyer schließlich zugunsten moderner Fronttriebler entschieden wurde. Denn du weißt ja: Der 4 und 16 machten die Geister reif für eine neue Ära der Automobilgeschichte.

Entgegen aller Wahrscheinlichkeit verkaufte sich der R10 in den Vereinigten Staaten im Übrigen besser als der 16er; so be it (so sei es) Yankee Boys...



## Einführung des Renault 16

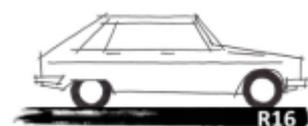
Doch nochmal zurück zu den frühen 1960er Jahren: Damals liefen die Tests auf der hauseigenen Teststrecke in Lardy bei Paris auf Hochtouren. Und im Oktober 1963 fanden die ersten Fahrversuche auf öffentlichen Straßen in Italien statt, mit einem getarnten Auto, dass es auf die Titelseite des Auto-Journals schaffte. Es hatte eine Art Lancia- oder Volvo-Kühlergrill und eine gewölbte Kunststoff-Heckscheibe (es war einer von 32 Prototypen).



- Ein Spionagefoto des Prototyps Nr. 6, dass in Italien mit der Kamera aufgenommen wurde. L'Auto-Journal berichtete am 28. November 1963 darüber, aber auch andere Autozeitschriften schrieben viel über den neuen Renault

Von da an berichtete die französische und ausländische Presse mit großem Interesse über einen neuen Renault 1500 oder 1800. Und weil es dort so kalt war, wurden viele Tests im nordamerikanischen Minnesota und auch in Afrika, weit entfernt von der europäischen Presse durchgeführt. Und während die internationalen Zeitschriften all den Neuheiten viel Aufmerksamkeit schenkten, kritisierte die französischen Journalisten sie zu Recht, wie man unter anderem in der Action Automobile et Touristique nachlesen kann.

Langsam, aber sicher kamen mehr und mehr Informationen ans Licht. Und obwohl die PR-Leute der Regie glaubten, es ginge ihnen gut, vertrat die internationale Werbeagentur Publicis eine ganz andere Meinung. Du kennst die Agentur von "du pain, du vin, du Boursin," aber sie war auch Hoflieferant von Renault. Die Experten von Publicis waren der Meinung, dass man einen völlig neuen Weg einschlagen musste: weg von der kitschigen und traditionellen Werbung, hin zu einem Image, das zum progressiven Renault 16 passte. Mit der Unterstützung von Dreyfus machte sich der Club an die Arbeit. Für Renault setzten Sie es reduziert auf die Kernwerte "du chic et de l'intelligence" und verschickte im August 1964 die ersten offiziellen Pressefotos, allerdings mit Rechtslenkermodellen.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Die Mitteilungen von Publicis hatten alle das gleiche Layout: Auf zwei Seiten verteilt, in Farbe gedruckt, ein dominantes Foto, ein einprägsamer Slogan, der zum Weiterlesen einlud, ein sorgfältig geschriebener Text und in der rechten unteren Ecke: Der Markenname und die Silhouette des Renault 16. Die Anzeigen gingen ausführlich auf die Qualität des Autos ein.



la voiture n°174 est une des 500 Renault 16 "sacrifiées" pour vous...

**VOITURE n° 174**

Aucune autre voiture au monde n'a jamais affichée une abilité semblable, parce qu'aucune autre voiture au monde n'a bénéficié, pour sa sortie, d'une expérience aussi révolutionnaire que les «Essais-qualité».

Les «Essais-qualité» - cinq cents Renault 16 de série confiées à cinq cents conducteurs choisis pour leur exigence. Consigne : rouler six mois dans les conditions de tous les jours, en «poussant» la voiture au maximum.

Le but : pointer aux multiples essais qui précèdent la naissance de toute voiture, une série d'essais supplémentaires inédits : ceux de l'usage. Pour déceler, au faîte il nous de la vie courante, d'éventuelles imperfections.

En un mot, pour vous offrir une Renault 16 absolument parfaite, parfaite jusqu'à ses moindres détails : une nouvelle voiture que vous pouvez acheter en toute sécurité.

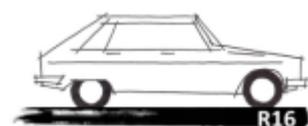


**RENAULT**  
C'est Renault qui le fera faire

- Eine Anzeige von 1967 mit der Standardformatierung von Publicis

Enfin, das Entwicklungsteam arbeitete hart und der Zeitpunkt der Einführung rückte schnell näher, aber kurz vor der Serienproduktion (im Oktober 64) brach ein Sicherungsstift aus einem Prototyp. Chefdesigner Yves George erkannte schnell, dass die Qualität des 16er zu wünschen übrigließ. Außerdem fuhren Mitarbeiter, potenzielle Kunden und Beamte Vorserien-Testwagen, aus denen auch Fehler herauskamen. Unterm Strich mussten 293 Verbesserungen vorgenommen werden, darunter der serienmäßige Einbau eines Ölfilters (...). Dreyfus gab ihnen zwei Monate Zeit. Der Zeitplan war eng und der Zeitdruck enorm!

Eineinhalb Jahre nach dem Startschuss für das Werk in Sandouville (am 2. Dezember 1964) lief bereits der erste R16 vom Band. Ich habe es schon einmal geschrieben: Die Bauzeit des Werks war revolutionär! Aber der Renault-Zug fuhr schnell weiter: Nur einen Monat nachdem der erste 16er das Werk verlassen hatte (am 4. Januar 1965) flogen die ersten vierzig von insgesamt sechshundert Journalisten bereits Business Class an die Côte d'Azur. In Juan-les-Pins wurde ihnen der revolutionäre Mittelklassewagen vorgestellt. Renault war einen ganzen Monat lang damit beschäftigt, und jedes Mal, ging die Testfahrt über Landstraßen nach St. Tropez, wo in der Auberge des Maures ein üppiges Mittagessen serviert wurde. Gut gespeist, fuhren die Journalisten dann wieder zurück. Aber diesmal ein bisschen schneller, über die Autoroute Estérel. Und war der Hinflug erste Klasse, so war es die Heimreise sicherlich auch. Denn wie berichtet, fuhren die Presseleute alle in einem Renault 16 nach Hause, dessen Kofferraum mit Kisten mit französischem Wein gefüllt war. Nur um zu zeigen wie viel



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

hineinpasste... Die Auberge gibt es immer noch, aber man sollte den Namen besser nicht wörtlich übersetzen. Es ist dennoch ein Etablissement der Erhabenheit. Um eine Vorstellung davon zu bekommen: Berühmtheiten wie Charlie Chaplin, Greta Garbo und Brigitte Bardot kamen gerne dorthin.

Die Bremsen wurden zwar kritisiert, aber ansonsten war die internationale Presse begeistert! Zumindest über den variablen Innenraum, den Komfort und die hervorragenden Fahreigenschaften. Endlich hatte Renault sein Image als Hersteller von Kleinwagen abgeschüttelt. "Eine neue Benchmark in der Mittelklasse, eine Riposte zu den deutschen Herstellern, das schickste Auto aller Zeiten, innen größer als außen und ein fahrendes Wohnzimmer," so lauteten die positiven Schlagzeilen. Aber trotzdem schrieb die niederländische Zeitung Het Parool noch etwas konsterniert über die fünfte Tür, "dass praktisch die gesamte Rückwand aufklappte...".

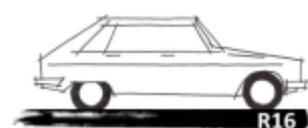
Im März debütierte der Neuling auf dem Genfer Automobilsalon, und die potenziellen Kunden mussten sich erst einmal an das Design gewöhnen. Und das war durchaus verständlich, denn der 16er war natürlich ein Kuriosum. Aber zum Glück war es nur ein kurzer Moment, denn der Wagen wurde ein großer Erfolg. Fast vom Verkaufsstart an, am 26. April 1965. Die Serie begann mit einer Basisversion (Normale) für 9.900 französische Francs (umgerechnet 1.509 Euro), während die Luxusversionen GLS oder Super wenig später 10.670 französische Francs (1.626 Euro) kosten sollte.



- *Studienköpfe und Modelle mit Michel Beligond auf der linken Seite. Juchet wollte nie fotografiert werden*

In Frankreich verliehen die Händler ihre Vorfürhswagen an potenzielle Kunden aus. Sie taten dies jeweils für ein Wochenende, und es hat sich gelohnt. Pro Tag verzeichneten sie 135 Bestellungen. Die internationale Einführung erfolgte schrittweise, wobei die Exportländer drei wichtige Bedingungen erfüllen mussten: Das Händlernetz musste in Ordnung sein, ebenso das Straßennetz, und es musste eine starke und konsequente Werbekampagne durchgeführt werden. Unter diesen Bedingungen ging das Auto im Herbst 1965 zunächst nach Großbritannien, in die Schweiz, nach Österreich, Deutschland und in die Benelux-Länder, und 1966 folgten Dänemark, Schweden, Algerien, Südafrika, Asien, die USA und Kanada. Letztendlich fanden etwa die Hälfte der produzierten R16 ihren Weg ins Ausland, wobei Deutschland der wichtigste Exportmarkt war, gefolgt vom Vereinigten Königreich, den Niederlanden und Belgien. In den Niederlanden wurde das Auto durch eine Tour mit einem Lkw-Autotransporter durch das Land eingeführt, wobei jeder Renault Agent einen zurückbehielt.

Der 16er schlug ein wie eine Bombe, und jedes Auto, das vom Band lief, wurde dringend gebraucht. Doch ein Jahr später sank ein Autotransporter mit 206 Renaults 16 an Bord in der Seine. Sie wurden alle verschrottet.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



- Ein Transporter auf dem Weg von Sandouville zum Verteilungszentrum in Flins. Die beschädigten Renaults 16 wurden aus dem gesunkenen Frachter gehoben (Bild mitte) und am Ufer der Seine gelagert

### Besondere Eigenschaften

Die Welt war voll von Innovationen, so Mitte der 1960er Jahre. Computergesteuerte Ampeln, die für einen besseren Verkehrsfluss sorgten, das Hovercraft kam auf, und plötzlich wurde viel mehr Aufmerksamkeit für Design und Architektur gelegt. Charles Eames stellte seinen weltberühmten Lounge-Sessel vor und Bang & Olufsen brachte seinen ersten Beogram auf den Markt. Die Zeit war also reif für neue Designs, und mit dem 16 trug Renault seinen Teil dazu bei. Selbstverständlich gab es die „fünfte Tür“, die selbsttragende Karosserie, der variable Gepäckraum, das ausgeklügelte Belüftungssystem und der Aluminiummotor mit Getriebe.

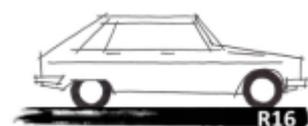


- Zwei weitere Skizzen von Gaston Juchet vom 3. Februar 1962 bzw. 9. November 1961

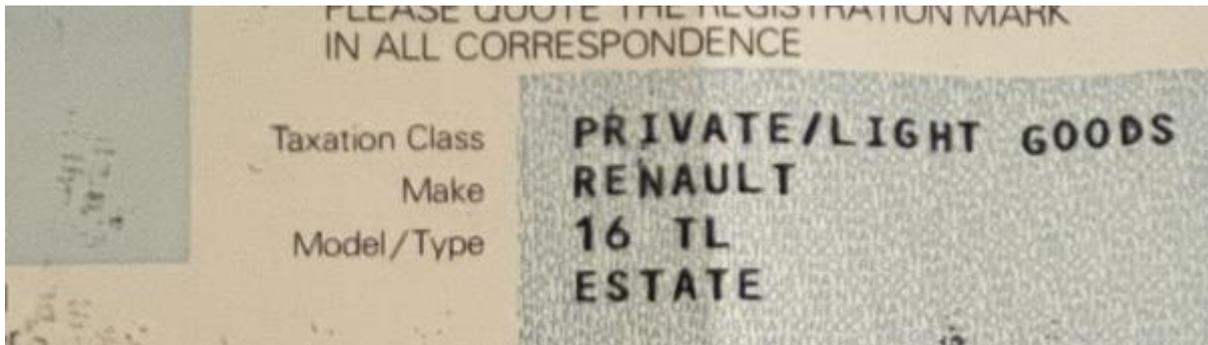
### Fünfte Tür

Die Idee mit der großen Heckklappe war natürlich nicht ganz neu. Schließlich gab es den Renault 4 bereits von 1961 und der Autobianchi Primula war auch schon ein Jahr auf dem Markt. Wie auch immer, die Régie beanspruchte die Erfindung für sich. Das Wort Fließheck gab es noch nicht und in Anlehnung an die drei Seitenfenster, bezeichnete Renault seinen 16er daher konsequent als Limousine. Tatsächlich aber brachte die Marke damit das Schrägheck in die Mittelklasse und war seiner Zeit weit voraus. Nur vier Jahre später (im Jahr 1969) stellte Austin den Maxi mit großer Heckklappe vor, und 1975 folgte Volkswagen mit einem fünftürigen Passat und Simca mit dem 1307/1308. Noch ein paar Jahre später (sogar nachdem Renault den 20 und 30 herausbrachte), folgten Rover mit dem SD1 und Saab mit dem fünftürigen 99 Combi Coupé.

Und obwohl Renault den 16 konsequent als Limousine bezeichnete, sprachen die Schweden gerne von einem Halvkombi und die britischen Behörden scheuten nicht davor zurück, das Modell einfach als Kombi zuzulassen.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



- Eine große Heckklappe ist einfach ein Kombiwagen, Punkt

Wie auch immer, jeder wollte einen 16er haben. Die französischen Lehrer fuhren ihn, weil er nicht der durchschnittliche Simca 1300 war und er schön intellektuell wirkte. Väter mit einer Vorliebe für Gitanes-Zigaretten fuhren ihn, weil er kein 403 Break und dennoch sehr praktisch war. Und Ingenieure fuhren ihn, weil es kein Premium-BMW oder Mercedes war, sondern ein schrulliges und gut durchdachtes Auto. Jeder wollte es haben, weil es konträr war, auf eine gesellschaftlich akzeptable Weise. Mehr ein Statement als ein Statussymbol, könnte man sagen. Und mit dem 16er hatte man eine Reihe von finanziellen und praktischen Vorteilen: Es musste zum Beispiel keine zusätzliche Versicherungsprämie für ein Kombi-Modell bezahlt werden, während man dessen Vorteile genoss. Das Fahrzeug hatte weniger Wertverlust, denn gebrauchte Kombis waren damals viel weniger wert (heute undenkbar). Und außerdem hatte man mit einem 16er keinen Prestigeverlust, denn ein Kombi war für die Arbeiter gedacht und eine Limousine nicht.

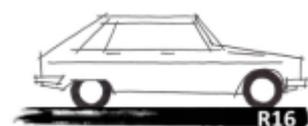
De Gaulle war stolz auf sein Zugpferd, und erzählte ein Jahr nach seiner Einführung, dass Frankreichs größter Automobilhersteller (Jahresumsatz: 5,4 Milliarden französische Francs) im Jahr 1966 mit 85.000 Beschäftigten täglich 3.000 Pkw produzierte, darunter 600 Einheiten des neuen Spitzenmodells von Renault, dem 16er (doch damit hat er allerdings etwas übertrieben).



- Links: Gaston Juchet bei der Arbeit im September 1961. Rechts: ein Entwurf von ihm vom Februar 1962, das Heck kehrt zehn Jahre später in den R15 und 17 zurück

### Selbsttragende Karosserie

Wie der R4 hatte auch der 16 eine fünfte Tür und Frontantrieb mit Einzelradaufhängung. Aber im Gegensatz zum 4 mit seinem Fahrgestell und der darauf montierten Karosserie, entschied sich Renault beim R16 für eine Monocoque-Bauweise. Eine so genannte selbsttragende Karosserie, bei der die Steifigkeit aus dem Ganzen kommt. Einerseits war dies möglich, weil die Tür- und Dachsäulen mit den hinteren Kotflügeln eine Einheit bildeten und die Seitenwände an 470 Punkten über die



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

gesamte Länge des Wagens mit dem sehr stabilen Boden verschweißt waren. Und dann war da natürlich noch das Pagodendach mit seinen stark profilierten Dachleisten und den Chromleisten auf der Oberseite, um die Schweißnähte zu verbergen.

Citroën wandte diese Idee auch bei seinem Projekt F an, aber da Renault die Konstruktion bereits patentiert hatte, ließ die Marke des doppelten Chevrons das Modell fallen. Ein finanzielles Desaster, denn die Produktion war bereits in Vorbereitung.



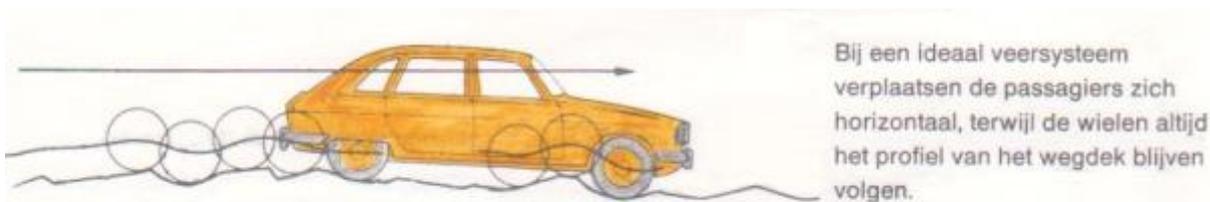
- *Der Citroën Project F mit Stilmerkmalen des Renault 16 (aber in diesem Bild schon ohne die Dachprofile)*

Vielleicht kam diese Ähnlichkeit im Design dadurch zustande, dass Paul de Casteljou von Citroën eng mit Pierre Bézier von Renault bei der Entwicklung von Computer Aided Design arbeitete. Eine andere Erklärung könnte sein, dass sowohl Luc Louis und Michel Beligond von Renault als auch Robert Opron und Paul de Casteljou von Citroën zuvor bei Simca zusammengearbeitet hatten, und dass die ehemaligen Kollegen von ihrer damaligen Arbeit inspiriert waren. Wer es weiß, soll es berichten.

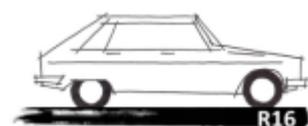
Auf jeden Fall wurde der Renault 16 dadurch sehr stabil, ohne ein separates Fahrgestell. Das war sehr wichtig für den variablen Innenraum, denn nun brauchte man keine Stahlquerwand mehr für die Torsionssteifigkeit hinter den Rücksitzen! Und ein weiterer Vorteil des Pagodendachs war, dass die traditionellen Dachrinnen überflüssig wurden und die Türen hoch geschnitten werden konnten. Dadurch konnte man mit Kopfbedeckung ein- und aussteigen. Vor allem bei der Polizei und der Armee wurde dies sehr geschätzt.

### Torsionsfederung

Natürlich ist das Design einzigartig, aber auch die Torsionsfederung ist etwas Besonderes: Jedes Rad hat einen langen Stab, der die unterschiedlichen Radlasten durch Verdrehung aufnimmt. Vorne liegen die Stangen längs unter dem Auto, hinten sind sie (wie beim R4) quer hintereinander montiert. Deshalb ist der Radstand auf der linken Seite 7 Zentimeter länger als auf der rechten (2,72 Meter statt 2,65 Meter). Auf diese Weise brauchte man keine aufrechten Streben und erhielt mehr Gepäckraum. Übrigens war durch den unterschiedlichen Radstand die linke Stoßstangenecke 6 Zentimeter kürzer. Nur damit du es weißt.

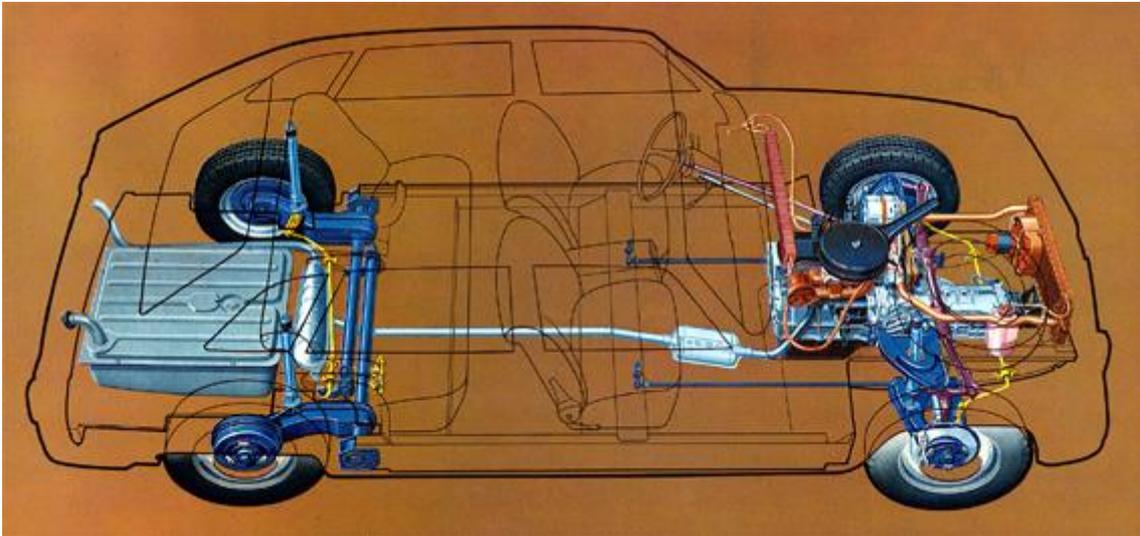


- *Erklärungen im Lehrbuch der Kraftfahrzeugtechnik von Ferencz Looijs (siehe Interview an anderer Stelle in diesem Buch)*



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Wegen dieser riesigen Drehstäbe war der Federweg viel länger als man ihn zum Beispiel mit Schraubenfedern erreichen würde. Mit einem Federhub von 20,3 Zentimetern vorne und bis zu 30 Zentimetern hinten glättete der 16er die schlimmsten französischen Landstraßen. Und ein Spaß zum Ausprobieren: Mit angezogener Handbremse und eingelegtem Rückwärtsgang hebt sich der hintere Stoßfänger tatsächlich um 30 Zentimeter hoch. Neben den Torsionsfedern waren im Übrigen auch die Teleskopstoßdämpfer lang. Hinten reichten sie bis zur Oberkante des Rücksitzes.



- *Die Platzierung der Torsionsstäbe*

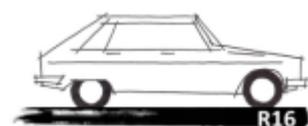
Die Federn sind an einem Ende mit den Tragarmen verschweißt und am anderen Ende in Neopren-Gummibuchsen gelagert. Relativ unbekannt ist, dass man die Fahrzeughöhe durch Verstellen von vier Exzenternocken variieren kann. Händigt, wenn schwer beladen. Beim Renault 4 konnte man aus sechs verschiedenen Positionen wählen, aber beim 16er war diese Anordnung stufenlos. An der Vorderseite befinden sich die Einstellschrauben am Querbalken unter den Vordersitzen und hinten unter dem Auto; auf den Fotos unten kannst du dies deutlich sehen. Aber denk nach, bevor du anfängst, denn die Einstellungen müssen ausgeglichen und gleichmäßig sein. Es dauerte also eine Weile, bis die Renault-Agenturen in der Lage waren, sie zu benutzen.



- *Fahrzeughöhenverstellung durch Exzenternasen vorne und hinten*

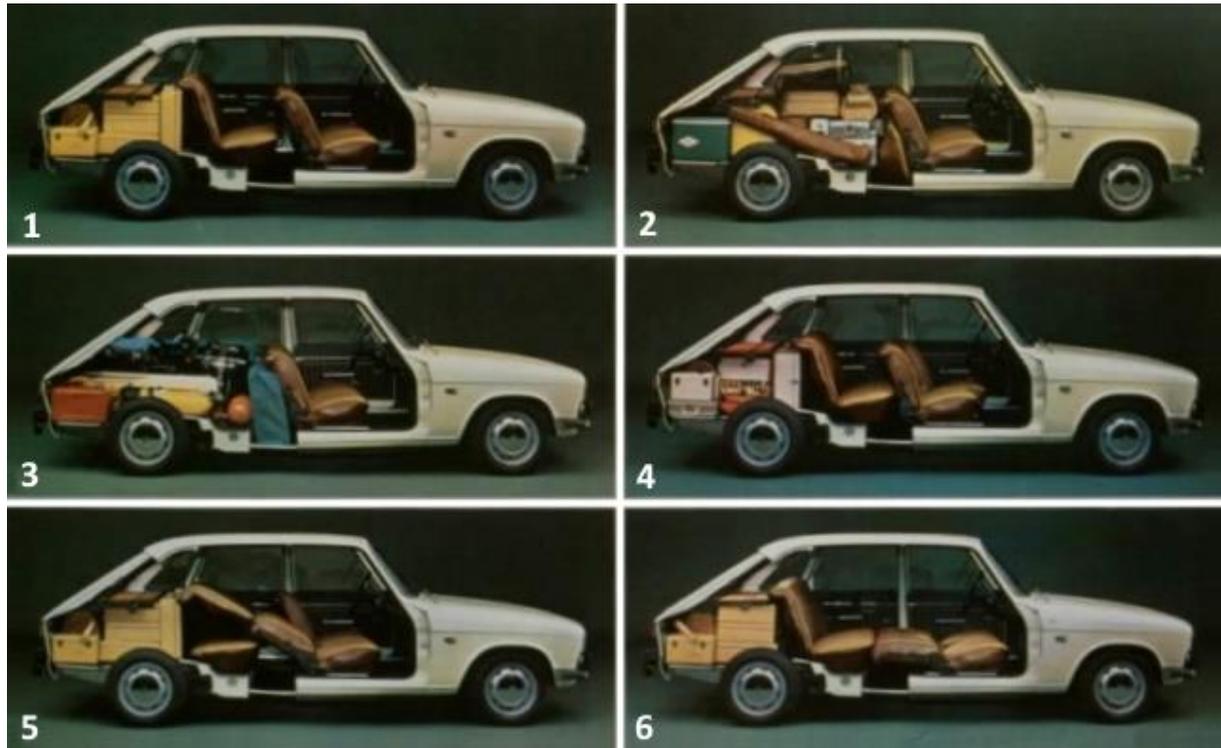
Gerade auch wegen des großen Federwegs hing das Auto bei schwerer Beladung weit ein. Aus diesem Grund führte Renault eine Höhenverstellung in zwei Positionen an den Scheinwerfern (beladen und unbeladen) ein.

Enfin, wegen des Vorderradantriebes untersteuerte der Renault 16, wurde aber von allen Seiten für sein phänomenales Fahrverhalten und seinen Federungskomfort gelobt.



### Variabler Innenraum

Der R16 war ein so genannter „Transformable“ (der Veränderbare). Man konnte den 346 Liter fassenden Kofferraum nach Belieben größer machen. Wenn die Heckklappe geöffnet wurde, klappte die Hutablage geschickt nach oben und so konnte man sie in zwei Teilen herausnehmen, so dass größere Gegenstände hineinpassten. Der Rücksitz konnte um 15 Zentimeter nach vorne geschoben werden, damit der Kofferraum 424 Liter fasste. Wenn man dann die Vordersitze ganz nach hinten (gegen die Sitzbank) schob, konnte man eine Babytragetasche dazwischen legen. Man konnte die Rückenlehne auch noch mit zwei Bändern an den Griffen im Dach einhängen und den Sitz nach vorne klappen.

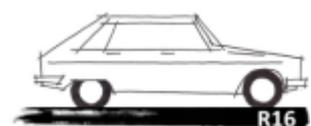


• *Der variable Innenraum*

Dann hatte man plötzlich 750 Liter Laderaum zur Verfügung. Und schließlich konnte die Rückenlehne und die hintere Sitzbank komplett ausgebaut werden. So entstand eine Art Renault 16 Van mit 1.200 Litern Laderaum. Zusammen mit den verschiedenen Positionen der Vordersitze bot der Innenraum nicht weniger als sieben verschiedene Kombinationen: Normal (für den täglichen Gebrauch), Depart und Vacances (für Urlaub, Abbildung 1), Transport d'Objects Encombrants (für große Gegenstände, Abbildung 2), Transport Exceptionnel (für sperrige Güter, Bild 3), Mamman (mit Baby, Bild 4), Rallye (französisch mit e, ein Ständer zur Entspannung, Bild 5) und natürlich Couchette (zum Aneinander kuscheln, Bild 6). Der R16 war also gedacht als „voiture à vivre“ (ein Fahrzeug zum Leben)!

An alles war gedacht worden. So wurden die Sitze nicht nur mit Federn ausgestattet, wie es damals üblich war, sondern nach dem Vorbild des R8 wählte Renault dicke Schaumstoffpolster aus Polyurethan, die einen noch nie da gewesenen Komfort boten. Deshalb kann man in einem 16er stundenlang fahren, ohne schlapp zu werden.

Das alles war zu dieser Zeit noch nie da gewesen und das Auto hat deshalb die Fantasie beflügelt. In der französischen Zeitschrift „Architecture aujourd'hui“ wurde der modulare Innenraum sogar mit



dem Prinzip von Wohnungen mit verstellbaren Innenwänden verglichen; auch das war ein neues Konzept. Für 60 Prozent der Käufer war diese fünfte Tür in Verbindung mit dem variablen Innenraum kaufentscheidend.

Damals waren Autos wirklich eine Männersache. Wie du inzwischen weißt, hat Verkaufsdirektor Zanotti keinen Hehl daraus gemacht. Aber vielleicht hatte er doch etwas gelernt: Denn im Jahre 1965 hatte Renault bereits eine Kampagne für den R4 mit der Zeitschrift Elle auf die Beine gestellt, 1966 gab es eine spielerische Kampagne, bei der einhundert Leserinnen die Chance bekamen, zweitausend Kilometer in einem R16 zu fahren. Anschließend mussten sie sich eine eigene originelle Aufgabe ausdenken, die die Qualitäten des Autos hervorhebt. Das konzentrierte sich natürlich auf die fünfte Tür und den variablen Innenraum. Es kam zu bemerkenswerten Szenen: Einer packte zweitausend Küken in den Kofferraum für eine bequeme Fahrt, ein anderer machte etwas Ähnliches mit zweiundzwanzig Pfadfindern und ihrem Ausbilder, und ein dritter Teilnehmer veranstaltete ein Picknick für vier Personen im Kofferraum. Und ein Team hängte sogar ein Segelflugzeug hinter ihr Auto. War das originell oder doch etwas banal? En tout cas, oder in jedem Fall, aber eine positive Presse.

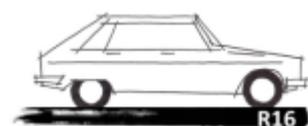
### Belüftungssystem

Ein Innenraum mit Fahrgastraum und Gepäckraum in einem erfordert eine andere Art der Heizung, Kühlung und Belüftung. Der Raum war größer, die Luftströme waren anders und die offene Verbindung mit dem Kofferraum konnte dazu führen, dass Gerüche aus dem Laderaum nach vorne drangen. Darüber hinaus war aus dem Renault 4 inzwischen bekannt, dass die Insassen schnell zu kalte oder zu heiße Füße bekamen.

Deshalb hat der Cheftechniker Claude Prost-Dame zusammen mit der auf Autoheizungen spezialisierten Firma Sofica (später Valeo) ein völlig neues System zur gleichmäßigen Erwärmung und Verteilung sauberer Luft entwickelt (und natürlich von Renault patentieren lassen). Es begann mit einer Wanne unter dem Paravent über die gesamte Breite des Fahrzeugs. Diese wiederum enthielt eine separate Hochdruckkammer, in der ein beheizbares zylindrisches Rohr mit Hunderten von quadratischen Platten montiert war. Diese erwärmten die Luft sehr gleichmäßig, so wie man es zu Hause mit einem Lamellenkühler tut. Der Lufteinlass an der Außenseite erzeugte während der Fahrt einen permanenten Überdruck und die Außenluft wurde dann vorgewärmt längs über diesen Kühler zugeführt. Ein Regelventil sorgte für die Verteilung zwischen oben und unten, wobei die Luft oben gleichmäßig über die gesamte Breite des Armaturenbretts durch drei Auslässe ausströmte. Unten wurde sie links/rechts über die Fußräume verteilt. Ab dem Modelljahr 1970 wurden an den Enden des Armaturenbretts zwei runde Belüftungsöffnungen für kalte Luft hinzugefügt. Eine andere Klappe fungierte als stufenloses Ventil zur Temperaturregelung. Und weil das Fach unter dem Paravent vom Motorraum getrennt war, war der Lufteinlass frei von Staub und Rauch. Daher roch die erwärmte Luft auch nicht nach Benzin oder Öl.

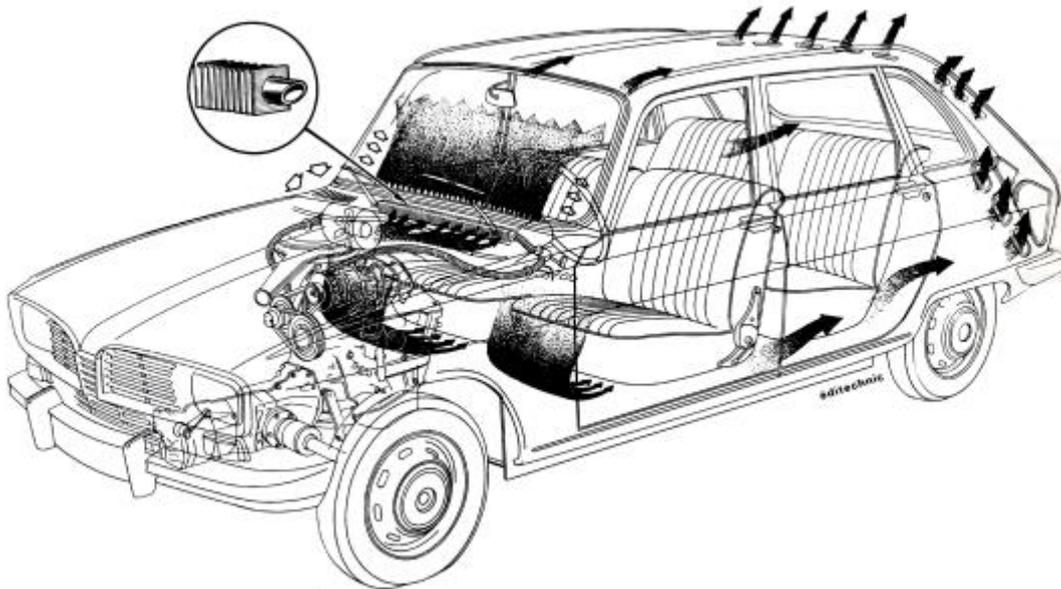


- *Durchdachte Lüftungsschlitze an der Rückseite des Daches*



Aber wenn man Luft zuführt, muss man sie natürlich auch wieder abführen. Aus diesem Grund wurden die Lüftungsschlitze im hinteren Teil des Daches und in der C-Säule entwickelt, die die Luft aus der oberen Hälfte des Innenraums ableitete, ohne Wasser einzulassen. Und die Luft in der unteren Hälfte wurde unter den Sitzen und der Sitzbank durch Aussparungen an der Seite des Kofferraums abgesaugt (deswegen ist es nicht sinnvoll, dort Sachen zu verstauen). Das System nutzte geschickt verschiedene Luftdruckbereiche rund um das Auto, um den Luftstrom zu optimieren, egal ob man langsam oder schnell fuhr.

Alles in allem wurde so ein gut kontrollierter Luftstrom erzeugt und der Kofferraum war auch belüftet und dies verhinderte, dass Gerüche aus der Ladung zu den Insassen gelangen. Aber ein Nachteil des Systems war jedoch, dass die warme Luft in der Praxis eher in den Fußraum als nach oben strömte. Daher dauerte die Beschlagentfernung der Windschutzscheibe sehr lange.

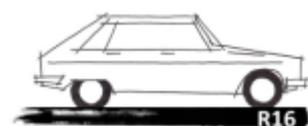


• Abbildung von éditechnic

Das System sorgte für eine angenehme Brise im Auto, vor allem wenn man die drei Lüftungsschlitze auf der Oberseite des Armaturenbretts auf die Windschutzscheibe richtete und die Sonnenblenden herunterließ. Die Ausschnitte im Blech an der Innenseite des Kofferraums dienten im Übrigen nicht nur den Abluftströmen, sondern sie mussten auch Resonanzen verhindern. Genau wie das Bodenblech, das speziell für diesen Zweck entwickelt wurde. Ein Novum für einen Serienwagen.

### Aluminium-Motor und -Getriebe

Der R16 erhielt also einen modernen Aluminium-Motor, der in Längsrichtung hinter der Vorderachse platziert wurde, während das Aluminium-Getriebe vor der Vorderachse angeordnet war. Dies machte ihn zu einer Art Mittelmotor, was sich positiv auf die Gewichtsverteilung auswirkte. Nur 55 Prozent des Gewichtes ruhten auf der Vorderachse und außerdem passte das Reserverad nun unter die Motorhaube, was wiederum Gepäckraum einsparte. Durch die Platzierung des Motors kam die Stirnwand weit in den Innenraum. Deshalb sieht man eine Art Buckel in der Mitte unter dem Armaturenbrett, aber wegen des Frontantriebes fehlte der berühmte Kardantunnel und somit gab mehr Platz. Durch die Platzierung des Getriebes vor dem Motor war ein Lenkgetriebe notwendig. Das wurde eines der Charakteristiken des Renault 16 und zusammen mit der Stockhandbremse unter dem Armaturenbrett sorgte es dafür, dass man auch vorne in der Mitte sitzen konnte (obwohl wenn



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

es wenig Fußraum gab). Und schließlich sorgte die neue Lichtmaschine von SEV-Motorola für eine konstante Stromerzeugung, so dass man nie mit einer leeren Batterie dastand. Selbst im Winter, wenn alle Zubehör eingeschaltet war oder man an der Ampel wartete.

Die Anordnung von Motor und Getriebe hatte viele Vorteile, aber auch einen großen Nachteil: die Zugänglichkeit für die Wartung. Deshalb hat Renault bei den Nachfolgern 20 und 30 die Dinge wieder umgedreht und das Getriebe wieder hinter den Motor verlegt (was bedeutete, dass der Schalthebel zurück auf den Boden kam).

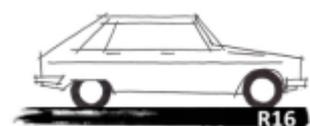
Das Druckgussverfahren des Leichtmetallmotors hatte einen weiteren wichtigen Vorteil gegenüber dem traditionellen Gusseisen: Der Block war viel schneller zu produzieren, was für den Verkaufserfolg des neuen Renault erforderlich war.

Die 16er wurden mit einem vollsynchronisierten Viergang-Getriebe geliefert, aber in der Praxis ließ die Synchronisierung des ersten Gangs etwas zu wünschen übrig. Es war besser, ganz still zu stehen, um den ersten Gang einzulegen, ohne zu knarren. Gegen Aufpreis bestellte man eine computergesteuerte Automatik mit drei Gängen. Diese TA-Version (Transmission Automatique) kam dann mit einem neuen 1.565-cm<sup>3</sup>-Block und dem flachen Zylinderkopf des alten 1.470-cm<sup>3</sup>. Sowohl die manuelle Version als auch die Automatik benötigten eine anderthalb Meter lange Stange, um den Schalthebel zum Getriebe zu verlängern.



- *Lenkradschaltung statt eines Schalthebels am Boden*

Die Automatik hatte zwei Eigenheiten. Zum einen startete man sie, indem man den Schalthebel in P oder N von sich weg, zum Armaturenbrett hinbewegte. Wenn man das nicht wusste, konnte man lange suchen! Und zum anderen war die elektronische Steuerung einzigartig. Eine Recheneinheit wählte immer die beste der drei Möglichkeiten, indem sie die Geschwindigkeit des Autos mit der Motordrehzahl und dem Druck auf das Gaspedal verglich. Dadurch schaltete das Automatikgetriebe sanfter, schneller und effizienter, wobei sich der Kraftstoffverbrauch in Grenzen hielt



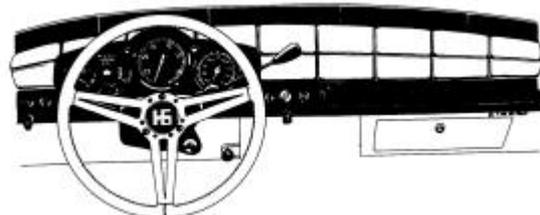
## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

(Automatikgetriebe waren damals dafür bekannt, dass sie etwas mehr verbrauchten). Der TA wurde zum gleichen Preis wie der TS verkauft, nämlich für 14.300 Francs (2.180 Euro).

Mit seiner günstigen Gewichtsverteilung ließ sich der 16er sehr gut lenken, auch wenn er keine Servolenkung hatte. Mit einer Beschleunigung von 0 auf 100 Kilometer pro Stunde in 16,6 Sekunden und einer Höchstgeschwindigkeit von 145 Kilometern pro Stunde war das Auto zunächst kein Sprinter, aber das änderte sich. Das war auch notwendig, weil der Peugeot 404 und der Citroën ID 19 schneller waren. Im Jahr 1968 führte Renault daher den sportlichen TS (Tourisme Sportif) ein, mit einem 1.565-cm<sup>3</sup>-Motor und einem gewölbten Zylinderkopf mit größeren V-förmigen Ventilen. Der berühmte Amédée Gordini boostete ihn mit mehr Leistung, so wie er es mit dem schnellen Renault 8 mit seinem Nachnamen gemacht hatte. Endlich wurde die linke Spur zur Domäne des 16ers. Die TS-Version gab den Verkäufen und dem Image den nötigen Auftrieb. Anstelle von 600 Autos pro Tag schaffte Renault am Ende eine Produktionsmenge von rund 900 Fahrzeugen pro Tag. Erst nach dem Facelift bekamen auch die günstigeren Modelle diesen Hubraum, aber durch den gewölbten Zylinderkopf und eines zweistufigen Vergasers (nicht doppelt, wie man oft liest) hatte der TS immer mehr Vermögen. Diese TS-Version spurtete in 12,5 Sekunden von 0 auf 100 und erreichte eine Höchstgeschwindigkeit von 165 Stundenkilometern. Die 1.565-cm<sup>3</sup>-Motoren erwiesen sich als zuverlässiger als ihre kleineren Brüder.

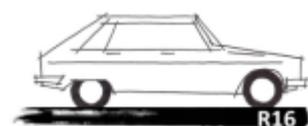
Am 25. und 26. September 1973 (zur Zeit der Ölkrise) wurde der sportliche TX der Presse vorgestellt. Er bekam einen 93 PS starken 1.647-cm<sup>3</sup>-Motor und war serienmäßig mit einem Fünfgang-Getriebe ausgestattet. Leistung: 0 auf 100 in 13,3 Sekunden und eine Höchstgeschwindigkeit von 170 Stundenkilometern. Aber wegen der Ölkrise konnte der Schwerpunkt natürlich nicht auf der Geschwindigkeit liegen. Renault legte daher den Schwerpunkt auf Komfort und sparsamen Verbrauch. Dank des Fünfgang-Getriebes und des Heckspoilers war der TX tatsächlich sparsamer als die anderen Modelle. Er fuhr einen Durchschnitt von 1 : 12,3. Diese Strategie ging auf, denn während insgesamt weniger Autos verkauft wurden, legte der R16 um 6 Prozent zu. Gegen Aufpreis lieferte Renault dieses Spitzenmodell auch mit einem Dreigang-Automatikgetriebe aus.

In Anbetracht der Ölkrise ist es für den TX verständlich, aber es ist dennoch bemerkenswert, dass der sportliche 16 TS nie Major oder Gordini hieß, wie bei der Dauphine und 8. Besonders wenn man bedenkt, dass Amédée Gordini 1970 dem schnellsten Renault 12 wieder seinen Namen gab und der 17 TS wurde ebenfalls in Gordini umbenannt. Das dachte auch der 2020 verstorbene Automobiljournalist Philippe de Bary. Für die belgische Zeitschrift Virage Auto bat er den Illustrator Patrick Vandersticht, einen dreitürigen Renault 16 Gordini zu skizzieren, inklusive eines sportlichen Armaturenbretts mit runden Uhren. Mehr von seinen Arbeiten findest du in dem Buch The Pen and Ink Garage.



- *Renault 16 Gordini, Skizze des Belgiers Patrick Vandersticht*

Der R16 verfügte über Scheibenbremsen vorne und Trommelbremsen hinten in einem geschlossenen Hydraulikkreislauf, mit lastabhängigem Bremsdruckbegrenzer. Erstaunlich, wenn man bedenkt, dass der alteingesessene Renault 8 rundum Scheiben hatte. Die Marke verteidigte dies damit, dass der 8er



seinen Motor hinten hatte und der 16er vorne, aber auch die Renaults 10 und R17 TS bekamen etwas später wieder Scheiben rundum. Der Letztere kam im Übrigen auch aus dem Renault 16-Werk in Sandouville. Ein Begrenzer verhinderte, dass die Hinterräder bei einer Vollbremsung blockierten. Das gesamte System war mit Servobremsen ausgestattet, aber bis zum Modelljahr 75 verfügte nur der TX über ein sicheres, separates Bremssystem für vorne und hinten. Dieses Modell hatte übrigens einen lastabhängigen Bremsdruckregler. Er begrenzte den Bremsdruck nicht auf einen voreingestellten Wert, sondern tat dies schrittweise, je stärker die Bremsen betätigt wurden. Aber alles in allem konnte die Bremsverzögerung des Renault 16 trotzdem kritisiert werden. Das wurde nie seine Stärke.

Enfin, durch all die oben beschriebenen Innovationen und den einzigartigen Aufbau des R16 ließen sich private und die geschäftliche Nutzung leicht kombinieren; keine andere Marke hatte etwas Vergleichbares. Auch sein Komfort und Verbrauch wurden sehr gelobt. Mit einem Liter Benzin kam der 16er 11 Kilometer und damit weiter, als die Regie versprach (1 : 10). Mit einem Tank von knapp 55 Litern ergab das eine Reichweite von 500 Kilometern. Das hört sich gut an, aber es könnte besser sein: Als ich in Frankreich meinen eigenen 16 TL kaufte und die Route National nach Hause fuhr, erzielte ich eine satte 1 : 14,6.

### Die Fantasie beflügeln: Kinofilme mit dem Renaults 16

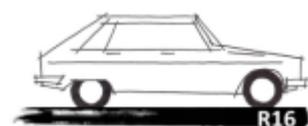
Es ist klar: Der Renault 16 war und ist ein Auto, das die Fantasie vieler Menschen anregt. Deshalb wurde er auch regelmäßig in Filmen eingesetzt, darunter „La Carapate“ (eine Komödie von 1978 mit Pierre Richard und Victor Lanoux), „Tout peut arriver“ (mit Philippe Labro, in dem der Renault 16 als unerkennbares Polizeiauto verwendet wurde), „La Grande Nouba“ von Christian Caza (eine Komödie von 1973 mit Sim und Jacques Dufilho, in der der R16 als gelbes Taxi vorgeführt wurde), „Les Granges Brûlées“ (mit Simone Signoret und Miou-Miou) und „Le Cerveau“ von Gerard Oury (mit Bourvil, Jean Belmondo und David Niven, in dem die Feuerwehr einen roten 16er als Dienstwagen benutzte). Und in „Les galettes de Pont-Aven“, reiste Jean- Pierre Marielle in einem R16 und in der damals populären Fernsehserie „Commissaire Moulin“ war es auch schon so.

Eine vollständige Übersicht findest du in der Internet Movie Car Database <http://www.imcdb.org/vehicles.php?make=renault&model=16>. Aber, sei gespannt, du wirst mehr Kalauer sehen, als Dir lieb ist..

### Mathematik oder Gefühl

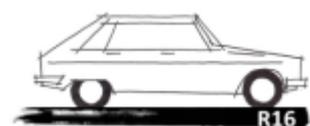
Zum Schluss noch etwas zum Ursprung der 16: Renault verwendete eine spielerische mathematische Formel:  $4 \times R4 = R16$ . Er war ein Familienauto, ein Geschäftsauto, ein Urlaubsauto und sogar ein sportliches Auto. Man könnte auch sagen, dass die Formel für elegantes Design, die einzigartigen Fahreigenschaften, eine Luxusausführung und für die fortschrittliche Technologie stand. Das alles bildete die Grundlage für seinen Erfolg.

Am Ende wurden in 15 Jahren 1,8 Millionen Renaults 16 gebaut. Aber eigentlich ist das Nichts, wenn man bedenkt, dass Volkswagen 2,5 Millionen Stück von seinem Typ3 verkaufte, Peugeot 3,7 Millionen 504 auf schrieb, und dass der Renault 12 es in nur zehn Jahren auf 4,2 Millionen verzeichnete. Außerdem schaffte es der Renault 4 aus der Berechnungsformel auf 8,1 Millionen Einheiten. Aber mehr als all diese anderen Autos hinterließ der 16er einen unauslöschlichen Eindruck. Er war unkonventionell, innovativ, avantgardistisch und revolutionär. Seit der Einführung des Citroën ID/DS hatte es kein Auto mit so vielen Innovationen mehr gegeben! In der Zeitschrift Sports Moteurs bezeichnete der belgische Formel-1-Pilot Jacky Ickx den Renault 16 denn auch als ein Werk der Automobilarchitektur und sein britische Kollege Sir Stirling Moss bezeichnete ihn 1970 als das am besten konzipierte Auto aller Zeiten.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Wir verdanken das alles Pierre Dreyfus, der die Kühnheit besaß, den Kurs radikal zu ändern, was zu den 16er führte. Und ein wenig auch Bernard Vernier-Palliez, dem Nachfolger des PDG im Jahr 1975. Er hielt den Wagen bis 1980 in Produktion, während die neuen Renaults 18, 20 und 30 bereits in Hülle und Fülle verkauft wurden. Das brachte mehr als 420.000 zusätzliche potenzielle Klassiker hervor, darunter viele TXs. Zumindest sehen wir das heute so. Denn bei all seinen Eigenschaften ist es erstaunlich, dass der Renault 16 erst spät seine Anerkennung als Klassiker fand. Aus diesem Grund und wegen seiner Anfälligkeit für Rost gibt es nur noch wenige gute Exemplare, deren Preise endlich wieder steigen. Nach langem Warten bekommt nun der emotionale Wert Überhand.



## Zeitleiste

Im Internet findest du eine Vielzahl von Informationen. Dabei stellt man aber fest, dass sich die Experten häufig einander widersprechen. Betrachtet du daher die folgende Übersicht besser nur als meine Interpretation dessen, was ich gefunden habe. Für weitere Informationen über die Zeitleiste verweise ich dich auf <http://www.r16site.com> (die Seite von Magnus Bjelk), auf <https://www.auto-forever.com/voitures/renault-16-histoire-et-fiche-technique> und auf das Buch Renault 16 von Andreas Gaubatz und Jan Erhartitsch.

Im Dezember 1964 begann Renault mit der Produktion einer Vorserie. Diese Fahrzeuge wurden noch in der Renault-Fabrik Pierre Lefaucheur in Flins gebaut. Diese allerersten Typen waren erkennbar an dem goldgelben Renault Logo in der Mitte der vorderen Stoßstange anstelle des Kühlergrills. Dieser Pointe de Diamanté, wie er offiziell hieß, datiert vom 2. Juli 1960, von dem es zwei Versionen gab. Eine für Frankreich und eine für den Export.



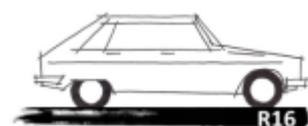
- *Der erste Renault 16, mit dem Logo auf der vorderen Stoßstange*

Die echte Serienproduktion begann im Januar **1965** in Sandouville mit der Standardversion, Normal oder Luxe genannt. Dieses Modell wurde im Juni verkauft und im August kam der GL hinzu. Der Normale hatte einen Vordersitz mit fester Rückenlehne (also für sechs Personen zugelassen) und der fünfsitzige GL ist mit getrennten Vordersitzen ausgestattet, ebenfalls mit fester Rückenlehne. Die Fahrzeuge von 1965 sind daran zu erkennen, dass weder auf der Stoßstange noch auf dem Kühlergrill ein Logo enthielt. Bis zum Facelift 1971 werden sie als Urmodell bezeichnet, erkennbar an den ovalen Katzenaugen am Heck. Oder an den teardrop tail lights (tränenförmigen Rückleuchten), wie die Engländer so schön sagen, aber es war auch die Rede von mandelförmigen Rückleuchten.

Die ersten Rechtslenker wurden im Herbst 1965 nach Großbritannien ausgeliefert.

Übrigens hat Renault konsequent mit Modelljahren statt mit Kalenderjahren gearbeitet. Den sogenannten années modèles oder AM's. Bis 1978 lief das Modelljahr immer von September bis einschließlich August, aber 1978 wurde dies auf Juli bis einschließlich Juni geändert.

Ab September 1965 (dem Modelljahr **1966**) erhielt der Renault 16 das rhombusförmige Logo in der Mitte des Kühlergrills und Renault führte den GLS (Grand Luxe Super) mit verstellbaren Rückenlehnen auf den Vordersitzen ein. Hinzu kamen eine abschließbare Motorhaube, eine Kofferraumbeleuchtung, ein Zigarettenanzünder sowie Mittelarmlehnen vorne und hinten. Der Griff am Armaturenbrett auf der Beifahrerseite erhielt eine Zierleiste. Alle Modelle hatten einen 1.470-cm<sup>3</sup>-Motor mit 55 PS und fielen unter die Bezeichnung R.1150. Die Wagen waren mit 4½J x 14-Felgen



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

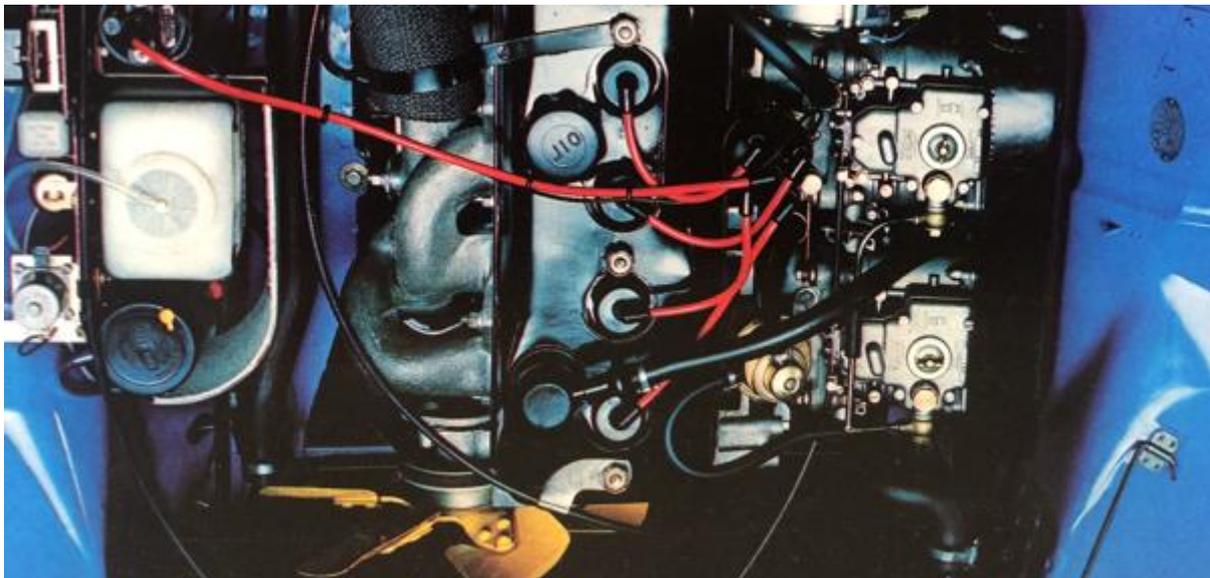
mit 145 SR 14-Reifen ausgestattet. Ab dem Modelljahr 66 waren die vorderen Drehstäbe etwas dicker.

Februar 1966: Am Vorabend der AutoRai-Messe in Amsterdam wurde der R16 zum Auto des Jahres 1965 gewählt (eine Wahl, die von dem Automobiljournalisten Fred van der Vlucht von der niederländischen Zeitschrift *Autovisie* ins Leben gerufen wurde). In diesem Monat wurden auch die Neiman-Druckknöpfe an den Türen durch sogenannte Ronis-Knöpfe ersetzt. Diese blieben bis zum Schluss.

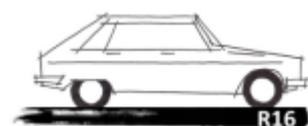


- *Ein Armaturenbrett mit Holzimitation folgte auf die lackierte Version*

September 1966 (Modelljahr **1967**): Das lackierte Armaturenbrett und das Lenkrad wichen einer Version mit Holzimitation. Anstelle eines Heizkörpers gab es nun zwei in voller Breite, mit einer Innenbelüftungsleiste unter der Windschutzscheibe (ebenfalls in voller Breite). Auf der Beifahrerseite brachte Renault eine Aufschrift mit Renault 16 auf dem Armaturenbrett an. Die Sonnenblenden wurden verbreitert und führten oben am Rückspiegel entlang, im hinteren Teil des Fahrzeugs wurden Aschenbecher montiert und die Türverkleidungen wurden komplett mit Kunstleder bezogen.



- *Doppelvergaser von Weber in einem Renault 12 Gordini. Man kann hier deutlich sehen, dass es zwei Vergaser gibt und dass es sich von einem einzelnen Zweistufenvergaser leicht unterscheidet*



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Zu dieser Zeit liefert der Pariser Veredler „Autobleu“ eine veredelte Version für 835 französische Francs unter dem Namen „Veloce 16“ an. Dank eines doppelten Weber-Vergasers mit größeren Lufteinlässen, einem Spezialluftfilter und tubulären Auspuff erreicht der Veloce eine um 10 Kilometer höhere Höchstgeschwindigkeit (150 Kilometer pro Stunde). Die Beschleunigung von 0 auf 100 Stundenkilometer war um zwei Sekunden schneller.

Im Modelljahr 1967 (in Schweden bereits ein Jahr früher) wurden die vierzehn Lüftungsschlitze im Paravent durch eine Klappe ersetzt, die von innen geöffnet und geschlossen werden konnte. Bewegte man den Schieber des Gebläses nach links, öffnete sich die Klappe und das Gebläse schaltete sich ein.



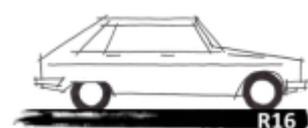
- *Die alte und neue Entlüftung*

Obwohl alle noch jahrelang das Suffix R verwenden sollten (der R16) strich Renault Ende 1966 diesen Buchstaben aus seinen Bezeichnungen. Aus dem R16 wird einfach ein 16.

Im September 1967 kam auch ein Renault 16 „Commerciale“ auf den Markt. Er basiert auf der GL-Version und mit einer Trennwand hinter der Rücksitzlehne. Dieser Renault kam aber nie in die Niederlande. Du kannst mehr über ihn in der Rubrik Varianten lesen.

September 1967 (Modelljahr **1968**): Der automatische Choke wurde durch einen manuellen ersetzt und es gab eine Warnleuchte für die Bremsbelagstärke. Die Heizung war nun besser. Das stehende Gaspedal wurde durch ein hängendes ersetzt und der Schaltplan wurde geändert. Der Rückwärtsgang wurde von vorne/unten auf hinten/unten umgestellt. Die Schaltfolge befand sich jetzt auf dem Schalthebel. Die Verkleidung des Armaturenbretts war nicht mehr gelocht, sondern mehr oder weniger glatt.

Im Januar 1968 wurde in den Vereinigten Staaten der R16 Sedan-Wagon angeboten. Für 2.395 Dollar verließ er den Ausstellungsraum. Die US-Version verfügte über einen 1.565-cm<sup>3</sup>-Block mit dem Flachkopf des alten 1.470-cm<sup>3</sup>-Motors, um die Abgasvorschriften zu erfüllen. Infolgedessen blieb die Leistung bei 62 PS. Die alten Einzelscheinwerfer wurden durch „sealed beam“ Doppelscheinwerfer ersetzt, bei denen Gehäuse und Glas eine Einheit bildeten. Seitenscheinwerfer wurden hinzugefügt (sie wechselten oft die Versionen), die Stoßstangen waren leicht verändert und hatten vorne einen Bügel, er bekam Kopfstützen, eine extra hohe Mittelarmlehne zum Cruisen und getönte Scheiben.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



- *Der Renault 16 Sedan-Wagon (mit freundlicher Genehmigung des Belgiers Joseph Dedoncker)*

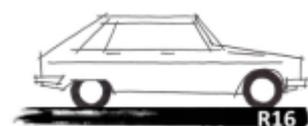
Doch obwohl das US-Automagazin Road Test den R16 in den höchsten Tönen lobte, war das Auto kein Erfolg in den Staaten. Nachdem die Zeitschrift den 16er kennengelernt hatte, war sie voll überzeugt, dass die Ingenieure in Detroit schliefen und dass sie alle zwei Wochen lang diesen neuen Renault fahren müssten. Die Sedan-Wagon kam als R.1152 mit Viergang-Schaltgetriebe und als R.1153 mit Dreigang-Automatikgetriebe. Der spezielle 16er wurde zunächst auch nach Kanada exportiert und dort später im Renault-Soma-Werk in Saint-Bruno-de-Montarville bei Quebec gebaut.

Von nun an hatten alle Modelle Zweigang-Scheibenwischer mit Ruheposition und mit vier Sprühdüsen.

Und eine wichtige Nachricht: Auf dem Genfer Automobilsalon im März 1968 erblickte der erste TS das Licht der Welt als R.1151. Er erhielt den größeren 1.565-cm<sup>3</sup>-Motor der Limousine mit konvexem Querstrom-Zylinderkopf, zweistufigem Weber-Vergaser und automatischem Choke, einem anderen schwarzen Armaturenbrett mit runden Uhren anstelle eines Bandzählers, ein gepolstertes Lenkrad, zweistufige Scheibenwischer und eine Sprühanlage mit vier Düsen, eine zweiklang Hupe, eine Beifahrerleseleuchte, einen beleuchteten Aschenbecher mit Zigarettenanzünder, eine Kühlmitteltemperaturanzeige, einen Tageskilometerzähler, einen Innenspiegel mit Ablendfunktion, aufgewertete Sitze mit Stoff statt Kunstleder auch an den Seiten und hinten, neuer Bodenbelag aus synthetischem Schaumstoff mit Kunststoffschutzstücken darauf und eine beheizbare Heckscheibe. Unter den Türverkleidungen wurden Rostschutzbleche mit roten Reflektoren gebaut. Die Felgen wurden aufgrund der größeren Bremscheiben und Bremssättel etwas größer und Renault verbaute nun Bendix-Servobremsen. Diese 5J x 14-Felgen sind an den engeren vierflächigen Radkappen zu erkennen, in deren Mitte die Losange (wörtlich: der Diamant oder die Renault-Rhombus oder Wobble). Der TS erhielt breitere 155 SR 14 Reifen anstelle der Standardgröße 145 SR 14. Die Übersetzungen des Vierganggetriebes waren etwas länger und elektrische Fensterheber waren zu dieser Zeit noch optional. Vielleicht noch gut zu wissen: In der Zusammenarbeit dachten die Peugeot-Ingenieure über den überarbeiteten TS-Auspuff mit.

Zu den runden „Uhren“ gehörten neben dem Tachometer auch eine Ladekontrollanzeige, eine Kühlmitteltemperaturanzeige und eine Benzinuhr. Frühe TS erkennt man an den zusätzlichen Cibíé 45 Scheinwerfer, die in einer Aussparung an der vorderen Stoßstange angebracht waren (allerdings nicht in Großbritannien).

Die Produktion in Australien begann im Juni 1968. Dort war nur die TS-Version erhältlich. Der erste „Hot Hatch“ (heiße Kiste) nannten sie ihn dort.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Im September 1968 (Modelljahr **1969**) erhielten alle Versionen hintere Türschlösser mit Druckknöpfen auf der Innenseite. Der TS erhielt separate Rückfahrscheinwerfer, die unter den mandelförmigen Rückleuchten platziert wurden. Die Verkabelung dafür wurde in den serienmäßigen Kabelbaum aller Typen integriert, so dass die Leuchten gegen Aufpreis auch in den einfacheren Versionen erhältlich waren. Diese Modelle bekamen nun auch die größeren Räder mit den vierflächigen Radkappen und Bremsen des TS. Die Kofferraumbeleuchtung schaltete sich automatisch beim Öffnen der Heckklappe ein.

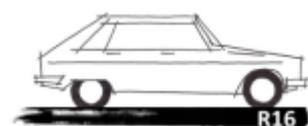
Anfang 1969 bot „Autobleu“ ein Tuningpaket für den TS für 1.023 französische Francs an. Später bot die Firma „Condriker“ aus dem südfranzösischen Nizza ebenfalls Aufrüstsätze für den TS, mit Vermögen von 122, 146 oder sogar 154 PS an. Das ist das Dreifache der Standardleistung!

Wieder auf dem Genfer Autosalon (diesmal im März 1969) wird der erste R16 mit Automatik; der TA vorgestellt. Dieser hatte wieder den 1.565-cm<sup>3</sup>-Motor des Sedan-Wagon, aber jetzt mit 67 PS. Das computergesteuerte Ravigneaux-Planeten-Drei-Gang-Getriebe (Typ 139) hatte einen hydraulischen Drehmomentwandler. Es war das erste in Frankreich hergestellte Automatikgetriebe und es war sehr fortschrittlich, doch hatte es hohe Drehzahlen. Daher konnte man auf langen Strecken eigentlich nicht schneller als 100 Stundenkilometer fahren, wenn man bequem reisen wollte. Trotzdem war die Presse voll des Lobes. Der TA hatte das Holzimitat-Armaturenbrett des GL und GLS, aber die besseren Sitze des TS. Der TA war (wie der TS) an einem speziellen Monogramm auf der Heckklappe zu erkennen und kostete bei der Einführung genauso viel wie der Tourisme Sportif, nämlich 14.380 französische Francs.

September 1969 (Modelljahr **1970**): Alle Armaturenbretter erhielten runde Lüftungsauslässe auf beiden Seiten und der TS hatte nun eine elektrische Uhr. Dazu wurde die Armaturenbrettabdeckung etwas weiter nach rechts verlängert und die Farbe von Schwarz auf Aluminium geändert. Es kam auch ein TS Commerciale auf den Markt. Und im Dezember desselben Jahres folgte der TA Commerciale.

Im April 1970 wurden alle Renaults 16 mit Sicherheitsgurten vorne ausgestattet (die jedoch in Frankreich erst ab dem 1. Juli 1973 Pflicht wurden).

Im September 1970 erschien die Phase II R.1152 (Modelljahr **1971**). Von nun an hatte der R16 rechteckige Rückleuchten unter einer schwarzen Leiste, die teilweise mit der Heckklappe nach oben klappte (das Band mit den Rücklichtern darunter wurde vom Renault 10 übernommen). Wie die Engländer sagen: von „teardrop rear lights“ zu „oblong“ (von tropfenförmigen Rückleuchten zu Länglichen). Beim TL befanden sich die Reflektoren in den Rücklichteinheiten selbst. Beim TS waren die orangefarbenen Rückfahrscheinwerfer da und die Reflektoren wanderten in das Blech unter den Rückleuchten. Orange, weil die weiße Beleuchtungseinheiten zunächst in Frankreich verboten waren. Die Höhe der Scheinwerfer war von innen verstellbar (doch die Schlitze für die manuellen Bedienelemente, die neben den Scheinwerfern im Aluminiumgitter saßen, blieben noch eine Weile) und die Servobremsen wurden zur Standardausstattung. Die Modelle GL und GLS hießen fortan L und TL. Alle Modelle erhielten nun den größeren 1.565-cm<sup>3</sup>-Motor, der dank des Zweistufenvergasers des Renault 8 S, 67 PS leistete. Dadurch stieg die Höchstgeschwindigkeit von 142 auf 150 Stundenkilometer. Nur die Fahrzeuge für die französische Regierung, behielten noch eine kurze Zeit die 1.470-cm<sup>3</sup>-Motoren. Außerdem hatten die Facelift-Modelle Servobremsen, eine Heckscheibenheizung und eine andere Anordnung der Rückenlehne, was den Einbau von Kopfstützen ermöglichte. Ab diesem Modelljahr hatte der TS serienmäßig elektrische Fensterheber. Die Handbremse wanderte von der Türseite in die Mitte.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Im September 1971 (Modelljahr **1972**) wurden die Seitenblinker abgeschafft. An der Vorderseite wurden die Blinker weiß. Der TA wich einem L und TL mit optionaler Automatik (R.1153) und einem TS mit optionalem Automatikgetriebe (R.1154). Dieser kostete 1.880 Franc (287 Euro) Aufpreis. Beim L und TL konnte man jetzt auch Kopfstützen und getöntes Glas mit Verbund-Windschutzscheibe bestellen.

Januar 1972: Der TS wurde optional mit einer Zentralverriegelung für die Türen ausgestattet und die automatische Drosselklappe dieser Version war nun manuell.

In Amerika wurde das angestrebte Break-even-Volumen von 50.000 Fahrzeugen nie erreicht. Deshalb wurde die Sedan-Wagon in den USA durch den Renault 12 ersetzt; in Kanada wurde der 16er noch eine Weile weiter ausgeliefert.

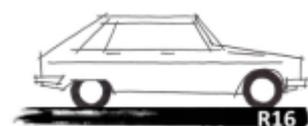
Im Jahr 1972 (Modelljahr **1973**) erhielten L und TL das Armaturenbrett in Aluminiumoptik anstelle der Variante mit Holzimitation. Das Armaturenbrett wurde aus stoßdämpfendem Material gefertigt und der L und TL hatten nun einen Tageskilometerzähler. Für eine sauberere Verbrennung wurde das Luftansaugsystem geändert, was zu einem die Leistung geringfügig drosselte. In Belgien kam eine Affaires-Version auf den Markt, die (im Gegensatz zu den heutigen Business-Versionen) sogar noch sparsamer war (bis einschließlich 1973 verfügbar). Die vorderen Blinker waren bei Exportfahrzeugen wieder orange, in Frankreich blieben sie weiß.

Das alte gelbe Logo mit dem Schriftzug Renault wich einem neuen dreidimensionalen stilisierten Diamanten auf dem Kühlergrill, das von dem französisch-ungarischen Künstler Victor Vasarely entworfen wurde. Das neue Logo sollte sowohl bei Tageslicht als auch bei Dunkelheit, aus größerer Entfernung und auch bei hoher Geschwindigkeit wiedererkennbar sein. Das gelang, denn der Bekanntheitsgrad lag bei 91 Prozent. Vasarely wurde von Renault ausgewählt, weil er zu dieser Zeit der bekannteste Künstler Frankreichs war. Berichten zufolge soll er sich von den Reifenspuren von Pkw und Lkw, den beiden Hauptgeschäftsfeldern von Renault, inspiriert gefühlt haben. Vasarely stand an der Wiege der neuen Op-art-Bewegung (Optical Art oder der optischen Kunst) und der von ihm umgestaltete Rhombus war ein Teil davon. Mehr über ihn erfährst du unter [https://www.youtube.com/watch?v=UrfYC\\_iel3k](https://www.youtube.com/watch?v=UrfYC_iel3k).



- *Das alte Logo (seit Juli 1960) und das neue Logo von 1972 von Victor Vasarely*

Im Juli 1973 wurden die Zusatzscheinwerfer des TS abgeschafft und in die Scheinwerfer integriert. Man nannte diese Luxuscheinwerfer mit integrierten H1-Halogenscheinwerfern Känguru-Scheinwerfer (immerhin: zwei in einem). Der TS Super hatte Dunlop-Leichtmetallfelgen, elektrische Fensterheber, Rindsleder-Polsterung und ein Schiebedach. Dieses wurde immer elektrisch betrieben und konnte auch für den TL gegen Aufpreis bestellt werden. Der 16 hatte eine markante Vertiefung in der Mitte der Motorhaube, die sich über das Dach fortsetzte. Dadurch war es unmöglich, ein Schiebedach nachzurüsten. Bei einem Modell mit Schiebedach ab Werk war die Vertiefung nicht mehr vorhanden.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Zumindest war das die offizielle Version, aber natürlich gibt es immer Leute, die gerne selbst Hand anlegen. Indem sie zum Beispiel ein komplettes Dachblech von einem 16er mit Schiebedach montieren, oder indem sie in das Originaldach aufschneiden. Hätte das jemals gut funktionieren können?

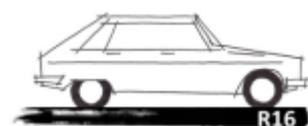


- *Wenn nicht, dann trotzdem*

Neben dem Schiebedach kamen im Laufe der Zeit einige weitere Optionen hinzu, zwischen denen man wählen konnte: Metallic-Lackierung, Kunst- oder Echtleder (in Schwarz oder Gold/Braun für 2.000 Francs, etwa 300 Euro), Kopfstützen, getöntes Glas in Kombination mit einer laminierten Windschutzscheibe (das wusstest du schon), Heckscheibenheizung, Zentralverriegelung und Klimaanlage (für 3.000 Francs, etwa 460 Euro). Aus der Renault Boutique kamen die Nebelschlussleuchte, die Fern- oder Nebelscheinwerfer auf der Frontstoßstange und ein spezielles Dach imperial. Die Radiokonsole, die in der Mitte des Armaturenbretts (an der Stirnwand) angebracht ist, gibt es in fast so vielen Versionen wie Autos gebaut wurden aber immer mit einem Monolautsprecher im Inneren. Auf der Website <http://renaultoldieclub-viersen.de/html/accessoires12.html> findest du eine Übersicht über die Möglichkeiten (Anmerkung von Frank Fischer: die Schrauben der Radiokonsole durften nicht zu lang sein, da sie sonst die Steuerkettenabdeckung im Motorraum durchbohrten).

Im Jahr 1973 (dem Modelljahr **1974**) erlischt der Schriftzug Renault 16 und Renault 16 TS auf den hinteren Kotflügeln (mit dem Streifen mit dem Schriftzug Flamme). Die orangefarbenen Rückfahrcheinwerfer des TS wurden weiß und ein rechter Außenspiegel war nun Standard. Letzterer war seit dem Dekret vom 20. November 1969 in Frankreich ohnehin vorgeschrieben. Zumindest dann, wenn das Fahrzeug so konstruiert war, dass der Innenspiegel seine Funktion nicht erfüllen konnte.

Diesmal nicht in Genf, sondern auf dem Pariser Salon de l'Automobile im Oktober 1973 (Modelljahr 1974) stellte Renault den 16 TX (R.1156) vor. Er hatte doppelte quadratische Halogenscheinwerfer, verlängerte Blinker, Fergat-Sportfelgen aus Stahl vom Typ R17 und (wie beim TS) 155 SR 14-Reifen, eine laminierte Windschutzscheibe, eine elektromagnetische Zentralverriegelung der Türen, eine teilbare Lenksäule, Rollgurte und (gegen Aufpreis in Frankreich) einen Heckscheibenwischer mit Sprühvorrichtung. Der Wagen war mit einer dicken Velourspolsterung auf den Sitzen ausgestattet. Anders als die anderen Modelle hatte der TX eine getrennte Bremsanlage vorne und hinten mit größeren Radbremszylindern und stärkeren Servobremsen. Der TX Super war noch luxuriöser als der normale TX und hatte eine Lederausstattung mit Kopfstützen vorne, getöntes Glas, ein elektrisches Schiebedach und eine Klimaanlage. Aber das Wichtigste war natürlich das Fünf-Gang-Getriebe in



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Kombination mit einem 1.647-cm<sup>3</sup>-Motor mit Querstrom-Zylinderkopf und zweistufigem Weber-Vergaser, der 93 PS leistete.



- Links das Armaturenbrett des L und TL. Der TX erhielt das Armaturenbrett des TS und ein sportlicheres Lenkrad

Mit dem Erscheinen des TX wurde der TS fast sofort zu einem Ladenhüter. Sportliche Kunden kauften bevorzugt das neue Topmodell. Der schicke TX stand und steht hoch im Kurs, aber durch die Ölkrise, und wenig später die Einführung der moderneren Renault 20 und 30, enttäuschten die Verkaufszahlen dennoch.

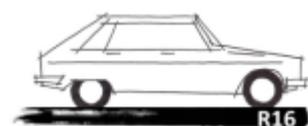
Diese Krise führte auch dazu, dass der TX-Automatik erst ein Jahr später, im September 1974, auf den Markt kam. Die Verzögerung gab den Ingenieuren Zeit, den Verbrauch dieser Version etwas zu drosseln (daher 90 statt 93 PS). Natürlich wirkte sich die Stromlinienform auch auf den Kraftstoffverbrauch aus. Deshalb experimentierten die Renault-Ingenieure mit einem vertikalen und einem horizontalen Dachspoiler. Der Letzterer senkte den Luftwiderstandsbeiwert (den C<sub>w</sub>-Wert) von 0,41 auf 0,39 und wurde deshalb am TX angebracht. Eine derartige Verbesserung des Wirkungsgrads war damals beispiellos, aber trotzdem wurde dieser Spoiler in Deutschland vom Kraftfahrt-Bundesamt zunächst nicht zugelassen, ebenso wenig wie die zentrale Türverriegelung.

Deutschland war auch die Ansicht, dass man sich an den hervorstehenden Ronis-Türknaufen und Stoßstangenecken verletzen könnte. Daher die Schutzstreifen aus Kunststoff.



- deutsche Gründlichkeit, Schutzgummis und ein Dachspoiler, der nicht erlaubt war

Im September 1974 (Modelljahr **1975**) wurde der Aluminium-Kühlergrill bei den billigeren Modellen durch einen schwarzen Kunststoffgrill ersetzt. Es handelt sich um den gleichen Kühlergrill wie beim späteren TX, aber ohne Chrom. Nur in Schweden wurde der 16er mit dem alten Alu-Kühlergrill ausgeliefert, weil dort seit 1974 Scheinwerferwischer vorgeschrieben waren (die TX-Version hatte sie nicht). Die schwedischen Fahrzeuge hatten außerdem serienmäßig einen zusätzlichen Unterbodenschutz und Schmutzfänger. Mit dem Modelljahr 75 gab es auch eine separate Bremsanlage vorne und hinten für alle Versionen (nicht mehr nur für den TX).



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Der Sedan-Wagon verschwand vom kanadischen Markt und alle Modelle waren nun mit einem Sechs-Punkt-Diagnosestecker ausgestattet. Der TX erhielt ein modifiziertes Fünfgang-Getriebe, das die Leistung leicht erhöhte.

Im September 1975 (Modelljahr **1976**) wurde das Verdichtungsverhältnis des 1.565 CC-Motors in der L-Version von 8,6 : 1 auf 8,0 : 1 gesenkt. Infolgedessen sank die Leistung auf 55 PS und der Motor begnügte sich mit Normalbenzin. In Deutschland wurde der TL auch mit diesem Motor ausgeliefert. Der L kam von nun an ohne Radkappen und die Automatik verschwand als Option bei den verschiedenen Versionen und an ihrer Stelle kam ein neues Modell: der TL-Automatik.

Die verschiedenen Commerciale-Versionen verschwanden vom Markt.

Im September 1976 (Modelljahr **1977**) wurden der L und der TS aus der Produktion genommen. Der TL erhielt nun die Rücklichteinheiten des TS mit Rückfahrcheinwerfern und separaten Rückstrahlern darunter. Das Armaturenbrett änderte sich leicht, unter anderem durch den Wegfall der Chromleiste in der Mitte. Optional gab es jetzt neben dem R.1152 TL mit 1.565 cm<sup>3</sup> Hubraum und 66 PS Motorleistung auch für den Rest Europas einen R.1157 TL mit 1.565 cm<sup>3</sup> und 55 PS, der mit Normalbenzin betrieben wurde. Der erste Gang wurde ein wenig verkürzt. Die kippbaren Kopfstützen mit Befestigungsbügeln im Abstand von 23 Zentimetern wurden durch die kleineren, nicht verstellbaren Kopfstützen des R20 und 30 mit Halterungen im Abstand von 10 Zentimetern ersetzt.

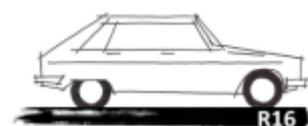
Der TL-Automatik erhielt den größeren 1.647-cm<sup>3</sup>-Motor des TX, allerdings mit dem alten Zylinderkopf, wodurch die Leistung bei 68 PS blieb. Der TX war mit den besseren Sitzen des Renault 20 ausgestattet.

Im Juli 1977 wurde die Leistung des TX von 93 auf 90 PS gesenkt und der fünfte Gang etwas verlängert, wodurch das Auto sparsamer und effizienter wurde. Das Nummernschild an der Vorderseite befand sich nun auf der gleichen Höhe wie bei den anderen 16ern, der filigrane Chromkühlergrill des TX wurde durch ein Kunststoffgitter mit Chromstreifen ersetzt, die verchromten Radnabenkappen wichen schwarzen Kunststoffkappen und das Chrom an den Radkästen verschwand. Die Velours Polsterung wich der einfacheren Drap-Multilobe des TS, und in den Schweizer TXs wurden dann die Zentralverriegelung und die elektrische Fensterbetätigung gestrichen.

Im Februar **1978** wurde der R.1157 wieder aus der Produktion genommen. Aber der TL mit 1.565-cm<sup>3</sup> und 66 PS-Motor blieb jedoch erhalten.

Im Juli 1978 (Modelljahr **1979**) wurden die weißen französischen Blinker ersetzt durch orange/weiße Lichter (in Italien blieben sie jedoch immer weiß). Der R16 erhielt Drei-Punkt-Gurte im Fond und der lange, aus dem Armaturenbrett ragende Wischerschalter mit Wisch-/Waschfunktion, ersetzte die Fuß Pumpe. 1979 geht die Französische Revolution langsam, aber sicher zu Ende: Mitte des Jahres wurden der TL-Automatik und der TX aus der Produktion genommen und der letzte manuelle TL (der R.1152 mit 66 PS) lief kurz vor den Weihnachtsfeiertagen vom Band. Tout va bien... (ein Happy End).

**1980:** Nur der allerletzte Renault 16 (ein spezieller TX) wurde im Januar 1980 gebaut, als die Fabrik nach den Weihnachtsferien wieder anlief. Dies hatte einen symbolischen Grund, damit die Fabrik sagen konnte, dass das Auto 16 Jahre lang gebaut wurde. Renault-Agenten verkauften noch 3.964 Fahrzeuge aus dem Lagerbestand.



## Varianten

In Frankreich sagt man „dérivées“ oder abgeleitete Modelle. Zunächst einmal ist da natürlich die Nutzfahrzeugversion *Commerciale*, am Anfang auf der Basis des GL, später aber auch als TS und TA. Dieses Modell hatte eine Holzfaserschutzplatte an der Rücksitzlehne (Isogyl genannt) mit Schutzstreifen und Haltegurten, die breiteren Reifen 155 statt 145 SR 14 und eine Tragfähigkeitsangabe am rechten vorderen Kotflügel.



- *Der Renault 16 Commerciale, erkennbar am Schriftzug auf dem rechten Kotflügel und einem Schutzplatte an der Rücksitzbank*

Aber in Wirklichkeit war es ein normaler Renault 16 mit einer Rückbank und mit der gleichen Karosserie wie bei alle anderen 16er. Das ist wahrscheinlich der Grund, warum Renault den Namen *Commerciale* verwendete anstelle der üblichen Bezeichnung *Société* für seine Transporter, bei denen die Rückbank und die hinteren Türen entfernt wurden.

Und auch bei den nicht standardisierten Karosserieformen gibt es noch einiges zu berichten:

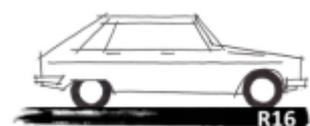
## Trois volumes

Aus der Hand von Philippe Charbonneaux stammt ein Renault 16 „trois volumes“ oder „tricrops“ mit Stufenheck. Er ist dauerhaft im Museum Automobile Reims-Champagne ausgestellt. Charbonneaux entwarf ihn 1965 (zwei Jahre nach seinem Ausscheiden aus der Régie) und ließ ihn auf der Grundlage zweier gebrauchter 16er von der Karosseriefirma Augereau in Brou, Frankreich, in der Region Eure-et-Loire bauen. Renault lehnte den Entwurf in jedem Fall ab, aber beurteile lieber selbst, ob er ein Erfolg war:



- *Der Renault 16 mit Stufenheck*

Das Stufenheck hat besondere Styling-Merkmale wie die schmale C-Säule, die zweifarbige Farbgebung und verchromte hintere Stoßstangenrosetten.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Zum Museum: Charbonneaux besaß nach eigenen Angaben eine Privatsammlung von etwa 140 Fahrzeugen (überwiegend eigene Entwürfe) für die er 1970 in Saint Dizier ein eigenes Museum einrichtete. Später zog er um in seine Geburtsstadt Reims, wo sein Sohn Hervé die Leitung übernahm. Mehr Informationen findest du unter <https://www.musee-automobile-reims-champagne.com>.

### Break

Unweigerlich wurde ein Break oder Kombi in Betracht gezogen, aber die Produktion in irgendeiner Form kam nie. Während der Entwurfszeit entwarfen die Designer von Renault dieses blaue Modell.



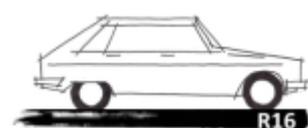
- *Eines der vielen Modelle, an denen die Stylisten von Renault zu dieser Zeit arbeiteten*

Die weißen und roten Kombis auf den Bildern unten sind geschickt mit Photoshop bearbeitet (der Weiße mit Rücklichtern von einem Jaguar 420), aber das war auch schon alles.



- *Variationen eines Renault 16 Kombi*

Der grüne R16 Kombi unten sieht viel ausgewogener aus und stammt aus der Hand von Gérard Godfroy. Hinter Gerard Weiter war er der eigentliche Designer des Peugeot 205 und bei Heuliez zeichnete er unter anderem den Citroën BX Kombi. Nur kurz nach seinem Studium an der École



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Nationale Supérieure des Beaux-Arts in Rouen, entwarf Godfroy den R16 Kombi und einen prächtig umgestalteten Citroën DS. Aber er wagte nicht, sie den großen französischen Designbüros zu zeigen, weil er sich noch nicht für gut genug hielt.



- *Gerard Godfroys Renault 16 Kombi*

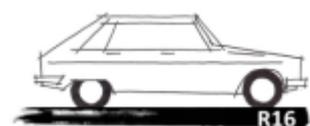
Und kurz vor der Veröffentlichung meines Buches stieß ich auf den folgenden Renault 16 Kombi auf Fan Club Renault 16 (Facebook):



- *Vielleicht die beste Annäherung an das, was ein Renault 16 Kombi sein könnte*

### Coupé-Cabriolet

Das Coupé-Cabriolet wurde von Anfang an neben dem normalen 16er entwickelt. Ein zierliches Auto und mit abnehmbarem Dach. Eine weitere Besonderheit ist, dass die Blinker an der Front weiter innen platziert wurden. Dieser Entwurf soll von Philippe Charbonneaux stammen (und damit nicht von Gaston Juchet). Der geschlossene Zapfen im Kühlergrill und die Stoßfängerrosetten könnten tatsächlich darauf hindeuten. Renault stellte zwei Exemplare her, beschloss aber, sie nicht zu vermarkten. Warum nicht?



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



- *Das Renault 16 Coupé Cabriolet im Museum und auf dem Salon*

Normalerweise wird ein Coupé oder Cabrio von einer viertürigen Limousine abgeleitet, um möglichst viele vorhandene Teile zu verwenden, aber im Fall des R16 mit seiner fünften Tür war das anders. Für das Coupé-Cabriolet war eigentlich nur die Front geeignet und der Rest musste neugestaltet werden. All diese unterschiedlichen Karosserieteile machten die Produktion unrentabel.

### Renault R.A.G. und andere Sportwagen

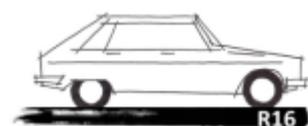
1966 entwarf Gaston Juchet ein Coupé und ein Cabriolet auf der Basis des 16er, den R.A.G. genannt, was für Renault, Alpine und Gordini steht. Er sollte in Dieppe gebaut werden, aber die Untersuchung seines Verkaufspotenzials ließ das Projekt im Keim ersticken. Als Coupé sah er ein wenig aus wie des britischen Lotus Europa mit seiner Glasfaserkarosserie.



- *Der Renault R.A.G. neben einem Lotus Europa*

Und dieser Hersteller verzögerte die Einführung seines Typs 46, weil er keinen geeigneten Mittelmotor finden konnte, der in jeder Werkstatt gewartet werden konnte. Das dauerte bis zum Pariser Salon im Jahr 1965, als Lotus-Direktor Colin Chapman vom ersten Leichtmetall-Vierzylinder der Welt beeindruckt war. Mit einem anderen Vergaser, einer anderen Nockenwelle und anderen Kolben steigerte Renault den 1.470-cm<sup>3</sup>-Motor von 55 auf 82 PS und verkaufte ihn an die Briten. Anschließend wurde das Auto erstmals mit Linkslenkung auf dem Kontinent eingeführt und du verstehst schon, dass Jean Rédélé (Rennfahrer, Renault-Agent in Dieppe und Gründer von Alpine) über diese Konkurrenz nicht gerade glücklich war! Später ersetzte Lotus den Renault-Block durch einen Ford-Motor.

Mit der Marke Alpine bleiben wir natürlich in der Nähe unserer Heimat. Sowohl die Alpine A110 Berlinette als auch die 310/4 nutzten die Technologie des Renault 16 in vollem Umfang. Sie erreichten beide eine Höchstgeschwindigkeit von 210 Kilometern pro Stunde. Im A310 wurde der Vierzylindermotor des R16 später durch den Douvrin-Sechszylinder aus dem Renault 30 ersetzt. Die Fabrik blieb immer in Dieppe, aber der Name Alpine wurde durch Renault Sport ersetzt.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



- Die Alpinen A110 und A310. Ersterer stammt aus der Hand von Giovanni Michelotti, letzterer wurde von Michel Beligond gestaltet, der auch am Renault 16 arbeitete.

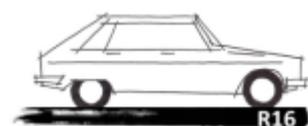
Frankreich ist (oder war zumindest) ein Land, in dem viele kleine Automobilhersteller geboren wurden. Jacques Durand war einer von ihnen. Der Franzose etablierte die Marke Jidé (seine Initialen). Die 1300G und 1600G waren leichte Polyester-Sportwagen, die zunächst mit Renault 8 Gordini-Motoren und später denen des 12 Gordini/R16 angetrieben wurden. Es wurden nur 180 Stück gebaut, davon 50 als Bausatzwagen. Nach dem Verkauf der Marke zog Durand nach Lapeau in Corrèze, wo er bis 1978 zusammen mit Charlie Carreff 16 Stück der fast identischen Scora baute (Société Corrèzienne d'Automobile). Ebenfalls mit R16-Motoren.



- Der Jidé und der BSH mit Renault 16-Motoren

Und auch François Benais und Max Saint-Hilaire bauten eine Serie von 56 Sportwagen mit Renault 8 und 16er Motoren. Sie gründeten ihre Marke BSH in Issy les Moulineaux. Saint-Hilaire arbeitete zunächst für Durand und war für das Fahrwerk des Sportwagens verantwortlich. Benais kümmerte sich um die Karosserie.

Während eines Motorradrennens auf der Rennstrecke von Montlhéry, lernte der Rennrad- und Karthersteller André Marcadier den Briten Colin Chapman kennen. Dessen Kreationen inspirierten ihn, und 1967 präsentierte er seinen eigenen Marcadier Barzoi, benannt nach einer russischen Windhundrasse. Es war ein spartanisches, 540 Kilogramm leichtes Sportcoupé mit Flügeltüren und einem Renault 16 oder 12 Gordini Mittelmotor. Später kam auch ein Oben-ohne-Modell. Der Hersteller baute schätzungsweise 210 erfolgreiche Rennwagen.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



- *Der Marcadier Barzoi als Coupé und Spider*

Und dann ist da noch der mit Amédée Gordini befreundete Mario Marsonetto, der in Italien geboren wurde und später nach Lyon zog. Nachdem er jahrelang mit Panhard gearbeitet hatte, begann er 1965 mit dem Bau von Fahrzeugen auf der Basis von Renault (der 8, 16 und 20). Bereits im Oktober 1968 (acht Jahre vor dem Porsche 924 und 12 Jahre vor dem Renault Fuego) stellte Marsonetto seinen 1600 GT auf dem Pariser Salon vor. Ein sehr luxuriös verarbeitetes viersitziges Coupé mit einer markanten gewölbten Heckscheibe. Der Wagen wurde auf einem Fahrgestell von Duralinox aufgebaut, und anders als beim 16 TS, von dem er viele Teile übernommen hatte, hatte der 1600 GT rundum Scheibenbremsen und ein Fünf-Gang-Getriebe. Mit einem Gewicht von 575 Kilo erreichte der eine Höchstgeschwindigkeit von 220 Stundenkilometern und mit einem Preis von 38.000 französischen Francs war er doppelt so teuer wie der Matra 530, der ein Jahr zuvor auf den Markt kam. Es ist nicht klar wie viele Exemplare Marsonetto von ihm gebaut hat, irgendwo zwischen sechs und zwanzig.



- *Der Marsonetto 1600 GT mit deutlich erkennbaren Renault 16-Rückleuchten*

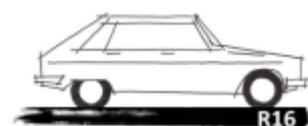
### Noch mehr Coupé und Cabriolet

Ghia entwarf auf Wunsch von Renault ein Coupé, das nicht realisiert wurde, und Gaston Juchet zeichnete für dieses Renault 16 Cabriolet, das jedoch nicht über das Zeichenbrett hinauskam:



- *Feine Cabriolets aus Juchet's Hand mit Scheinwerfern, die an den TX erinnern*

Auf der Basis eines verunglückten Renault 16 baute die Régie jedoch ein weiteres Cabriolet. Kurzzeitig gab es Pläne, es in Serie zu bauen, aber das erwies sich dann doch nicht als realisierbar.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Yves Georges kaufte es für seinen Sohn, damit der in Paris mit dem Auto herumfahren konnte. Der Wagen erinnert mich an den mürrischen Peugeot 403 von Inspektor Columbo.



- Links der Renault 16, den Yves Georges seinem Sohn schenkte, und rechts das Cabriolet/Plein-Air des Centre 16

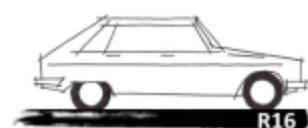
Die Geschichte des Renault 16 Cabriolet (wie die vom Renault 4 Plein-Air) können Sie an anderer Stelle im Interview mit Alfred van der Gaast lesen. Hier ausgestellt vom Centre 16 während des Renault-Treffens am 25. Mai 2002 in den Niederlanden.

### Hausarbeit

Und dann gibt es noch ein bisschen Hausmannskost links und rechts. Mehrere Renaults 16 wurden enthauptet. Darunter ein rallye-roter TL von Jean-Paul Brunet vom französischen Club Amicale Renault 16, der ohne Nummernschild durch das Leben geht. Der TX in der R25-Farbe Rouge Persan (777) sieht ähnlich aus. Liebhaber Anton Bijl köpfte ihn, Wim Boer perfektionierte ihn später und ersetzte die Tonneau-Abdeckung durch Cabrioverdeck. Inzwischen fährt er mit französischen Kennzeichen durch Metz.



- Die TL von Brunet auf der linken Seite und die TX von Bijl und Boer auf der rechten Seite



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

In einem original niederländischen Renault 16-Buch darf der längste 16er aller Zeiten natürlich nicht fehlen: Anlässlich des 60-jährigen Bestehens bauten die Mechaniker der Renault-Agentur Van Kerkhof aus Wijk bij Duurstede eine 9,35 Meter lange Version mit nicht weniger als 12 zusätzlichen Sitzen (also insgesamt 16 Sitze) um dich in der Business Class zu befördern. Allerdings hatte das Zwischenteil keine Seitenfenster, aber das ist bei heißem Wetter ganz angenehm!



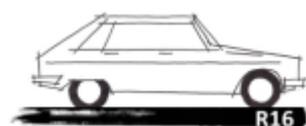
- Die 16 von Renault-Agent Van Kerkhof anlässlich des 60-jährigen Bestehens

Und apropos Heimwerker: Wenn Ihr 16er wirklich nicht mehr als vollwertiges Auto genutzt werden kann, kannst du ihn immer noch in einen Anhänger verwandeln. Dank der fünften Tür (oder der hayon auf Französisch), ist das gut. Und wenn du dich sich verfährt, ist der R32 sehr praktisch, eine Schiebe-ich-ziehe-dich-Variante des Renault 16 mit zwei Fronten. Zusammengebaut von einem Enthusiasten in Münster, Deutschland.



- Ein Auto eine Front zu viel, das andere zu wenig

Und bemerkenswert ist auch der R16 von Maurice Monnier, einem Karosseriebauer aus Gamache dans la Somme, der einen verunglückten 16er zu einer Art Fiat 600 Jolly umgebaut hat und ich bin bei unseren deutschen Renault 16 Freunden sogar noch auf einen Leichenwagen gestoßen.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

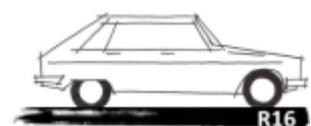


- *Der Strandwagen von Maurice Monnier und ein Renault 16 als Leichenwagen*

Und schließlich: Der französische Karosseriebauer Beauvalais aus Blois baute einst einen Renault 16 Pick-up, mit dem man jede Menge lange Sachen transportieren konnte.



- *Der Renault 16 Pickup mit langem Radstand, als Woody (mit Holzverkleidung)*



## Produktionszahlen, Fertigungs- und Fahrgestellnummern

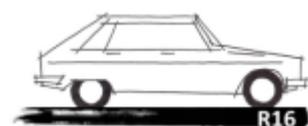
Im Dezember 1964 (ein Jahr vor der offiziellen Markteinführung) wurde eine Serie von 182 Vorserien-Modellen gebaut, die von Renault-Mitarbeitern im täglichen Verkehr getestet wurden. Es folgte eine Serie von 661 Exemplaren, die von potenziellen Kunden und Regierungsvertretern getestet wurden. Obwohl Peugeot bei Beamten, Polizei und Armee unantastbar war, erwies sich der geräumige Einstieg des Renault 16 als großer Vorteil. Dank der Dachkonstruktion konnten die Franzosen ihre Baskenmütze, ihren Hut oder ihre Mütze einfach aufbewahren.

Von seiner Einführung im Frühjahr 1965 bis zum Ende des Jahres stellte Renault 37.656 Autos her. Im darauffolgenden Jahr waren es 67.000 (ein Marktanteil von 5,6 Prozent), aber das stand immer noch in scharfen Kontrast zu 209.000 Renault 10 und 259.000 Renault Vier. Und auch Peugeot machte es mit 106.000 feinen 404ern besser. Ab 1967 wurden mehr als 100.000 Einheiten pro Jahr hergestellt und mit der Einführung des 16 TS übertraf Renault seinen Erzrivalen (141.000 Einheiten zu 67.000). 1970 liefen fast 200.000 Autos vom Band (194.359, um genau zu sein). Die Gesamtzahl lag damit bereits über 700.000. Die Jahresproduktion stieg weiter an; 1972 wurde die magische Grenze von einer Million erreicht. Im Jahr 1973 kamen weitere 179.226 Fahrzeuge hinzu, aber wegen des Ausbruchs der Ölkrise fiel die Produktion 1974 auf 141.290 Fahrzeuge. Nach 38.000 produzierten Autos im Jahr 1979, stoppte Renault den 16 (1980 wurden aber noch 3.964 aus dem Lagerbestand verkauft).

Links und rechts kann man im Internet anomale Produktionszahlen finden, aber wirklich strukturell sind die Abweichungen nicht. Die Zahlen, die ich in diesem Kapitel nenne, stimmen auf jeden Fall mit den folgenden Übersichten:

Unter anderem veröffentlichten Magnus Bjelk (<http://www.r16site.com>) und der deutsche Club <http://www.renault16-freunde-grevenbroich.de> eine Übersicht mit Produktionszahlen. Sie enthält kumulierte Zahlen für jede Spalte.

Modelljahr	R.1150	R.1151	R.1152	R.1153	R.1154	R.1155	R.1156	R.1157	gesamt
1965	1								
1966	37.657								
1967	104.561								
1968	221.331	1	1						
1969	335.704	24.717	2.402	1					
1970	439.738	82.166	6.833	783					
1971	551.476	154.143	10.122	8.138	1				
1972		219.766	122.896	18.483	4.043				
1973		276.744	218.248	24.696	10.700				
1974		339.001	319.051	30.401	21.161		1		
1975		375.401	393.701	35.801	29.301	1	16.701		
1976		398.701	459.001	39.501	33.551	101	46.501		
1977			525.001	43.601		301	76.401	1	
1978			581.701	44.501		2.851	108.601	2.051	
1979			612.001	44.851		4.801	134.601	3.211	
1980			630.801				153.801		
gesamt	551.476	398.701	630.801	44.851	33.551	4.801	153.801	3.211	1.821.193



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Wenn du auf dem ovalen Nummernschild deines Autos abliest, welchen Modellcode du hast (im folgenden Beispiel R.1152) und wie die Fertigungsnummer dieses Typs lautet (587823), dann kannst du in der Tabelle ablesen welches das Modelljahr deines Autos ist (1978).



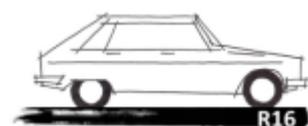
- die verschiedenen Typenschilder unter der Motorhaube

Du weißt jetzt, dass die Fertigungsnummer nicht mit der eindeutigen Seriennummer übereinstimmt, die man auf dem rautenförmigen Schild findet. Es handelt sich lediglich um die aufeinanderfolgende Fertigungsnummer des jeweiligen Modellcode.

Natürlich kann man die obige Tabelle auch bearbeiten, um die Produktionszahlen nach Herstellungsjahr und Typ ablesen zu können:

Modelljahr	R.1150	R.1151	R.1152	R.1153	R.1154	R.1155	R.1156	R.1157	gesamt/jahr	kumulativ
1965	37.656								37.656	
1966	66.904								66.904	104.560
1967	116.770								116.770	221.330
1968	114.373	24.716	2.401						141.490	362.820
1969	104.034	57.449	4.431	782					166.696	529.516
1970	111.738	71.977	3.289	7.355					194.359	723.875
1971		65.623	112.774	10.345	4.042				192.784	916.659
1972		56.978	95.352	6.213	6.657				165.200	1.081.859
1973		62.257	100.803	5.705	10.461				179.226	1.261.085
1974		36.400	74.650	5.400	8.140		16.700		141.290	1.402.375
1975		23.300	65.300	3.700	4.250	100	29.800		126.450	1.528.825
1976			66.000	4.100		200	29.900		100.200	1.629.025
1977			56.700	900		2.550	32.200	2.050	94.400	1.723.425
1978			30.300	350		1.950	26.000	1.160	59.760	1.783.185
1979			18.800				19.200		38.000	1.821.185
1980									-	
gesamt	551.475	398.700	630.800	44.850	33.550	4.800	153.800	3.210	1.821.185	

Wie viele Renaults 16 jetzt tatsächlich produziert wurden, wird immer eine Frage bleiben. In dieser Übersicht kommen wir auf 1.821.185 Einheiten. Es gibt aber auch offizielle Pressemitteilungen von Renault, die eine Produktionsvolumen von 1.845.959 darstellen (25.000 mehr). Es gibt solche, in denen Renault von 1.851.502 Autos (weitere 5.000 mehr) spricht, und es gibt sogar ein Dokument von Renault, in dem im Text das eine und in der dazugehörigen Grafik das andere als wahr angegeben wird.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

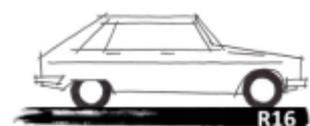
Die Unterschiede könnten zum Teil durch Prototypen und Vorserienfahrzeuge erklärt werden, aber davon müsste es dann eine ganze Menge geben. Wahrscheinlicher ist es, dass einfach mehr Autos produziert wurden als in der obigen Tabelle angegeben. Vor allem in den Jahren 1966 und 1969. De Gaulle sagte immerhin, dass im Jahr 1966 etwa 600 Renaults 16 pro Tag gebaut wurden (aber da hatte er wohl ein wenig übertrieben) und 1969 war der TS in voller Produktion, was dem Absatz einen großen Schub gab.

Enfin, laut den Analen blieben von diesen rund 1,8 Millionen Fahrzeugen nicht weniger als 999.468 in Frankreich und 852.034 wurden exportiert. Diese fünfzig/fünfzig Aufteilung war entsprechend der Vorgabe. 398.700 TS wurden gebaut (etwa 22 Prozent) und 153.000 16er waren vom Typ TX (etwa 8 Prozent).

Außerdem gibt es eine Übersicht mit Serien- oder Fahrgestellnummern. In dem Beispiel auf dem obigen Bild eines Renault 16 mit dem Modellcode R.1152, lautet die Seriennummer 9705056. Die Fahrgestellnummer lautet dann R11529705056. Erst ab 1982 erfolgte eine weltweite Standardisierung in Fahrgestellnummern mit 17 Zeichen.

Jedenfalls wurden so mehr als 1,8 Millionen Renaults 16 gebaut. Aber es sind nicht mehr viele übrig. In Frankreich haben viele 16er das Schlachtfeld als Stockcar oder Crosswagen verlassen, so wie es in den Niederlanden mit DAFs geschah. Die deutsche Zeitschrift Markt berichtete 1988, dass 17.205 Renaults 16 beim Kraftfahrt Bundesamt registriert waren und laut Motor Klassik war diese Zahl bis 1993 bereits auf 1.500 geschrumpft. Im Jahr 2015 waren es noch 350 und im Jahr 2017 waren nur noch 306 Autos beim KBA registriert. In den Niederlanden waren im Jahr 2022 noch 260 Renaults 16 übrig. Ein Viertel davon waren TS und nicht weniger als die Hälfte waren TX. Sie waren die nachfolgenden Spitzenmodelle und sie sind sicherlich begehrenswert.

Jetzt wird er geliebt, aber weil es so lange gedauert hat, sind viele Renaults 16 vom Erdboden verschwunden. Vor allem die TLs haben in großer Zahl gelitten. Der Marktwert ist natürlich immer eine Frage von Angebot und Nachfrage, aber für mich ist ein schöner TL inzwischen auch sein Geld wert.

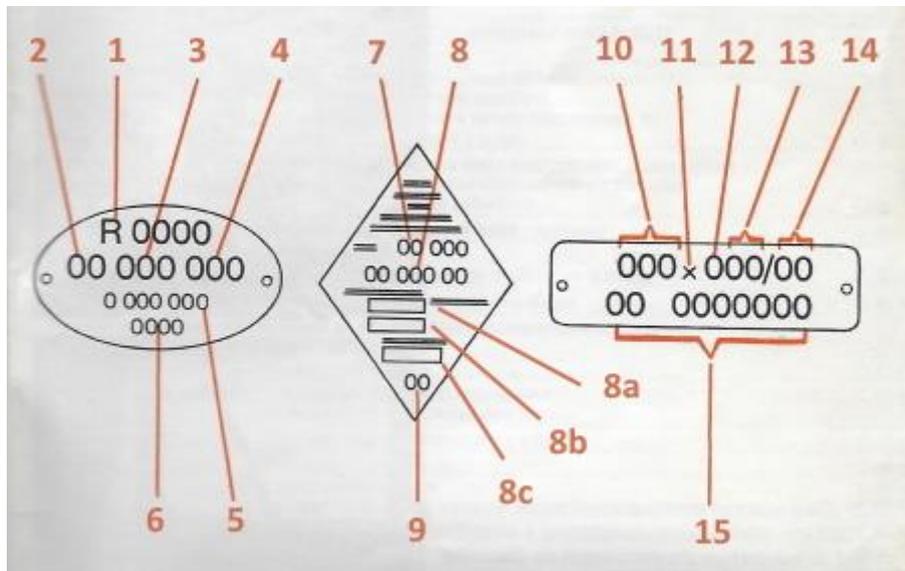


Modelljahr	R.1150	R.1151	R.1152	R.1153	R.1154	R.1155	R.1156	R.1157
1965*	1 - 15131							
1966*	15132 - 107027							
1967	0745001 - 0863000							
1968	0863001 - 0985000	2500001 - 2530000						
1969	0985001 - 1093000	2530001 - 2590500						
1970	1093001 - 1208500	2590501 - 2664500		8602301 - 8612000				
1971	1208501 - 1209600	2664501 - 2740000	9100001 - 9210000	8612001 - 8617500	7050051 - 7065000			
1972	1209601 und mehr	2740001 - 2797000	9210001 - 9315000	8617501 - 8624000	7065001 - 7064000			
1973		2797001 - 2860000	9315001 - 9418000	8624001 - 8631000	7064001 - 7075500			
1974		2860001 - 2905000	9418001 - 9505000	8631001 - 8638000	7075501 - 7085000		0000001 - 0020000	
1975		2905001 - 2929000	9505001 - 9577000	8638001 - 8642500	7085001 und mehr		0020001 - 0052500	
1976		2929001 und mehr	9577001 - 9643500	8642501 und mehr			0052501 - 0084000	
1977			9643501 - 9702000			7100201 - 7103500	0084001 - 0117500	7150001 - 7153000
1978			9702001 - 9734500			7103501 - 7106000	0117501 - 0144500	7153001 und mehr
1979			9734501 - 9756000			7106001 und mehr	0144501 - 0167001	
1980			9756001 und mehr				0167001 und mehr	

\* Bei den Modelljahren 1965 und 1966 spricht man von einer Fertigungsnummer, ab 1967 von einer Serien-/Fahrstellnummer. Was in dieser Tabelle als Fertigungsnummer bezeichnet wird, entspricht nicht der Fertigungsnummerierung aus der ersten Tabelle, bei der es um Produktionszahlen geht.

## Identifizierung

Unter der Motorhaube befinden sich zwei am rechten Innenflügel angebrachte Identifikationsschilder, eines oval und eines rautenförmig.



- Erläuterung aus der Betriebsanleitung

Das ovale Schild zeigt sechs Zahlen:

1. Der vom Werk angegebene Modellcode, der von R.1150 bis R.1157 reicht. Die erste Ziffer 1 zeigt an, dass es sich um einen Personenwagen handelt (die 2 steht bei Renault für Transporter-Benzin, 3 für Traktor-Benzin, 4 für Transporter und LKW-Diesel und 7 für Traktor-Diesel).
2. Ab Modelljahr 73 gibt die erste Ziffer die Art des Getriebes an (manuell oder Automatik), die zweite Ziffer gibt an, ob das Fahrzeug ein festes Dach oder ein Schiebedach hat.
3. Die Ausstattungsnummer; 100 steht für die französische Version, 101 für eine belgische/niederländische, 103 für eine niederländische und 120 für die deutsche Version. Eine vollständige Übersicht findet man unter <http://renaultoldieclub-viersen.de/html/l-codes.html>.
4. Der Code für die Optionsserie (Heckscheibenheizung, getöntes Glas, elektrische Fensterheber, Zentralverriegelung).
5. Die Fertigungsnummer (ist also nicht identisch mit der Serien- oder Fahrgestellnummer).
6. Das Modelljahr (für bestimmte Länder). In der Zeitleiste hast du bereits gesehen, dass Renault mit Modelljahren arbeitet (AM oder années modèles). Das neue Modelljahr beginnt nach der Sommerpause (normalerweise im September) und ist daher nicht mit dem Kalenderjahr synchronisiert.

Auf der rautenförmigen Platte findest du nacheinander:

7. Wiederum der Modellcode.
8. Die eindeutige Seriennummer, 8a. die maximale Vorderachslast, 8b. die maximale Hinterachslast und 8c. das höchstzulässige Gesamtgewicht.
9. Die letzten beiden Ziffern des Modelljahrs.

Der Modellcode und die Seriennummer bilden zusammen die Fahrgestellnummer. Diese vollständige Nummer ist auf dem Boden des Kofferraums links neben dem Tank eingestanz.

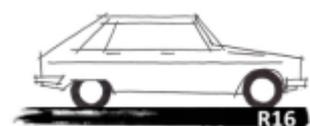
## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



- Die Fahrgestellnummer links neben dem Benzintank

Ein weiteres rechteckiges Typenschild ist am Motorblock angebracht. Man findet es auf der rechten Seite zwischen der Wasserpumpe und dem Auspuffkrümmer. Die Codes stehen nacheinander für:

10. den Motortyp, der von 697 bis 843 reicht
11. den Homologationsbuchstaben MINES
12. die Identität der RNUR (Régie Nationale des Usines Renault)
13. die Motortypennummer
14. das Modell und die Ausstattung des Motors
15. die eindeutige Motornummer, vorangestellt durch die Motortypennummer

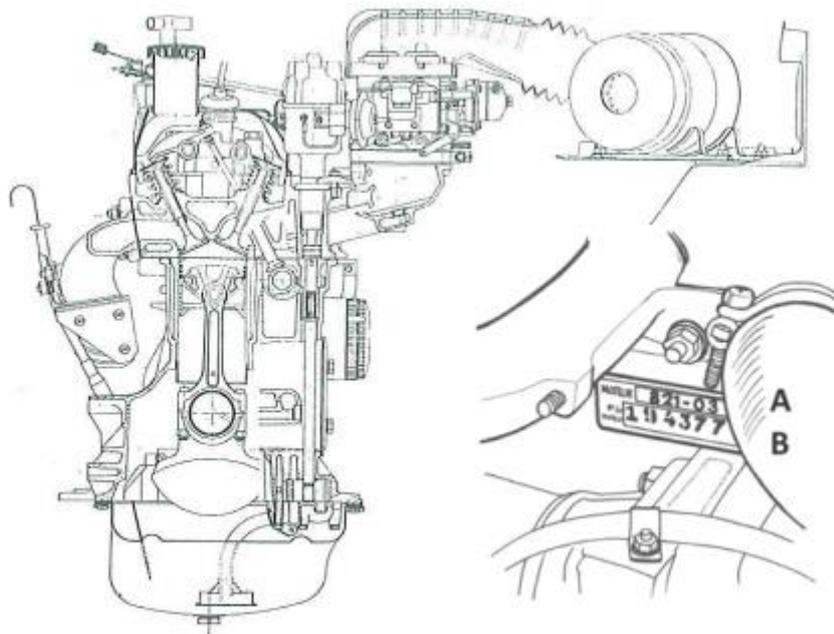


## Triebwerke und Leistung

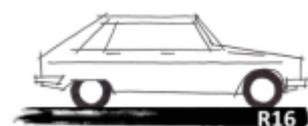
Der Motor des 16 hatte seinen Ursprung im Projekt 114. Es handelte sich um den geplanten Nachfolger des Renault Frégate, dessen Entwicklung jedoch auf halbem Wege stecken blieb. Diese Konzeptlimousine sollte mit einem rechtsdrehenden Aluminium-Sechszylinder Motor mit 2,2 Litern Hubraum haben. Für das Projekt 115 (den Renault 16) wurden zwei Zylinder entfernt, so dass ein Vierzylinder mit 1.470 cm<sup>3</sup> übrigblieb.

Zu dieser Zeit produzierte die Motorenfabrik in Cléon, Frankreich, bereits den sogenannten Sierra- oder Cléon-Fonte-Motor, der unter anderem aus dem Renault 4 bekannt war (Fonte ist französisch für "Eisen" und der Name Sierra hat hier nichts mit Ford zu tun). Mit der Einführung des R16 kam ein Aluminiummotor hinzu, der im Spritzgussverfahren hergestellt wurde, eine europäische Premiere. Er ging als Cléon Alu oder A-Type-Motor durchs Leben und von da an wurden alle neuen Renault-Motoren mit einem Buchstaben versehen. Übrigens, sowohl der Cléon Fonte als auch der Cléon Alu wurden von Rene Vuillat (dem späteren Direktor von Renault Gordini) entwickelt. Ab 1969 lieferte das Werk in Cléon auch das Dreigang-Automatikgetriebe des R16.

Der neue Motor erhielt eine fünffach gelagerte Kurbelwelle, die über eine Duplex Steuerkette die hoch gelagerte Nockenwelle antrieb, hoch auf der Seite des Blocks (vierfach gelagert). Diese wiederum trieb über kurze Stößelstangen die Ventile an. Kleine Stößelstangen bedeuteten weniger bewegliche Masse und damit weniger Lärm. Aus demselben Grund war der Ventildeckel doppelwandig. Der Zylinderblock von 1.470 cm<sup>3</sup> mit 55 PS hatte kopffeste, austauschbare Gussbuchsen und ein geschlossenes Kühlsystem mit „selbstdenkendem“ Ventilator, der mit einem am Kühler montierten Thermostat arbeitete. Der Motor war rückwärtig in Längsrichtung hinter der Vorderachse angeordnet, während das Getriebe vor der Vorderachse lag. Das machte ihn zu einer Art Mittelmotor, was gut für die Gewichtsverteilung war.



- *Der Motor des Renault 16 TS mit den in V-Form angeordneten Ventilen. Rechts unten ist die Motornummer zu sehen, die auf der rechten Seite des Zylinderblocks zwischen der Wasserpumpe und dem Auspuffkrümmer eingeprägt ist. Die Kodierung A steht für den Motortyp und die Kodierung B für die Motornummer selbst.*



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Im Laufe der Zeit wurde der Motor für verschiedene Zwecke umgebaut. So fand er seinen Weg in stärkeren Varianten des Renault 12 Gordini, 15 TS, 17, 18, 20, dem Fuego, Trafic, Alpine A110 und A310 und in den Lotus Europa (in den Alpines stieg die Leistung bis auf 172 PS).

Drei Versionen waren für den Renault 16 reserviert: der Basismotor mit 1.470 cm<sup>3</sup> (Motorcode A1K I4), der leistungsgesteigerte 1.565 cm<sup>3</sup> (A2L I4) und der 1.647 cm<sup>3</sup> (A2M I4 und A3M I4). Ursprünglich war der 1.565-cm<sup>3</sup>-Querstrommotor zunächst für den TS vorgesehen. Durch einen konvexen Zylinderkopf, bei dem die Ventile in V-Form angeordnet waren und einem zweistufigen Weber-Vergaser, wurde die Leistung von 55 auf 83 DIN-PS gesteigert (der TX hatte übrigens auch einen zweistufigen Weber). Auf der Website <http://renaultoldieclub-viersen.de/html/identifikation10.html> findest du eine Übersicht aller verwendeten Vergaser.

Erst nach dem großen Facelift im September 1970 erhielten die billigeren Modelle einen Hubraum von 1.565 cm<sup>3</sup> (allerdings mit dem alten flachen Zylinderkopf, bei dem die Ventile nebeneinander lagen). Im L hatte er 55 PS und im TL 66. Außer in Deutschland, denn dort wurde der TL wegen der Ölkrise im Jahr 1975 mit einem 55-PS-Motor anstelle der üblichen 66 PS verkauft. Aufgrund des niedrigeren Verdichtungsverhältnis von 8,0 : 1 statt 8,6 : 1 begnügte sich dieser Motor als einziger mit Normalbenzin. Die anderen Motoren nutzten Superbenzin. Im Modelljahr 1977 wurde dieser 55-PS-TL europaweit neben der alten 66-PS-Version (R.1152) angeboten.

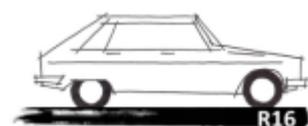
Neben der soeben erwähnten ist noch eine weitere Motorbezeichnung bekannt, nämlich die in den Zylinderblock eingepreßt ist (siehe Bild oben):

16 Normale, GL und GLS	697-01	16 L und TL Automatic	821-01, 821-03, 821-04, 841-04
16 Affaires	697-01	16 TS	807-01, 807-03, 807-04
16 L und TL	821-02, 821-03, 821-04, 824	16 TS Automatic	807-05, 807-06
16 TA	821-01, 821-03	16 TX und TX Automatic	843-01, 843-02

Die 1.470-cm<sup>3</sup>-Motoren erwiesen sich als weniger zuverlässig. Sie litten schneller unter Kühlungsproblemen und erheblichem Ölverbrauch bei hoher Laufleistung. Der israelische Enthusiast Yuval berichtet auf seiner Website <https://meir-meir.tripod.com/myrenault16ts>, dass sein TS erst nach 345.000 Kilometern eine undichte Kopfdichtung bekommen hatte.

Ab dem Moment, in dem der Zuleitungsschlauch vom Luftfilter zum rechten Kotflügel zeigt und nicht mehr in die Mitte des Fahrzeugs, hatten alle Motoren einen mechanisch betätigten Sommer/Winter-Modus. Der TS und der TX bekamen einen Luftfilter mit Sommer/Winterbetrieb, der in der Nähe des linken Kotflügels einen Platz fand, und um zu verhindern, dass der Vergaser durch das Einströmen feuchter Luft ein frof (ein Fehler beim TS) bekam der TX einen Thermostat, der diese Sommer/Winter-Einstellung regelte (und der oft kaputt ging). Dass der TX nicht viel schneller war als der TS, lag vor allem an dem Getriebe. Schließlich handelte es sich nicht um ein Sportgetriebe mit enger Übersetzung, was bedeutet, dass man schneller schaltet und die Kraft besser nutzt, sondern ein Getriebe mit langen Gängen, um die Motordrehzahl und damit Geräusch und Verbrauch zu reduzieren. Der fünfte Gang hängt so zu sagen hinten den anderen vier fest. Alles dank der Ölkrise.

In der folgenden Übersicht habe ich all mein Wissen zusammengetragen. Wenn du Ergänzungen hast, sind diese natürlich herzlich willkommen!



Jahr	Modell		Motortyp		cm <sup>3</sup>	DIN-PS	Bohrung x Hub	Drehmoment	Verdichtung	0 - 100 km/h	Top km/h
01-1965	Normale und GL	R.1150	697-01	A1K I4	1.470	55 bei 5.000 tpm	76 x 81	108 Nm bei 2.800 tpm	8,6 : 1	16,6	142
aug-65	Grand Luxe Super (GLS)	R.1150	697-01	A1K I4	1.470	55 bei 5.000 tpm	76 x 81	108 Nm bei 2.800 tpm	8,6 : 1	16,6	142
09-1967	Commercial	R.1150	697-01	A1K I4	1.470	55 bei 5.000 tpm	76 x 81	108 Nm bei 2.800 tpm	8,6 : 1	16,6	142
01-1968	Sedan-Wagon	R.1152	821-01 und 821-04	A2L I4	1.565	62 bei 5.200 tpm	77 x 84		8,6 : 1		150
	Sedan-Wagon Automatic	R.1153	821-03		1.565	70 bei 5.200 tpm	77 x 84		8,6 : 1		150
03-1969	TS	R.1151	807-03 und 807-04		1.565	83 bei 5.750 tpm	77 x 84	118 Nm bei 3.500 tpm	8,6 : 1	12,5	165
03-1969	TA	R.1153	821-01 und 821-03		1.565	67 bei 5.200 tpm	77 x 84	127 Nm bei 3.000 tpm	8,6 : 1	19,8	147
09-1969	TS Commerciale	R.1151	807-03 und 807-04		1.565	83 bei 5.750 tpm	77 x 84	118 Nm bei 3.500 tpm	8,6 : 1	12,5	165
12-1969	TA Commerciale	R.1153	821-01 und 821-03		1.565	67 bei 5.200 tpm	77 x 84	127 Nm bei 3.000 tpm	8,6 : 1	19,8	147
09-1970	L und TL	R.1152	821-02, 821-03 und 821-04		1.565	67 bei 5.000 tpm	77 x 84	113,1 Nm bei 3.000 tpm	8,6 : 1	17,5	150
	TS und TS Super	R.1151	807-01, 807-03 und 807-04		1.565	85 bei 5.750 tpm	77 x 84		8,6 : 1	12,5	165
09-1971	L und TL Automatic	R.1153	821-01, 821-03 und 821-04		1.565	67 bei 5.000 tpm	77 x 84	113,1 Nm bei 3.000 tpm	8,6 : 1		145
	TS Automatic	R.1154	807-05 und 807-06		1.565	83 bei 5.750 tpm	77 x 84	118 Nm bei 3.500 tpm	8,6 : 1		165
09-1972	Affaires	R.1150	697-01		1.470	55 bei 5.000 tpm	76 x 81		8,6 : 1	16,6	140
09-1972	L und TL	R.1152	821-01, 821-02 und 821-04		1.565	64,5 bei 5.200 tpm	77 x 84		8,6 : 1		148
09-1973	TS und TS Super	R.1151	807-01, 807-03 und 807-04		1.565	83 bei 5.750 tpm	77 x 84		8,6 : 1	12,5	165
10-1973	TX und TX Super	R.1156*	843-01 und 843-02	A2M I4 und A3M I4	1.647	93 bei 6.000 tpm	79 x 84	128,5 Nm bei 4.000 tpm	9,25 : 1	13,3	170
09-1974	TX Automatic	R.1156	843-01 und 843-02		1.647	90	79 x 84		9,25 : 1		165
09-1975	L	R.1152	821-01, 821-02 und 821-04		1.565	55	77 x 84		8,0 : 1		140
	TL	R.1152	824		1.565	66	77 x 84		8,6 : 1		148
07-1976	TL Automatic	R.1155	841-04		1.647	66 x 5.000 tpm	79 x 84	118 Nm bei 3.500 tpm	7,5 : 1		145
09-1976	TL (Wahl statt TL R.1152 66 PK)	R.1157	821-02		1.565	55 x 5.000 tpm	77 x 84	107,2 Nm bei 2.500 tpm	7,6 : 1		140
07-1977	TX	R.1156	843-01 und 843-02		1.647	90	79 x 84		9,25 : 1		170

R.1156\* Aufgrund der Abgasvorschriften wurden TL und TS in Schweden mit einem 1.647 cm<sup>3</sup> TX-Motor mit dem bekannten Viergang-Getriebe geliefert  
Die Codierung war ebenfalls R.1156. Aber der uns bekannte TX wurde dort nie verkauft.

## Farben

Bei den frühen Versionen finden Sie den Farbcode auf der rechten Seite der Trennwand zwischen Motorraum und Innenraum. Er kann sich aber auch unter dem rechten Scheinwerfer befinden. Der Code besteht aus drei Teilen:



- Der Farbcode, entweder auf der Stirnwand oder in der Nähe des Scheinwerfers

**Teil 1:** ein Buchstabe für den Lacktyp und eine Nummer für den Lackhersteller:

C steht für Uni-Lack auf Zellulosebasis, S für Uni-Lack auf synthetischer Basis, A steht für Metallic-Lack auf Acrylat Basis, NA steht für besonders hochwertigen Metallic-Lack auf Acrylat Basis. Die Hersteller sind wie folgt nummeriert:

1 Renault	7 Dupont de Nemours	13 Corona
2 Nitrolac	8 Soudee	14 Herberts
3 Valentine	9 Astral	15 Semalac
4 Ripolin	10 I.C.I.	16 Herbol
5 Duco	11 Sikkens	17 Bollinger-Kemper
6 Villmer	12 Rinshed Mason	

**Teil 2:** ein oder zwei Buchstaben für das Werk, in dem das Fahrzeug gebaut wurde:

B Billancourt	H Haren
C Creil	LH Le Havre (Sandouville)
F Flins	

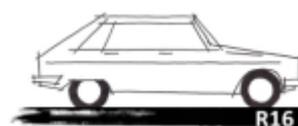
Kein Buchstabe bedeutet zunächst, dass das Auto in Billancourt hergestellt wurde. Eine Zahl unmittelbar vor dem Buchstaben gibt die Montagelinie an. 1F ist also die erste Montagelinie in Flins.

**Teil 3:** drei Ziffern für den Farbcode selbst. Ab Modelljahr '76 sind die Metalllacke mit einer Klarlackschicht versehen. Auf meiner Website <https://terneldeli.nl> findest du ein Fotoalbum mit Fotos von Renaults 16 in den Farben unten.

	Code	Name	Umschreibung	Modelljahr
	111	Daim	Uni-Lack Beige	1976 - 1978

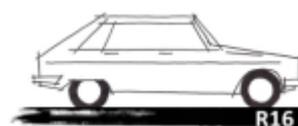
## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

	113	Bronze Métal	Dunkelbraun Metallic	1974 - 1975
	118	Saintonge Métal verni	Beige Metallic mit Klarlack	1978 - 1979
	122	Marron Glacé Métal verni	Braun Metallic mit Klarlack	1979
	124	Beige Métal	Beige Metallic	1965 - 1966
	140	Vert-beige Métal (export)	Beige-Grau Metallic	1969 - 1970
	151	Beige Nacrée verni	Beige Metallic mit Klarlack	1976 - 1977
	165	Bronze Métal	Bronze Metallic	1968 - 1969
	170	Beige	Uni-Lack Beige	1979 - 1980
	301	Jaune Citron	Uni-Lack Zitronengelb	1974 - 1975
	308	Jaune Tournesol	Uni-Lack Gelb	1978
	310	Jaune Pamplemousse	Uni-Lack Gelb	1976
	318	Orange Andalou	Uni-Lack Orange	1977
	319	Blanc Monte Carlo	Uni-Lack Weiß	1976 - 1980
	322	Blanc	Uni-Lack Weiß	1968 - 1970



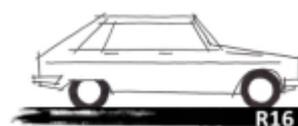
## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

	340	Crème	Uni-Lack Crème	1971 - 1972
	355	Blanc Arctique	Uni-Lack Weiß	1971 - 1975
	377	Blanc Glace	Uni-Lack Weiß	1965 - 1967
	391	Jaune Gold	Uni-Lack Gold	1968 - 1969
	407	Bleu Bretagne Métal	Blau Metallic	1975
	410	Bleu Clair/Bleu Ciel	Uni-Lack Hellblau	1974 - 1975
	412	Bleu Métal verni	Hellblau Metallic mit Klarlack	1976 - 1977
	420	Bleu Pervenche Métal	Blau-Grün Metallic	1965 - 1966
	421	Bleu Royal	Uni-Lack Mittelblau	1977
	426	Bleu Marine	Uni-Lack Dunkelblau	1967
	430	Bleu Océan	Uni-Lack Mittelblau	1980
	435	Bleu Gris Métal	Blau-Grau Metallic	1968 - 1969
	440	Bleu Clair	Uni-Lack Hellblau	1968 - 1969
	442	Bleu RAF Métal (export)	Dunkelblau Metallic	1969 - 1972



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

	446	Bleu Amsterdam (export)	Uni-Lack Hellblau	1971
	448	Bleu Roi	Uni-Lack Königsblau	1971
	452	Bleu Danube	Uni-Lack Blau	1968
	456	Bleu Clair	Uni-Lack Hellblau	1972 - 1973
	457	Bleu Baie Métal	Blau Metallic	1971 - 1973
	460	Bleu Paris/Bleu Azul	Uni-Lack Dunkelblau	1973 - 1977
	464	Bleu Touareg	Uni-Lack Hellblau	1978
	471	Bleu Paris/Bleu Azul verni	Dunkelblau mit Klarlack	1978 - 1979
	474	Alpine Bleu Métal	Stahlblau Metallic	1975
	475	Ardoise Nacré verni	Dunkelblau mit Klarlack	1978 - 1980
	602	Gris Argent Métal	Silbergrau Metallic	1975
	616	Gris Métal verni	Grau Metallic mit Klarlack	1976 - 1978
	620	Gris Argent Métal verni	Silbergrau Metallic mit Klarlack	1979 - 1980
	645	Gris Sauge	Uni-Lack Birkengrau	1968 - 1971



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



651 Gris Argent Métal Silbergrau Metallic 1973 - 1974



654 Gris Argent Métal Silbergrau Metallic 1965 - 1967



660 Gris Croiseur Uni-Lack Dunkelgrau 1965 - 1966



674 Gris Elysée Métal verni Anthrazit Metallic mit Klarlack 1977 - 1979



675 Gris Foncé Uni-Lack Grau 1966



686 Gris Argent Métal Silbergrau Metallic 1970 - 1971



694 Noir Gris verni Uni-Lack Schwarz mit Klarlack 1978 - 1980



699 Noir Brillant Uni-Lack Schwarz 1965 - 1973



705 Rouge Rallye Uni-Lack Rot 1976



708 Prune Métal Aubergine oder Lila Metallic 1974



717 Rouge Madrid Uni-Lack Rot 1965 - 1971



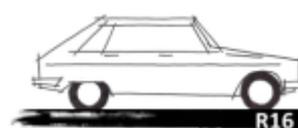
721 Rouge Bordeaux Uni-Lack Burgunderrot 1967 - 1968



723 Rouge Toledo Uni-Lack Rot 1979 - 1980

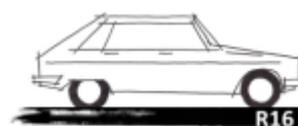


728 Rouge Uni-Lack Dunkelrot 1969 - 1970



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

	733	Rouge (export)	Uni-Lack Dunkelrot	1972 - 1974
	901	Vert Fougère Métal	Grün Metallic	1975
	906	Vert Bornéo Métal	Braun-Grün Metallic	1974
	907	Vert Jardin	Uni-Lack Grün	1975 - 1977
	920	Vert Métal verni	Hellgrün Metallic mit Klarlack	1976 - 1977
	921	Vert Amande	Uni-Lack Mittelgrün	1979
	936	Vert Foncé	Uni-Lack Dunkelgrün	1965 - 1966
	939	Vert Foncé	Uni-Lack Dunkelgrün	1965 - 1967
	940	Vert Bronzé Metal	Grün Metallic	1968 - 1979
	942	Vert Dublin Foncé	Uni-Lack Dunkelgrün	1969 - 1970
	946	Vert Tilleul (export)	Uni-Lack Hellgrün	1971
	947	Vert Dordogne Métal	Dunkelgrün Metallic	1970 - 1973
	951	Vert Foncé	Uni-Lack Dunkelgrün	1968
	953	Vert Métal (export)	Grün Metallic	1972 - 1973



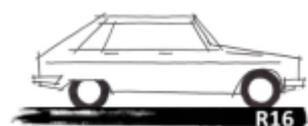
## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine



977 Algue Métal verni Blau-Grün Metallic mit Klarlack 1978 - 1980

Dies ist die farbcodierte Übersicht für Europa. Ohne Farbcodierung gab es auch noch ein Gris Armée, dass nur in der französischen Armee vorkam und in den überseeischen Gebieten, aber das ist wieder eine andere Geschichte. Dort wurden andere Farben geliefert und andere Namen verwendet. Australien hatte zum Beispiel die schlichte orange Farbe Trak Yellow, die etwas dunkler ist als Orange Andalou und die leuchtende hellblaue Farbe Bleu Piscine (des Namens bin ich mir nicht ganz sicher). In den USA wurde das bekannte Bleu Roi plötzlich als St. Louis Blue, Crème wurde zu Texas Sand (sehr hübsch), Vert Tilleul war Hawaiian Green und Blanc Artique wurde dort Alaska White genannt.

Seltsam? Ja und nein, denn obwohl Vert Dordogne zum Beispiel auch in den Niederlanden einfach so genannt wurde, Gris Sauge (oder Salbeigrau) wurde von dem niederländischen Vermarkter in Berkengrijs (oder Birkengrau) umbenannt und Vert Jardin wurde von unseren östlichen Nachbarn plötzlich Waldmeistergrün genannt.



## Kaufberatung und Ersatzteile

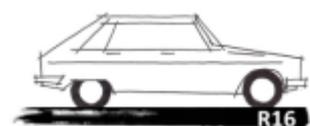
Neuwagen, die in feuchten nördlichen Ländern beheimatet waren (wie den Niederlanden, Belgien und Deutschland) haben oft unter dem Klima gelitten. Französische Autos sind im Allgemeinen besser, aber haben andererseits mehr Dellen als Rost. So gibt es natürlich allerlei interessante Punkte, die ich in der folgenden Übersicht für dich aufgelistet habe.

### Kaufberatung

Achte bitte beim Kauf zumindest auf die folgenden Punkte:



- |                                    |   |
|------------------------------------|---|
| 1. Kotflügel und Innere Kotflügel  | 12. Spurstangenköpfen                               |
| 2. Raum unter den Scheibenwischern | 13. Radlager  |
| 3. Längsträger                     | 14. Radbremszylinder                                |
| 4. A-Säulen                        | 15. Schlösser                                       |
| 5. Batteriekasten                  | 16. Undichte Kopfdichtung/Thermostat                |
| 6. Chassisrahmen                   | 17. Ölverlust (insbesondere 1.470 cm <sup>3</sup> ) |
| 7. hintere Kotflügel               | 18. Nockenwellengehäuse und Ventildeckeldichtung    |
| 8. Bleche unter den Schloßfänger   | 19. Ölfilter (schlecht erreichbar)                  |
| 9. Rost im Kofferraum              | 20. Wasserpumpe                                     |
| 10. Hinterradaufhängung            |   |
| 11. Antriebswellen                 |   |



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

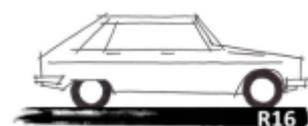
1. Der R16 hat keine Radkästen unter den vorderen Kotflügeln, um Spritzwasser oder Schmutz aufzufangen. Deswegen sammelt sich dort alles in allen Löchern und Spalten, bis hin zu den Scheinwerfern. Außerdem hat Renault vorne separate Innenkotflügel angebracht, so dass die Kotflügel eigentlich doppelt ausgeführt sind. Dadurch entstanden Hohlräume, die durch Schmutz und Feuchtigkeit zu Rost neigen. Wenn du Rost an den vorderen Kotflügeln in der Nähe der Scheinwerfer siehst, ist die Sache bereits hoffnungslos verloren (siehe Bild unten). Ist Rost in diesen Bereichen ist Rost überall. Achte bitte auch auf Rost an den Befestigungsschrauben der vorderen Kotflügel.



- *Der Rostteufel macht seine Sache besser, als man auf den ersten Blick sieht. Rechts: Montage eines innenkotflügels zum Schutz des Innenraumes*

Wenn du einen 16er kaufen willst, suchst du am besten einen aus dem trockenen, sonnigen Süden. Und wenn du dein Auto wirklich gut schützen willst, dann baust du vorne und hinten Aluminium-Innenkotflügel von Lokari ein (siehe Foto rechts). Diese werden über <https://www.lokari.de/p/innenkotfluegel-vorne-renault-16-bj-65-79> bestellt.

2. Rost links und rechts in dem Raum unter den Scheibenwischern. Stelle sicher, dass die Abflussschläuche nicht dicht sind. Wenn sie dicht sind und du eine scharfe Kurve machst, läuft Wasser durch die Lüfterauslässe im Fußraum. Diese Auslässe rosten nicht, aber die Bodenplatte schon. Es gibt Kenner, die die Schläuche komplett ausbauen, so dass nichts verstopft und das Wasser immer abläuft.
3. Es ist auch wichtig, unter dem Motorraum zu prüfen, ob die Längsträger, die den Motor flankieren, hart sind.
4. Die A-Säulen sind doppelwandig (Stahl auf Stahl) und hohl. Daher sind die Befestigungspunkte der Türscharniere anfällig für Rost. Wenn die seitlichen Verkleidungen im Fußraum nicht mehr dicht sind, sondern sich wellen, deutet das auf Feuchtigkeit hin. Dann könnte es einfach so sein, dass sich dahinter kein Blech mehr befindet. Fühlst du auch, ob der Bodenbelag nass ist.
5. Der Batteriekasten nimmt leicht Wasser auf und ist daher anfällig für Rost.
6. Die Karosserie des Renault 16 ist selbsttragend mit einer geschweißten Bodenkonstruktion, aber die Träger sind jedoch hohl und daher anfällig für Feuchtigkeit und Rost. Mit bloßem Auge kann man nicht erkennen, wie diese „perforierten“ Balken aussehen, aber Schmutz und Feuchtigkeit kennen sich aus. In den 1970er Jahren wurden die aufrechten Hohlräume mit PU-Schaum konserviert, aber genau diese Autos sind sehr rostanfällig, weil der Schaum Feuchtigkeit speichert.



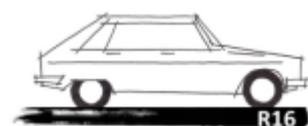
## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

- Wie vorne sind auch hinten keine Radkästen angebracht und auch hier gelangt Spritzwasser und Schmutz überall hin, bis zur Oberkante der C-Säule. Achtet deshalb auf Roststellen um das dritte Seitenfenster herum. Wenn du dann auch noch Rost an den Blechen zwischen den Radkästen und den hinteren Türen siehst, ist es besser, die Sache zu vergessen.
- Der Rost zeigt sich auch in der Karosserie, an der die Schloßfänger der hinteren Türen montiert sind. Ein neues Schweißblech ist auf dem Nachrüstungsmarkt selten.
- Rost im Kofferraum. Wenn der Gummiring um den Druckknopf am Kofferraumdeckel abgenutzt ist, läuft Wasser unter der Kofferraummatte hindurch. Deshalb ist der Benzintank oben durchgerostet und die Fahrgestellnummer neben dem Tank ist oft traurig oder nicht lesbar. Deshalb ist es schlau, mit einem Bohrer ein 6-Millimeter-Loch zu bohren, in das man einen Scheibenwischerschlauch steckt, den man durch die Öffnung in der Nummernschildbeleuchtung nach außen führt. So bleibt der Kofferraum schön trocken.
- Die Schwingenaufnahmen der Hinterachse sind anfällig für Rost. Probleme dort machen den Fall sofort ziemlich hoffnungslos. Die Reparatur ist sehr zeitaufwendig und damit teuer. In den Ausgaben 2013-01 des Journal 16 und 2013-02 ist ein ausführlicher Restaurationsbericht mit Fotos zu finden. Das Journal 16 war die Vereinszeitschrift des Deutschen Club 16 (<https://renault16.de>). Es wurde inzwischen durch Histoires d'Aire Seize ersetzt, aber alle alten Ausgaben sind für Mitglieder als PDFs zugänglich. Nach Angaben von Paul Draper vom britischen Renault Classic Car Club (<http://www.renaultclassicarclub.com>) kannst du für Reparaturen zu Marlow Motors in Kettering kommen, aber es gibt natürlich noch mehr Spezialisten. In den Niederlanden kannst du dich zum Beispiel an <https://www.dehekaautoschade.nl> in Hardinxveld Giessendam wenden, oder an Marcel Berg von Berg Autoservice in Montfoort ([info@bergautoservice.nl](mailto:info@bergautoservice.nl)).



• Die Fahrgestellträger mit Hinterradaufhängung, alt und neu

- Die Antriebswellenflansche können undicht sein. Am Anfang hatten die ursprünglichen Modelle Antriebswellen mit offenen Kreuzgelenken ohne Staubschutzkappen. Diese hielten maximal 50.000 Kilometer. Defekte Antriebswellen (eine Plage vieler Frontriebler) können bei einer Probefahrt festgestellt werden, indem man in einem kleinen Kreis fährt und auf Knarzen Geräusche achtet.
- Zu viel Spiel im Lenkrad deutet im Übrigen auf Verschleiß in den Spurstangenköpfen hin. Und ein leichtes Knarzen Geräusch beim Lenken, das aus dem Motorraum zu hören ist, deutet auf ein defektes Kugelgelenk an einem der oberen Querlenker hin.
- Die Radlager sind verschleißanfällig, besonders vorne.



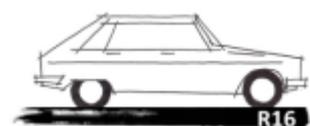
14. Die Einkreis-Hydraulikbremsanlage war weder stabil noch bremste sie sehr stark trotz der Servobremsen. Bekannt sind undichte Radbremszylinder und festsitzende Bremskolben an der Vorderseite. Es sei daran erinnert, dass (mit Ausnahme des TX) bis zum Modelljahr 75 die Bremsanlage nicht getrennt war. Wenn sie ausfällt, bleibt nur die mechanische Handbremse übrig (und die hat auch nicht gerade die beste Bremsleistung).
15. Der Renault 16 ist dafür bekannt, dass er häufig Zylinderschlossdefekte aufweist. Obwohl das Auto neu mit zwei Schlüsseln ausgeliefert wurde (einer für die Zündung und einer für die Türen, Handschuhfach, Motorhaube und Heckklappe), haben viele erhaltene Exemplare mehr, weil die Zylinder des Zündschlosses oder der Türschlösser regelmäßig ausgetauscht wurden. Ein abschließbarer Tankdeckel kam aus dem Zubehörhandel.
16. Vor allem die 1.470 cm<sup>3</sup> und frühen 1.565-cm<sup>3</sup>-Motoren litten unter einer undichten Kopfdichtung bei höheren Laufleistungen. Die Ursache ist meist ein defektes Thermostat. Den späteren 1.565 cm<sup>3</sup> mit dem neuen Zylinderkopf und die 1.647-cm<sup>3</sup>-Motoren (aus dem TX) waren besser. Eine undichte Zylinderkopfdichtung erkennt man an Luftblasen im Kühlmittelausgleichsbehälter, wenn der Motor läuft.
17. Der Ölverbrauch bei den 1.470 cm<sup>3</sup> und frühen 1.565-cm<sup>3</sup>-Motoren ist ebenfalls hoch, je mehr gefahren wird.
18. Was den Motor betrifft, so kann das Nockenwellengehäuse noch Öl verlieren, ebenso die Ventildeckeldichtung. Um die Gummidichtung des Nockenwellengehäuses zu ersetzen, muss der Zylinderkopf ausgebaut werden. Die Motoren und Getriebe sind die stärksten Teile des Fahrzeugs und überleben in der Regel die Karosserie. Aber wenn zu wenig Öl im Getriebe ist, erleidet es einen Lagerschaden. Die Automatikgetriebe sind nicht robuster als die Schaltgetriebe.
19. Vergewissere dich, dass der Ölfilter bei einer größeren Wartung gewechselt worden ist. Da der Motor in Längsrichtung umgedreht ist, sitzt dieser an einer schwer zugänglichen Stelle und wird bei einer Wartung gerne vergessen.
20. Prüfe ob die Wasserpumpe in gutem Zustand ist.

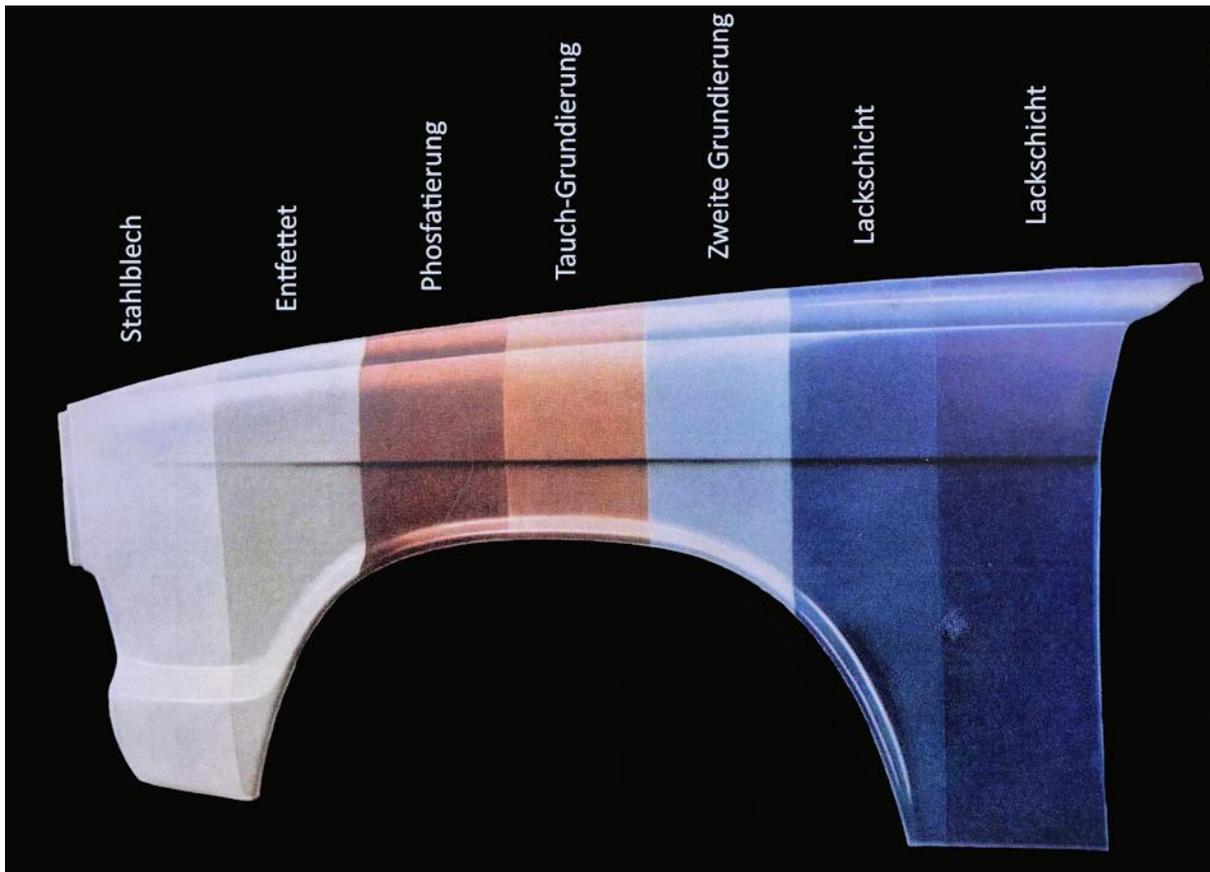
### Stärken und Schwächen, damals und heute

Heute weißt du, worauf du beim Kauf achten musst, aber auch in seiner Blütezeit in den 1960er und 70er Jahren hatte der Renault 16 bereits Stärken und Schwächen:

#### Stärken

Das Auto wurde für seine fünfte Tür und sein variables Interieur gelobt. Die Straßenlage war außergewöhnlich gut und das Auto war nicht seitenwindempfindlich, selbst bei Windstärke 7 (wo hört man schon davon in aktuellen Autotests?)! Der Federungskomfort wurde gelobt. Der 16er war sparsam im Verbrauch (besonders mit dem Fünfgang-Getriebe) und obwohl der Motor im kalten Zustand nicht besonders gut drehte, war er im warmen Zustand sehr zuverlässig. Damals wurde es auch als Vorteil angesehen, dass es keine Schmierstellen mehr am Motor und am Fahrgestell waren.



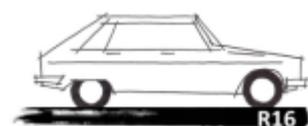


- *Sieben Karosseriebehandlungen, das blanke Stahlblech war enthalten*

Und zu allem Überfluss wurde (vielleicht etwas zynisch) der Rostschutz ab Werk gepriesen. In einem Prospekt von 1979 schrieb Renault selbst, dass jedes Auto ab Werk mit Tectyl-ML gegen Rost geschützt sei. Zitat: „Die Erfahrung hat uns gelehrt, dass es in einem feuchten und wechselhaften Seeklima, wie in den Niederlanden kein unnötiger Luxus ist.“ Darüber hinaus erhielt die 16 sieben Karosseriebehandlungen, darunter ein Bad im 35.000-Liter-Tauchbecken. Die in Quebec, Kanada, hergestellten Autos erhielten sogar sechs Schichten Rostschutz und fünf statt zwei Lackschichten. Aber trotzdem gab es buchstäblich und im übertragenen Sinne Löcher. Der Rost entwickelte sich von innen, was nach Ansicht der einen darauf zurückzuführen war, dass die Bleche mit Flusswasser gewalzt wurden, das durch die Salzeinleitungen der Kalibergwerke verunreinigt war, und nach Ansicht der anderen, war es so weil, die gepressten Bleche ungeschützt über die Seine von Flins nach Sandouville transportiert wurden. Und vielleicht stimmte beides schon. 1969, als das letzte Werk seine eigenen Stanzmaschinen verwendete und nachdem der Stahllieferant anderes Wasser genommen hatte, gab Renault eine Garantie gegen diese Form von Rost. Ein bisschen wie eine Geschäftsbank, die Ihnen einen Regenschirm gibt, wenn die Sonne scheint.

#### Schwachstellen

Die Verarbeitungsqualität war mittelmäßig; ein bisschen wie die Franzosen damals bekannt waren. Klappergeräusche waren daher normal. Die Beinfreiheit im Fond war begrenzt. Mit den Vordersitzen in der hinteren Position, blieben ein paar Zentimeter übrig, und das war, vor allem in der Preisklasse des TX, zu wenig. Außerdem gab es Testberichte, die sich über die Bremsanlage und die Qualität der Schlösser beklagten. Durch die Platzierung des Motors wurde die Wartung erschwert (selbst der Ölmesstab war schwer zu erreichen). Die Fachpresse hatte die Platzierung der Schalter, der



Handbremse und des Zündschlosses bemängelt, und im Stadtverkehr fiel auf, dass das Auto schwer lenkte. Eine Servolenkung gab es trotzdem noch nicht.

Inzwischen kann dieses Manko durch den Einbau einer TÜV-zertifizierten elektrischen Servolenkung der Firma EZ aus Leerdam/Niederlande behoben werden.

### Teile und Tipps für Laien

Es gibt nur eine begrenzte Anzahl von Anlaufstellen für Ersatzteile. In den Niederlanden hat das Auto einen Kultstatus und es gibt viel zu finden. Die Geschwister Geert und Marleen Erishmann spielen eine wichtige Rolle. Sowohl <http://www.renault16.nl> als auch <https://www.renault16shop.com> führen dich hin. Du kannst das Lager nicht besuchen, und nur online bestellen (die Artikel werden versendet). Alfred van der Gaast vom Centre 16 in IJmuiden kann dich auch mit Teilen helfen <https://sites.google.com/view/renault16/home>. Erishmann und Van der Gaast sind bekannte internationale Akteure.

Außerdem kannst du dem Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas/CAR beitreten. Auf der Website <https://www.renaultklassiek.nl> findet man die Öffnungszeiten des Lagers in Bergschenhoek (bei Rotterdam). Und in Deutschland gibt es den Club 16 <https://renault16.de>, bei dem man Mitglied sein muss, um die Teile online zu bestellen. Dasselbe gilt für den Club der deutschen Renault-Freunde <http://www.renault16-freunde-grevenbroich.de>. Der Schwerpunkt Ihrer Aktivitäten liegt in Nordrhein-Westfalen; für Niederländer jedenfalls leicht erreichbar. Und wenn wir schon mal in Deutschland sind: <https://www.franzose.de> könnte eine Alternative für dich sein.

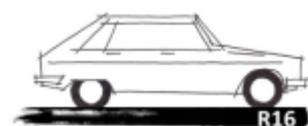
In „la patrie“ kann man auch Teile finden unter <https://www.melun-retro-passion.com>. Die Website ist auf Französisch, Englisch und Spanisch verfügbar und sie liefern international. <https://www.cipere.fr> ist die französische Version von Franzose.de und vielleicht findest du noch etwas unter <https://www.mecaparts.com>. Auch Bretagne Auto Retro hat Renault 16 Teile im Sortiment (<https://www.bretagneautoretro.fr/product-category/renault-r16>). Gleiches gilt für Auto Retro Services (<https://www.arsif-pieces-auto-collection.fr/en/118-r16>). Noch mehr Adressen findet man übersichtlich zusammengefasst unter <http://www.renaultoldieclub-viersen.de/html/links.html>.

„Overseas in the UK“ ist <https://www.retrorenaultservices.co.uk> ansässig. Das Unternehmen von Duncan Topliss arbeitet mit E-Mail-Bestellungen.

Für spezifische Renault-Teile kannst du natürlich immer noch auf <https://www.leboncoin.fr> schauen. Das ist der französische Ebay, auf dem Unternehmen und Privatpersonen buchstäblich alle Arten von Ersatzteilen anbieten.

Bei den Reifen musst du dein Bestes geben, denn der reguläre Handel liefert keine 145 oder 155 SR 14 mehr. Googelst du also Oldtimer und Reifen und schaust du, welcher Anbieter in deiner Nähe ist. 145 SR 14 heißt jetzt 145/80 SR 14, aber es ist die gleiche Größe. Auf die Standard-Stahlfelgen 5J x 14 des TL und TS passen übrigens auch 155/80 SR 14, 165/70 SR 14 und sogar 175/70 SR 14 Reifen. Aber breitere Reifen lenken schwerer und können bei tiefer gelegtem oder schwer beladenem Auto in die Innenkotflügel laufen. Du wirst nicht der Erste sein, der mit gefährlich abgenutzten, falschen Hinterreifen auf die Originalgröße zurückgreifst. Das Gleiche gilt für Dunlop Leichtmetallfelgen. Camac und Toyo sind Preiskämpfer und man kann sich auch für Bridgestone, Pirelli oder Michelin (Toyo und Michelin ab 155/80) entscheiden.

Die Motorhaube ist nicht sehr rostanfällig, aber in der vorderen Mitte befindet sich ein Hohlraum, in dem Wasser zurückbleiben kann. Das führt dazu, dass die Motorhaube an der Nase rostet. Man kann



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

dies verhindern, indem man zwei vier Millimeter große Löcher bohrt und die Hohlräume mit Wachs oder Tectyl ausfüllt. Dies ist einer der vielen Tipps von Guillaume Kuhnle auf seiner französischsprachigen Website <http://guillaume.kuhnle.free.fr>. Es lohnt sich, sie durchzugehen, und sei es nur, weil er mit seiner Firma <https://www.retro-meca.com> auf die Restaurierung von Oldtimern spezialisiert ist. Übersetzt du bei Bedarf mit <https://www.deepl.com>.



- *Verhinderung von Rost auf der Motorhaube und Sicherstellung der richtigen Wischerarme*

Noch ein praktischer Tipp: Wenn du Wischerarme hast, mit einer rechteckigen Aussparung unter dem U-Bogen (also kein offener Schlitz mit Kurve) dann passen die Wischerfedern von Bosch Twin 340 mit der Teilenummer 3 397 118 700-FUP (obwohl die Renault 16 nicht auf der Verpackung steht). Vier-Millimeter-Wischerschläuche (das ist das Innenmaß) kaufst du einfach bei Hornbach und unter <https://www.sinatec.com> findest du deine Universalteile.

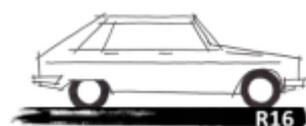
Luftfilterschläuche sind oft angelaufen. Man kann einen Aluminiumschlauch von Gates darauf aufsetzen, aber der wird mit der Zeit Flocken abwerfen, die in den Motor gesaugt werden. Für den Käfer gibt es noch schwarze zu kaufen, die besser halten. Du kannst sie im VW Aircooled Center in Valthermond bei Emmen (in den Niederlanden) kaufen (<https://www.ottovandenbergh.nl>).

Es kann natürlich auch sein, dass der Rostteufel so stark zugeschlagen hat, dass an deinem Auto intensive Schweißarbeiten durchgeführt werden müssen. Wie ich bereits schrieb, kannst du dich an Rob de Hek von <https://www.dehekaautoschade.nl> in Hardinxveld Giessendam wenden. Oder an Marcel Berg von Berg Autoservice in Ammerstol [info@bergautoservice.nl](mailto:info@bergautoservice.nl). Beide kennen sich mit dem Renault 16 aus. Bei Marcel kannst du dein Auto auch hohlraumversiegeln lassen. Wenn du ihn um eine Erklärung bittest, weißt du sofort, dass du hier richtig bist.

Komplette Polstersets für Sitze, Rücksitze, Armlehnen und Kopfstützen in verschiedenen Farben bestellt man bei <https://www.classiccarsellerie.com>. Und wenn du trotzdem mal dabei bist, deine Innenräume zu gestalten: Kaufst du einfach Kokosmatten auf der Rolle bei Hornbach. Nimm den Originalteppich aus deinem Auto, lege ihn umgedreht auf die Unterseite der neuen Kokosmatte, markiere ihn und schneide zwei Zentimeter weniger ab. Deine neue Kokosmatte wird perfekt passen!

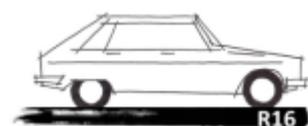
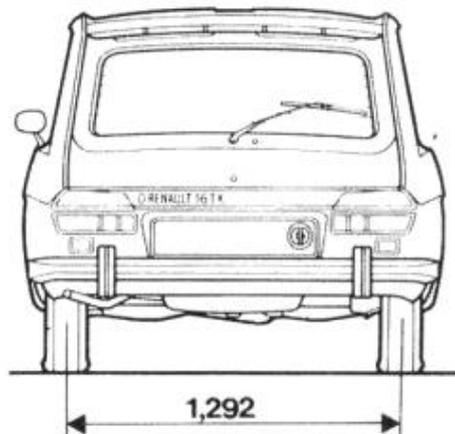
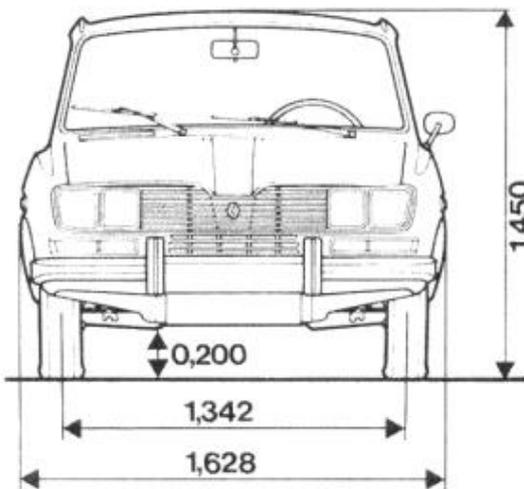
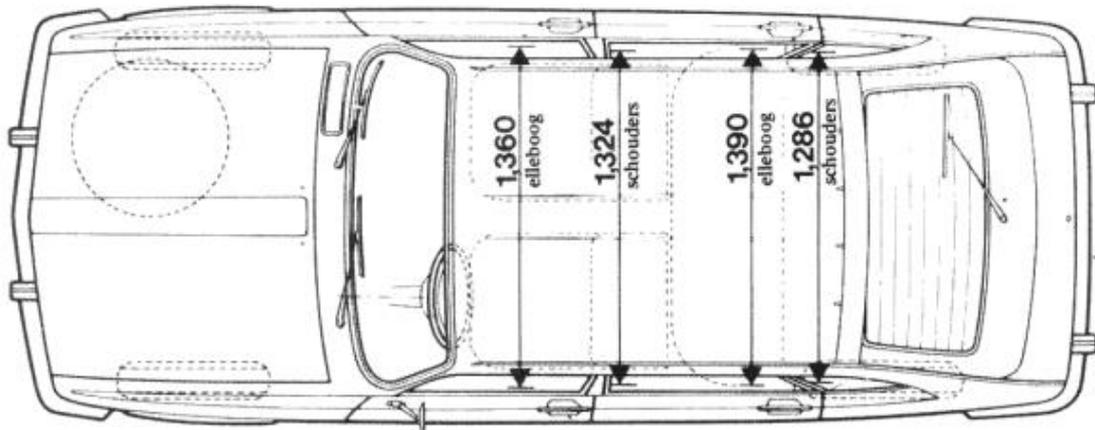
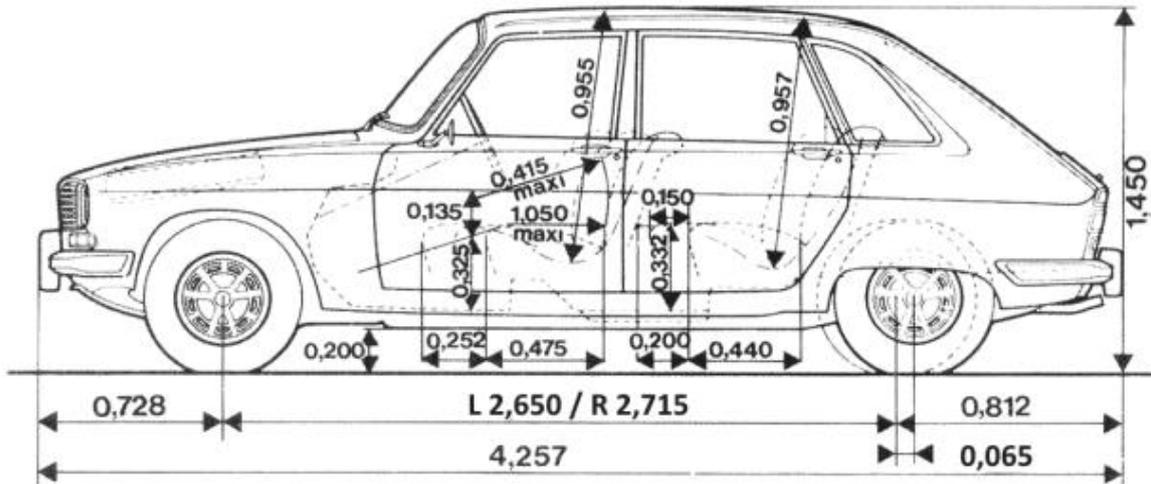
Verwende beim Wechsel des Motoröls 20W50. Fülle das Getriebeöl mit 80W90GL5 auf.

Und ein letzter Tipp: Wenn dein Auto im Winterlager abgestellt wird, tanke es voll (billiger wird das Benzin ohnehin nicht) und pumpe die Reifen auf 3 oder 3,5 bar auf. Das verhindert, dass Sie im Stand einen Platten bekommen. Bau die Batterie aus und halte sie mit einem Erhaltungsladegerät unter Spannung.



## Maße und Gewichte

Ein 16er ist ein 16er, könnte man meinen. Das ist natürlich richtig und gleichzeitig auch falsch: Leicht veränderte Stoßstangen machten das Auto nach dem Facelifting als Phase II 4,26 Meter statt 4,23 Meter lang. Und der amerikanische Sedan- Wagon bringt es auf 4,32 Meter. Beachte auch, dass aufgrund der Torsionsfederung der Radstand der linken Seite 6,5 Zentimeter länger ist.



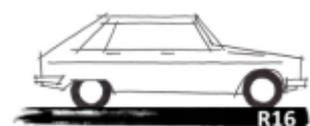
## Gewichte

Das Leergewicht des R16 GL betrug 980 Kilogramm. Der TL wog 1.010 Kilo. Der TA 1.028 Kilo, der TL Automatic 1.045, der TS 1.060, der TX 1.065 und der TX Automatic 1.090 Kilo.

Ich möchte jedoch anmerken, dass mein 16 TL beim Import durch das niederländische Kraftfahrt-Bundesamt RDW mit vollem Tank auf 970 Kilo gewogen wurde. Mit einer Korrektur für Kraftstoff und einer zusätzlichen Person von 75 Kilo (so lautete die Formel) kam das Amt dann auf ein Leergewicht von 1.041 Kilo.

Die gebremste Anhängelast für den TL beträgt 1.025 Kilo, der TX darf 1.090 Kilo ziehen und der TL Automatic und der TX Automatic jeweils 1.090 Kilogramm (bei mehr als 450 Kilogramm ein zusätzlicher Ölkühler).

Aufgrund seiner stark profilierten Dachreling benötigte der Renault 16 einen speziellen Dachgepäckträger, auf den man maximal 50 Kilo laden konnte.



## Produktion und Montage

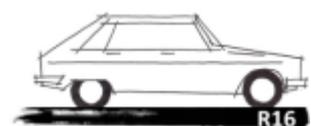
Für die Produktion des Renault 16 baute die Renault-Tochter SERI (Société d'études et de réalisations industrielles) ein eigenes Werk in Sandouville bei Le Havre/Normandie. Der insgesamt 370.000 Quadratmeter große Komplex besteht aus drei U-förmigen Hauptgebäuden, die in zwei Etagen auf 2.300 Pfählen von 10 Meter langen errichtet wurden. Das ist eine ganze Menge, vor allem wenn man bedenkt, dass diese 37 Hektar Land um einen Meter angehoben wurden, um Überschwemmungen durch die Seine zu verhindern. Ein Gebäude diente der Blechbearbeitung (mit 25.800 Quadratmetern das größte der drei Gebäude), eines für die Lackierung (13.600 Quadratmeter) und eines für Polsterei und Montage (17.500 Quadratmeter). Im Juli 1963 fiel die Entscheidung zum Baubeginn und im September war bereits die erste Schaufel im Boden. Die Bauzeit von eineinhalb Jahren war einzigartig. Die Fabrik begann mit 1.500 neuen Mitarbeitern, die alle erst ausgebildet werden mussten. Die meisten waren Bauern oder Hafenarbeiter ohne Arbeit. Ein Jahr später arbeiteten bereits 3.000 Menschen in der Fabrik, ein Fünftel davon waren Frauen. Zusammen produzierten sie 400 Autos pro Tag. Sandouville war keine komplette Fabrik, sondern eher eine Montageeinheit, in der die Teile zusammengebaut und die Autos lackiert wurden, während die Bleche von den Pressen aus Flins, der Antriebsstrang aus Le Mans, die Torsionsfederung aus Billancourt und die Motoren und Getriebe von Cléon kamen.

Der Standort lieferte etwa 82 Prozent aller R16, und nach der Montage wurden die Autos per Lkw oder Schiff in das Vertriebszentrum in Flins gebracht. Später kamen die Renaults 20 und 30, der 18 und 21 sowie der 25 und Safrane ebenfalls aus Sandouville. Heute wird dort der Trafic gebaut, der auch zum Auto des Jahres (Van) gewählt wurde.



- Ein Enthusiast posiert mit seinem R16 im Werk

Der Renault 16 war ein sofortiger Erfolg und die Produktionsanlagen mussten dringend ausgedehnt werden. Deshalb wurde die Produktionskapazität schnell in Flins (338.889 Autos) und später in Creil und Billancourt erweitert.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

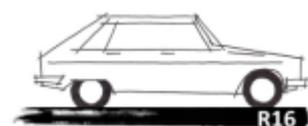
Die Bezeichnungen dieser Fabriken sind noch heute in der ursprünglichen Farbkodierung zu finden.

Flins (offizieller Name Pierre Lefaucheu) spielte von Anfang an eine Schlüsselrolle. Denn neben der Fabrik befand sich das Vertriebszentrum. Die Vorserienfahrzeuge kamen bereits von dort, die Teamleiter dieses Werks schulten die neuen Mitarbeiter von Sandouville, Flins lieferte die Bleche und wurde zum internationalen Logistikzentrum für die Teileversorgung ausländischer Fabriken. Weil die Stanzmaschinen für die Bleche nicht einfach kopiert werden konnten, ebenso wie das Spritzgussverfahren für die Motoren und Getriebe. Das war alles zu kompliziert und kostspielig. Also gingen diese Teile von Cléon über Flins in den Rest der Welt. Heute ist Renault Classic in Flins beheimatet.

Aufgrund des internationalen Erfolges (etwa die Hälfte der Produktion fand ihren Weg ins Ausland) kamen auch Montagewerke in anderen Ländern hinzu, die ihre Teile aus Frankreich bezogen: Algerien, Australien (West Heidelberg in Melbourne, ein Joint Venture zwischen Renault für den 12 und 16 mit Peugeot, das dort den 404 und 504 baute), Irland, die Philippinen, die Elfenbeinküste, Jugoslawien (in Novo Mesto), Madagaskar, Malaysia, Marokko (in Casablanca), Portugal (in Guarda), Trinidad, Venezuela, Südafrika (vor allem auf Anfrage des lokalen Importeurs Rosslyn Motors) und schließlich Kanada (in der SOMA-Werk oder Société de Montage Automobile in Saint-Bruno de Montarville in Quebec). Nur die Basisversionen und der TS wurden im Ausland hergestellt.

Produktionsland	Werk	Produktionsland	Werk
Algerien	CARAL	Malaysia	AMI
Australien	Renault Australia	Marokko	SOMACA
Kanada	SOMA	Portugal	ILR
Philippinen	Renault Philipines	Trinidad	Henry Pain
Irland	Smith Engeneering	Venezuela	Constructera Venzolena de Vehiculos
Elfenbeinküste	SAPAR	Südafrika	Rosslyn Motors
Jugoslawien	Titovi Zavodi Litostroj		
Madagaskar	SOMACOA		

Aber so wie Renault in der amerikanischen Hemisphäre nicht wirklich Fuß fassen konnte, war auch das Werk in Kanada kein Erfolg. Es war ein Joint Venture zwischen der Régie und den Regierungen von Quebec und Frankreich, an dem sich (nur im ersten Jahr) auch Peugeot beteiligte. Die Historie wiederholte sich, denn Renault hatte aus seinem Misserfolg mit der Dauphine nur wenig gelernt. Frankreich lieferte die Teile nur selten pünktlich, und in Kanada gab es viele Streiks, so dass die Fabrik unterm Strich ein Viertel der Zeit stillstand. Eine große Arbeitsniederlegung im Jahr 1974 bedeutete schließlich das endgültige Ende des Werks als Montageeinheit. Von da an bis in die frühen 1980er Jahre wurde es nur noch als Lager für Teile genutzt. Etwa 16.000 Renaults 16 wurden in Kanada verkauft.



## Auf Besuch bei

Du verstehst schon, dass Ich durch das Schreiben einer solchen Geschichte einiges an Renault-Wissen erworben habe, aber das alles ist unbedeutend im Vergleich zu dem, was die echten Enthusiasten zu sagen haben. Ich habe einige von ihnen für dich ausfindig gemacht und sie gefragt, wie sie in diese Welt gekommen sind:

### Lennard Maagdenberg, Präsident des Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas

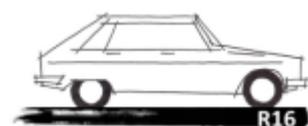
Wenn ich zu Besuch komme, muss ich natürlich als erstes den Präsidenten des Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas, Lennard Maagdenberg nennen. Nicht, dass der ehemalige KPN-Manager jetzt alles über den Renault 16 wüsste, aber er ist der „Pater Familias“, der Hüter unseres Erbes. Mit „seiner“ Vereinigung erleichtert er das niederländische Clubleben. Ich treffe Maagdenberg bei einem vom Club organisierten Techninnachmittag beim Renault-Händler Stokman in Alkmaar.

Wie kommst du zu CAR, frage ich den Vorsitzenden? Das liegt weit zurück, antwortet er. Als ich gerade meinen Führerschein hatte, arbeitete ich als Student bei einem Erdbewegungsunternehmen. Die Fahrer hatten alle einen Vierer (den 4L) als Firmenwagen. Die hatten manchmal eine Panne und und ich brachte sie immer wieder zum Laufen. Dann ist es natürlich klar, dass man auch einen fahren will, und ich habe ihn lange behalten. Erst Jahre später (als ich mit meiner Familie unterwegs war und die gehärtete Windschutzscheibe brach) konnte ich es nicht mehr vermeiden und musste ein sicheres, modernes Auto kaufen. Der Clio kam ... und unser Vier blieb; für das Hobby. So wurden wir Mitglieder des Renault 4 Club Niederlande und während einer Dänemarkreise mit dem Club d'Anciennes hat uns der 4CV-Virus gepackt. So ein Ding muss ich auch haben, lachte Lennard.



• Der Vorstand des Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas mit Lennard Maagdenberg auf der linken Seite

Das ist jetzt fünfundzwanzig Jahre her, und kurz nach seinem Ausscheiden im Jahr 2014 hat Lennard Maagdenberg die Nachfolge von Hans Visser als Vorsitzender übernommen. Der Vorstand besteht aus sechs Personen und wird unterstützt von Führungskräften. Zum Beispiel für die Verwaltung, den Vereinsshop und die Website mit allem, was dazugehört. Und dann gibt es noch viele Freiwillige in den Ausschüssen für Veranstaltungen, Teile und Technik. Das ist ein ziemlich großer Club, im wörtlichen und übertragenen Sinne. Aber der Vorsitzende findet, dass es eine lohnende Arbeit ist. Na ja, zumindest, so fügt er beiläufig hinzu, könnten bei der Jahreshauptversammlung noch schon ein paar Mitglieder mehr dabei sein. Aber wir machen es gerne! Und, was vielleicht das Wichtigste ist:



bei den Versammlungen reden wir mit unseren Mitgliedern und geben Ihnen so das Gefühl, Willkommen zu sein. Der CAR stammt aus dem niederländischen 4CV-Club, und so ist es nur logisch, dass dieses Modell am besten vertreten ist. Beim CAR gibt es rund 160 Exemplare und mit 140 Exemplaren folgt bald der Renault 16. Ansonsten sieht man alles Mögliche unter den Mitgliedern: Renaults 8, 14, 20, Fuego, einen frühen Espace oder Clio und auch Alpines, zum Beispiel. „Name it and you get it“. Der Club hat knapp 800 Mitglieder, die alle die Clubzeitschrift Renograph erhalten. Ein prächtiges, farbiges Magazin, das fünfmal im Jahr auf der Fußmatte landet und das Losange Magazine, ein Hochglanzmagazin von Renault, das viermal im Jahr erscheint, erhalten sie kostenlos.

Der Verein organisiert alles Mögliche. Den Nachmittag zum Thema Technik zum Beispiel, bei der ich Maagdenberg treffe, ist eine davon. Im Frühjahr wurden die Mitglieder beim Renault-Händler Stam in Amersfoort empfangen und im Herbst beim Alkmaarer Händler Stokman. Das Wichtigste? Wenn du ein technisches Problem hast, dass du nicht lösen kannst, schauen sich die Mitglieder des technischen Ausschusses das Problem gemeinsam an und helfen dir bei einer Lösung. Sie haben das Handwerk noch in den Fingern und du kannst von ihnen lernen! Logisch, dass alle sofort im Kreis stehen, wenn ein Auto auf die Bühne fährt. Aber es gibt noch viele andere Veranstaltungen wie die Erbensuppe und andere Tourenfahrten, Campingwochenenden und natürlich gibt es auch das Clublager in Bergschenhoek. Betrachte es nicht als einen Shop, der das gesamte Sortiment aller Autos hat, sondern als eine gemeinnützige Organisation, die die Kontakte hat, um viele Teile für dich aufzuspüren, technische Beratung zu geben und die auch noch über technische Dokumentation verfügt. Das ist etwas Besonderes!

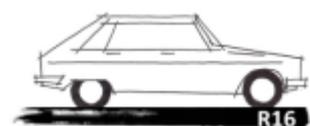
Tolle Dinge, wiederholt der Präsident meine Frage? Wie wäre es mit dem, was wir in den Niederlanden „kontje kijken“ nennen (blicken auf die schönen Pöbacken)? Bei den alten Renaults ist der Motor hinten, und wenn etwas kaputt geht, stehen alle wie die Hühner drum herum. Und wenn man viel organisiert, passiert immer etwas. Ein Abendessen zum Beispiel, bei dem das Essen nicht serviert wurde und wo plötzlich die Feuerwehr mit Blaulicht auftauchte, weil die Küche brannte. Und manchmal geht man ins Restaurant und jemand stellt fest, dass die Frikadellen des Nachbarn viel besser schmecken. Es gibt eine Menge Gelächter.

Sag mal Han, wenn du mehr über den Renault 16 wissen willst, musst du mit anderen Clubmitgliedern zusammen sein, weißt du. Und er erwähnt ein paar.

### **Wim Boer, die helfende Hand im Land des Renault 16**

Gastfreundschaft und Hilfsbereitschaft zeichnen Wim Boer aus, wenn man ihn besucht. Er empfängt mich am Couchtisch, der mit Renault-Büchern gefüllt ist. Sag mal Han, kennst du dieses Buch von Andreas Gaubatz und Jan Erhatitsch? Ja, Wim. Und La Renault 16 De Mon Père von Bernard Vermeylen? Ja, Wim. Ja, gut, sagt er. Und kennst du dieses in Leder gebundene Exemplar, dass Renault Deutschland anlässlich seines 40-jährigen Jubiläums herausgab? Äh, nein? Schön, sagt er und zeigt mir einen weiteren Schrank voller Bücher zu unserem Thema. Wie sich herausstellt, ist Wim Boer nicht „nur“ einer der Experten in unserer Renault 16-Welt!

Er erzählt mir, dass er zwanzig Jahre lang Fahrer war, bevor er bei der niederländischen Firma Volker Stevin ins Baggergeschäft eingestiegen ist, die Welt der Nassbagger. Es ging über die Unternehmen Holländische Beton Gruppe, Ballast Nedam und Van Oord bis in den Ruhestand. Aber, so erzählt er unaufhörlich, auch wenn ich offiziell für diese Baggerfirmen arbeitete, saß ich abends mit meinem guten Freund Wim Schipper zusammen, damals noch Renault-Vertreter in Hardinxveld. Und diese Kontakte sind geblieben, sowohl mit seinem Kumpel und mit den Renault-Händlern. Denn wie immer, sprang er bei den Nachfolgern Indumij und Van Mossel ein. Ich komme, ist sein Motto (mit



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

echtem sliedrechter Akzent). So pflegt das wandelnde 16-Lexikon seine Kontakte in der Renault-Welt. Das kommt immer gut an, Han...

Wie ich zu den 16er kam, wiederholt Boer meine Frage? Nun, mein Onkel war Renault-Agent in Sliedrecht, und als ich etwa 20 Jahre alt war, habe ich dort Gelegenheitsarbeiten gemacht. So habe ich meinen 40-13-PZ, einen in Zahlung gegebenen 16L, für einen kleinen Preis gekauft. Das war etwas ganz anderes als der Morris Mini und den Fiat 850 Sport Coupé, den ich davor hatte! Ich glaube, danach kamen etwa 30 Autos zu mir. Bis ich 1986 einen kaufte, der wirklich ganz nach meinem Geschmack war! Einen braunen TX mit Autogas. Der geht nie mehr weg, dachte ich damals. Aber 2012 verschob sich die Oldtimergrenze von fünfundzwanzig auf vierzig Jahre und ich musste anfangen, Kfz-Steuer zu zahlen. Ein ganz mieser Trick, dachte ich! Ich war wütend und verkaufte aus einer Laune heraus meinen schönen TX an einen Luxemburger, der ihn nie wieder hergeben wird. Du verstehst schon, ich bereute es, und so kaufte ich von einem französischen Freund einen silbergrauen TX, den ich mit denselben Optionen ausstattete. Erst als er vierzig Jahre alt war, habe ich ihn offiziell importiert. Er ist buchstäblich im Neuzustand, und alle Optionen, die bei einem 16er verfügbar waren, sind vorhanden. Aber mein Freund wollte, dass ich die Farbe des Wagens ändere, sonst würde er es wieder bereuen. Deshalb ist es jetzt Prune 708 und er bereut es trotzdem immer noch, lacht der Renault 16-Kenner aus Sliedrecht. Außerdem hatte ich den allerersten niederländischen TS, mit dem ich leider verunglückte, als ich einmal zu Alfred Van der Gaast fuhr. Ich ersetzte ihn 1988 durch einen hellblauen TS, den ich nach amerikanischen Maßstäben umbaute. Seine beiden 16er sind mit einer elektrischen Servolenkung der niederländischen Firma EZ aus Leerdam ausgestattet. Lächeln sagt Wim, wenn du mit einem Finger einparkst! Wie auch immer, meine Lehre aus dieser Geschichte ist, dass ich, wenn ich etwas Gutes habe, es nie mehr loswerde.

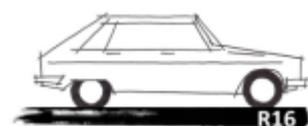


• Wim Boer vor seinem stolzen Besitz



Das gilt für seine Autos und eigentlich auch für das Teilelager, denn insgeheim hat Wim Boer eine ganze Menge Ersatzteile. Nur ab und zu verkauft er etwas, ansonsten tauscht er mit Clubmitgliedern in Frankreich, Deutschland oder England. Und überall im Ausland hat Boer Freundschaften geschlossen, an die er sich Teile schicken lässt, die er dann nach einer Weile dort abholt, da es ihm Spaß macht dorthin zu fahren. Wim Boer denkt mit Wehmut an seinen verstorbenen Freund Mike Stokes, den britischen Alfred van der Gaast. Mit Wehmut wegen des Mannes, aber auch, weil seine Sammlung von Autos und Teilen verloren ging. Für die britischen 16 Fahrer ist es gut, dass sie mittlerweile mit Simon Pocklington aus Lincolnshire wieder jemanden haben. Enfin, die internationalen Kontakte tun Boer gut.

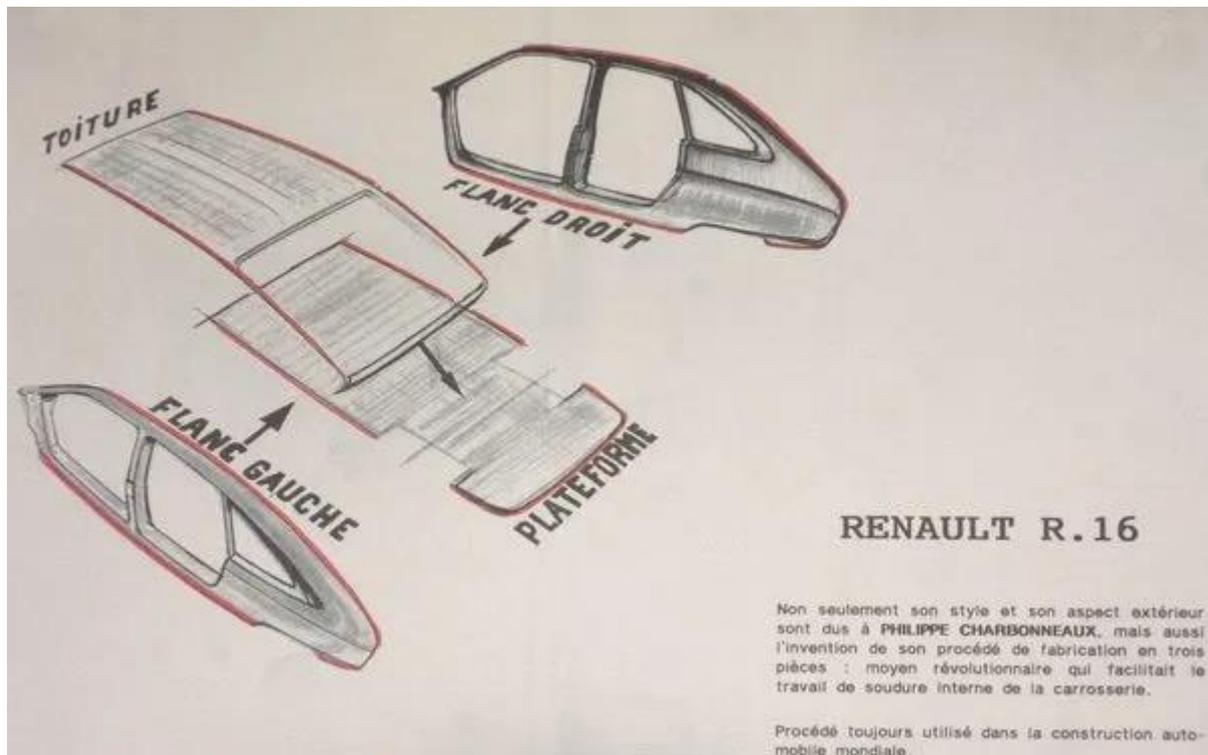
Als ich ihn frage, wer jetzt Mister R16 in den Niederlanden ist, lacht er. Ich auf jeden Fall nicht, sagt der bodenständige Sliedrecht-Bewohner. Nun (er denkt weiter) natürlich gibt es Stef Ruijtenbeek,



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

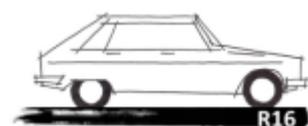
Alfred van der Gaast und Arno van 't Hof, aber letzterer lebt inzwischen in Deutschland. Und wenn man darüber nachdenkt, gibt es sicher auch mehrere. Einige sind prominenter als andere. Aber, so sagt er, ob bekannt oder unbekannt, wir wollen alle das Gleiche: den 16er am Laufen halten.

Ich erzähle ihm, wie ich meinen in Frankreich gekauft habe, und Wim lacht. Das Gefühl, dass es spannend ist, da erkenne ich mich. Jedes Jahr mache ich mit meinen Freunden einen Streifzug durch Frankreich. Mit einem Koffer voller Werkzeugen! Das sorgt für tolle Anekdoten: Auf dem Schrottplatz stießen wir auf eine prächtige 16er die dort als Balladurette oder Juppette gelandet war. Wegen dieser französischen Abwrackpläne der Minister Balladur und Juppé, verschwanden viele Klassiker. Der Renault durfte also nicht mehr das Gelände verlassen und musste an Ort und Stelle abgewrackt werden. Die Herren entschlossen sich dazu (dort auf dem Schrottplatz), den Motor in ein Auto einzubauen, welches sie gerade gekauft hatten. Als die Arbeit nach einem Tag erledigt war, wurde klar, warum dieser schöne 16er dort stand. Ein Loch im Kolben... Auf drei Zylindern und mit Bauchschmerzen vor Lachen, gingen die Freunde nach Hause. Boer erzählt alles in allen Facetten und hat immer noch Spaß dabei. Aber wir mussten auch oft Antriebswellen austauschen oder das Öl wechseln, weil es mehr Teer war als alles andere. Du kannst dir nicht vorstellen, was wir alles erlebt haben, verrät er mir. Aber es zahlt sich aus, denn diese französischen, aber auch die Schweizer und schwedischen Autos sind oft viel besser, weil sie im Winter nicht salzen.



- *Der Bau eines Autos sollte einfacher sein, sagt Philippe Charbonneaux*

Über seine französischen Kontakte: Wim traf Philippe Charbonneaux mehrmals. Er war ein außergewöhnlicher Mann, der alles entwarf, vom Fernseher bis zum Renault 8 und 16. Das Wichtigste war vielleicht seine Idee, dass ein Auto sehr einfach zusammengesetzt sein sollte: Man braucht nur einen Boden, ein Dach und zwei Seiten, die man dann zusammenklebt. Die profilierten Dachsäulen des 16ers sind das Ergebnis davon. Ich habe noch eine Zeichnung davon. Charbonneaux war ein Genie, sagt Wim. Die Kontakte liefen reibungslos, er lieh uns zum Beispiel seine Renault 16 Limousine für eine Clubveranstaltung und 1996 arbeitete er an dem Fernsehinterview mit Huub Stapel mit. Nachdem der niederländische Autojournalist Fred van der Vlucht die Sendung „Wereld op



Wielen“ moderiert hatte (mit dem Kaltstart in einer Gefrierzelle) kamen Ruud ter Weijden mit „De Hoogste Versnelling“, Julia Samuel mit „De Heilige Koe“ und natürlich 12 Jahre lang den Huub Stapel mit „Stapel op Auto's“. Philippe hatte eine Teststrecke in seinem Garten und für seine Autosammlung richtete er ein eigenes Museum ein, sagt Boer.

Nun, es gibt Enthusiasten in allen Formen und Größen. Charbonneaux war einer, aber Wim Boer ist es sicher auch. Er nimmt mich mit in seine Garage, um Fotos für diese Geschichte zu machen, und ich frage ihn, ob er einen Rausschmeißer hat. Sicherlich sagt der Enthusiast: ein Renault 16, wenn du den gut behandelst, bringt dich immer nach Hause! Und das tut er auch, danke Wim.

### **Alfred Van der Gaast, Eigentümer des Centre 16**

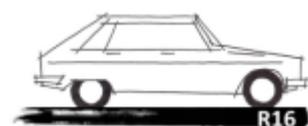
Alfred Van der Gaast bekam gesundheitliche Probleme, doch glücklicherweise konnte Ferencz Looijs (siehe Interview weiter hinten) ihm eine Zeit lang bei der ganzen Arbeit helfen. Doch am Ende beschloss Alfred trotzdem, Centre 16 zu verlassen. Aber dies ist seine Geschichte.

Bis zu seinem 37. Lebensjahr arbeitete Alfred als Buchhaltungsassistent, aber die Zahlen, die ihn später am meisten beschäftigten, waren 4 und 16. Als er noch jung war, kaufte der Buchhalter einen gebrauchten 4CV. Da sein Vater damals einen besaß, war er von diesem Auto begeistert. Außerdem fuhr er viel besser als ein Topolino, lockte er mich, als wir uns zu diesem Interview in Amsterdam trafen.

Auf Messen lernte Van der Gaast andere Enthusiasten kennen, darunter den Verkaufsdirektor von Renault Amsterdam, Otto Müller und gemeinsam gründeten sie den 4CV-Club Nederland. Am 10. September 1976 war es so weit. Alfred wurde Präsident und eröffnete ein Lager in Bergschenhoek bei Rotterdam. Regelmäßig fuhr er für Teile nach Frankreich. Und ja, manchmal kam auch ein 4CV mit ihm zurück. Mehr als einmal sogar. In den frühen 1980er Jahren musste etwas anderes für seinen täglichen 12 TS her, und der IJmuidener Unternehmer kaufte den ersten 16er. Einen drei Jahre alten TX in Ardoise-Blau und mit einem defekten Motor. Er übernahm ihn vom Schatzmeister des Panhard-Clubs. Van der Gaast reparierte den Motor und nutzte ihn täglich; das war der Beginn einer langjährigen Liebe. Alfred wurde inzwischen auch Schatzmeister des FEHAC, der Dachorganisation der niederländischen Oldtimer-Clubs. Bei seinem finanziellen Hintergrund ist das natürlich nicht verwunderlich.

In den zehn Jahren, in denen er den 4CV-Club leitete, kamen schließlich immer mehr Liebhaber des 16 (darunter Stef Ruijtenbeek und Rob Ferwerda). Aber das Auto erfüllte noch nicht die Altersgrenze von zwanzig Jahren (heute fünfundzwanzig) um dem offiziellen Renault Club beizutreten. Deshalb gründete das Trio 1986 das Register Renault 16. Es war eine Zwischenlösung, denn wie der 4CV Club selbst, ging das Register schließlich im Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas über.

Mitte der 80er Jahre (1986, um genau zu sein); das war so ziemlich der Beginn der 16er-Szene. Van der Gaast beschloss, seinen Job zu kündigen und das Centre 16 zu gründen. Das hat sich ausgezahlt, denn die Hinterradaufhängung dieser Autos verrottete schnell und es gab niemanden, der sie richtig gut reparieren konnte. Der 16-Kenner kaufte originale Fahrwerksträger von Renault (das war damals noch möglich), zeichnete sie genau nach und baute sie seither häufig nach. Alfred und ich, wir sprachen endlos während unseres Treffens in Amsterdam und nach meiner Bemerkung, dass die Facelift-Versionen meiner Meinung nach mehr wert sind als die Original R.1150, reagierte er vehement. Ja, ein TX ist etwas Besonderes, aber der alte Typ hat auch seine Reize! Der Unternehmer kaufte viele von ihnen, in den Niederlanden und in Frankreich. Die niederländischen Autos litten oft unter unserem Klima und wurden zu Spendern, die französischen waren von besserer Qualität. Schon seit Jahren fuhr Alfred deshalb im September mit seinen Renault 16 Freunden Wim Boer, dem



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

ehemaligen Renault-Vertreter Wim Schipper und Jaap Schoonderbeek nach La Douce, um Autos und Teile zu kaufen. Eine Tradition, mittlerweile. Manchmal ist Flugrost in der Lackierung. Ein solcher 16er wird dann zerlegt, abgeschliffen, mit Epoxid-Grundierung versehen und gespritzt. Das ist viel Arbeit, aber dann hat man ein richtiges Auto!



- Alfred van der Gaast hinter dem Steuer seines Cabriolets

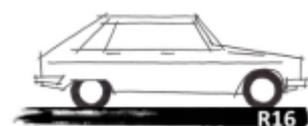
Bei einem dieser jährlichen Rundgänge kaufte Alfred auch ein 16er Cabriolet. Die Geschichte: 1966 entwarf Philippe Charbonneaux die Renault 16 Limousine (mit Kofferraum), und die Karosseriefirma Augereau baute zwei Exemplare, beide in Dunkelgrün. Eines davon ging in das Museum in Reims, das andere Auto verunglückte, als es ein Jahr alt war. Da das Dach beschädigt war, beschloss der französische Designer, es in ein Cabriolet/Pleinair umzuwandeln, und so geschah es auch. Charbonneaux bewahrte dieses Exemplar zu Hause in seiner Garage auf und zeigte es, als Alfred in den frühen 1980er Jahren mit anderen Vorstandsmitgliedern zu Besuch kam. Einige Jahre später wurde das Cabrio vom nächsten Besitzer zum Verkauf angeboten, und im September holte Van der Gaast es ab. Der Wagen war inzwischen weiß und mit einem originalen Carte Grise (Fahrzeugschein) versehen, auf der stand, dass es sich um ein Cabriolet handelte. Er importierte es mit einer Kopie davon, und nachdem es bei seiner Vermählung als Hochzeitsauto gedient hatte, verkaufte Alfred es wieder mit dem ursprünglichen Fahrzeugschein an einen französischen Freund. Das alte R.1150 Cabrio ist mittlerweile rot und mit einem TS-Motor ausgestattet.

Enfin, Alfred hat im Laufe der Zeit viele Autos gekauft und verkauft. Als ich frage, wie viele antwortet er lachend, dass ich besser fragen sollte, wie viele er verschrottet hat. Mehr als 100, sagt er mir. Daraus ergibt sich eine Fülle von Teilen, aber auch Wissen, dass er in seinem Geschäft nutzt, dass einen internationalen Ruf genießt. Er ist von Nieuwkoop über Haarlem nach IJmuiden gezogen, wo er bereits seit Jahren eng mit seinem Freund Jaap Schoonderbeek zusammenarbeitet. Kontinuität garantiert.

### Ron Vening, Bon Vivant im Herzen von Frankreich

Seit seinem Eintritt in den Ruhestand wohnt der Autoliebhaber immer öfter in seinem Zweitwohnsitz in Morvan. Feriendomizil? Nicht ganz, wenn man bedenkt, dass das Haus über eine Werkstatt mit zwei Hebebühnen für seine Renaults 16 verfügt. Und zu einer Werkstatt gehört natürlich auch ein Lager mit den notwendigen Ersatzteilen. „Quitte à le faire, autant bien le faire“ heißt es auf Französisch (wenn schon, denn schon).

Wie hatte er sich mit dem Virus infiziert? Nun, sagt Ron, mein Vater hat mit einer Ente angefangen und nach seinem Ami 6 und Simca 1301 kamen die Renaults. Sein erster 16 TS (ein '69er Vorfürhswagen von Renault Den Haag) machte sofort einen unauslöschlichen Eindruck auf mich. Nach drei Jahren und 100.000 Kilometern kaufte er einen blauen TS in der Garage Meidoorn in

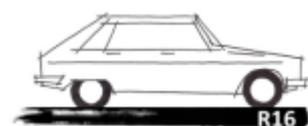


Badhoevedorp und der wurde dann wieder von einem TL in Vert Jardin abgelöst. Du weißt schon, dieses Knallgrün. Vening lacht: Ich baute ein Sportlenkrad ein, wodurch er sich noch schwerer lenken ließ und der alte Mann fuhr damit herum, als wäre es das Normalste der Welt! Der 15-jährige Jugendliche radelte derweil durch alle Autohäuser auf der Suche nach Arbeit. Bei Renault Amsterdam in der Wibautstraße durfte er Autos waschen, und dort sah der fleißige Arbeiter alle Klassenräume, in denen Händler aus dem ganzen Land ausgebildet wurden. Vening fand das beeindruckend, aber wer konnte damals schon ahnen, dass er eines Tages selbst dort unterrichten würde? Schließlich erhielt der Techniker aus dieser Ecke alle Arten von Werkstatthandbücher für den R16 und sogar eine Langspielplatte mit französischen Chansons, die speziell für die Markteinführung des neuen Autos angefertigt wurde.

Mit der Fachoberschule für Technik ist der Autoliebhaber technisch orientiert und von Renault ging er zur Focwa (der Dachverband der Karosseriewerkstätten) als Ausbilder und Unternehmensberater. Leidenschaftlich wie er ist, schrieb Vening neben seiner Arbeit auch Restaurierungshandbücher für den Citroën ID/DS und auch ein Buch über den Renault 16: La Vie de la Renault 16. Ein dickes Buch über den Renault 16, in dem er natürlich auch auf die Technik eingeht. Vening verkaufte eine ganze Reihe Fotokopien seines Manuskripts, aber es kam nie zu einer professionellen Veröffentlichung. „Das Glockenläuten kostete mehr, als das Begräbnis selbst“, erklärt er, und das sei schade. Jetzt spielt er mit dem Gedanken eine Website mit Beschreibungen und Videos über die 16 zu machen, aber eigentlich hat er zu wenig Zeit. Denn der 67-jährige Autoliebhaber hält immer noch Vorträge und Kurse für die DSTT-Stiftung (<https://www.ds-tt.nl>) um Wissen über die Citroën DS weiterzugeben. Vening macht das mit einem siebenköpfigen Team, wobei er sich um die Karosserie kümmert. Kürzlich gab es noch ein Treffen in dem neuen Automuseum, dass der ehemalige Mehrmarkenhändler Henk Visscher und Supertechniker Wim Donkervoort in Buren zusammen betreiben. Schaut es euch mal an auf <https://visscherclassique.nl>. Im Laufe der Jahre, sagt Ron, verlagert sich mein Interesse mehr und mehr von der eigentlichen Bastelei zur Weitergabe von Wissen und dem Erstellen von Videos.

Diese Citroëns sind wunderschön, sage ich, aber natürlich geht es mir um la Seize Ron (den 16er)! Er lacht und erzählt mir, dass er kürzlich seine DS D Super 5 verkauft hat; zu kompliziert für das Landesinnere von Frankreich. Das DS-Hobby ist jetzt hauptsächlich Theorie und seine 16er sind für die Praxis. Er hat drei: neben dem Haus steht ein Spenderauto und in seiner Garage hat Vening zwei weiße TS mit rotem Kunstleder. Den ersten hat er von alten Leuten aus Orleans übernommen, die ihn einst neu gekauft hatten. Das hat mich ein Jahr gekostet, lacht der Genießer, aber dann war er in einem neuwertigen Zustand. Er benutzt ihn gerne für Vereinstreffen. Wenn es irgendwo etwas zu tun gibt, hängt er den 16er hinter sein Wohnmobil und fährt los. Der andere ist einer der letzten produzierten TS (von 76). Mit der Hilfe von Laurent Lamat (dem Sekretär der Amicale Renault 16) fand der Focwa-Rentner ihn 1994 in Clermont-Ferrand. Und da er mehr unter der französischen Sonne als unter den holländischen Wolken lebt, brachte er den Wagen 2016 trotzdem mal nach Morvan. Er ist unter anderem mit einem TX-Kühlergrill und -Lenkrad ausgestattet, aber das war original so für die letzten 500 Exemplare, so versicherte ihm der Renault 16-Experte Wim Boer. Also lass es so wie es ist! Ich habe ihn für den Salon Champenois du Véhicule de Collection ausgeliehen, die jährliche Oldtimermesse in Reims, erzählt Vening stolz.

Ron Vening sammelt, das ist jetzt klar. Autos, Teile, Wissen und Dokumentation. Nicht umsonst hat Bernard Vermeylen von La Renault 16 De Mon Père angefragt und ich klopfe jetzt auch an seine Haustür. Gibt es sonst noch etwas, frage ich ihn? Ja, in der Tat, was ist mit meiner Sammlung von Miniaturen? Wenn ich ab und zu eine Partie ergattern kann, werde ich das natürlich tun!  
Ob 1 : 24 oder 1 : 18, ich habe sie in allen Formen und Größen.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Durch seine eigenen 16's (groß und klein) wendet sich das Gespräch dem Markt zu und Vening bestätigt, dass sich die Preise in den letzten Jahren verdreifacht oder sogar vervierfacht haben. Ein TL oder ein TX? Jeder sagt TX, aber ich würde einen blitzsauberen TL mittlerweile auch nicht mehr stehen lassen. Obwohl man etwas weniger Luxus hat, ist das Fahrgefühl das gleiche, einschließlich des fantastischen Sounds! Nach all den Jahren weiß ich immer noch nicht, woher dieser herkommt, sagt Monsieur 16 und ich erzähle ihm, dass ich früher auf der Straße stehen konnte und dann hörte, ob ein TL oder TS vorbeikam. Der Querstrom-Zylinderkopf hatte doch einen etwas abweichenden Klang. Ein Gespräch unter Enthusiasten...



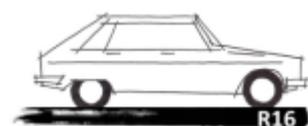
- Ron Vening und das Gründungsfoto der Amicale 16 mit der französischen Trikolore in der Mitte

Ich frage Vening nach dem französischen Clubleben und er erklärt begeistert: 1994 war mein R16-Buch fertig und Ich schickte, eigentlich ohne Erwartungen, ein Exemplar an die Zeitschrift La Vie de l'Auto (<https://www.lva-auto.fr>). Meine Kinder sahen ein paar Monate später, dass das Fachblatt einen Artikel darüber geschrieben hatte und auf der nächsten Seite war eine Veröffentlichung über die Gründung der Amicale Renault 16. Unvermeidlich fragte Luc Dassens mich, ob ich mitmachen würde und so kann es sein, dass man mein TS auf dem Gründungsfoto findet. In der Mitte siehst du die französische Trikolore blau-weiß-rot. Lustig, mein Weißer in der Mitte hat gelbe Schilder....

Vening genießt das französische Leben, so ist er gerade vom 43ten Salon Epoqu'auto in Lyon zurückgekehrt, wo sein Club ebenfalls vertreten war. Er wird bald einen Videobericht auf seinem eigenen YouTube Kanal veröffentlichen. Solche Dinge macht er oft, mit Wouter Jansen von <https://www.citroexpert.nl>, der in der Nähe wohnt. So gehen die Fahrten mal nach Süden und manchmal wieder nach Norden, denn Die Amicale Renault 16 hat ihre Heimatbasis in Pomponne bei Paris. Wusstest du, dass Renault einen ganzen Ausstellungsraum auf der Champs-Élysées mit einem großen Laden und den neuesten Autos hat? Ein Riesenspaß!

Und weiter über den Club Amicale: na ja, die Dinge sind da ganz anders, als wir es im kalten Norden gewohnt sind. Meine Freunde Tintin (der Spitzname des Vorsitzenden Jacky Bertin), Luc Dassens und Christophe Delu organisieren keine Treffen, sondern ganze Happenings (und das tun sie natürlich, nicht nur die drei). Bei der Amicale trifft man sich tagsüber und gegen Abend wird die Flamme entzündet; dann gibt es ein üppiges Abendessen und eine Party bis spät in die Nacht! Mit ein bisschen Glück rollt man am frühen Morgen ins Bett. Das sorgt natürlich dafür, dass wir uns alle gut kennen und dass wir füreinander da sind, wenn etwas passiert. Und Fabienne Dubois vom Club Bleu 16 aus dem Süden, treffe ich auch überall; die französische Renault 16-Szene ist eine eingeschworene Gemeinschaft, verstehst du?

Wir philosophieren noch etwas über die Veröffentlichung eines solchen Renault 16-Buches wie dieses. Sollte man es auf die altmodische Art, auf Papier oder online machen? Denn Druck und



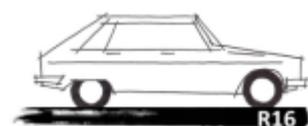
Vertrieb kosten eine Menge Geld. Und machst du es nur auf Niederländisch oder übersetzt du es auch? Siehst du, sagt Vening, zusammen mit Leuten wie Wim Boer und Stef Ruijtenbeek gehöre ich natürlich zur alten Generation der Renault 16-Fans, aber inzwischen gibt es eine neue Generation, die einen anderen Ansatz verfolgt. Schau mal auf Facebook bei Cérise Enroute vorbei. Das ist eine Fanpage, die von einer jungen Dame eingerichtet wurde und die sehr viel Publikum anzieht. Vielleicht macht es online mehr Spaß. Und was den Inhalt angeht, solltest du dich vielleicht auch bei dem niederländischen Centrum voor Autodocumentatie in Helmond vorbeischauen. (<https://www.ncad.nl>). Wer weiß, was du dort noch Interessantes findest.

So sind wir am Ende unseres Interviews und als ich ihn frage, was er jetzt jeden Tag fährt, lacht Vening: einen Twingo und ein Entlein, das ich mit Hilfe von Wim Boer gekauft habe. Auch eine Liebe aus der Vergangenheit (das heißt der 2CV :-). Na ja, man kann nicht alles haben, sagt er und zuckt mit den Schultern. Nun... ich denke, lächelnd, das ist relativ. Vielen Dank für dieses Gespräch, Ron!

### **Barbara de Bruin, Spinne im World Wide 16-Web**

Sie haben es im letzten Interview mit Ron Vening schon gelesen: Cérise Enroute ist ein Phänomen im Netz. Die Dame, die dahintersteht, heißt Barbara de Bruin und entspricht nicht gerade dem stereotypen Bild des Renault 16-Liebhabers. Schließlich ist sie weder ein Mann, noch stammt sie aus einer Familie, deren Vater ein solches Auto besaß, sie ist sehr aktiv im Internet und eher blond, anstatt graue Haare zu haben. Das ist erfrischend und wirft die Frage auf, was hinter der neuen Generation von Enthusiasten steckt? Zeit für eine Reise nach Amstelveen, wo sie mit ihrem Freund lebt.

Während unseres Treffens zeige ich ihr einen Vorabdruck meines Buches. Mit Interesse blättert sie es durch und bleibt fast sofort bei der Farbübersicht hängen. Das muss sie natürlich, wenn man De Bruin heißt (niederländisch für Braun). Farben regen ihre Fantasie an, sagt sie, vor allem, wenn es sich um Schattierungen von Rot handelt! Der Name ihres berühmten Facebook-Profiles Cérise Enroute steht daher in Verbindung mit der französischen Kirsche oder dem Weinrot. Sogar die Exportfarben sind da, sagt sie überrascht, aber dann vermisst sie wieder die australischen Farbtöne. Ich kann dir dabei helfen, wenn du möchtest, denn ich habe mehrere Kontakte im Outback. Diese verschiedenen Farben kommen von lokalen Farbherstellern und haben auch andere Namen, ohne Codierung. Immerhin wurde der 16 TS in Melbourne montiert, mit so vielen lokalen Zulieferern wie möglich. Sie verrät mir, dass sie ihre internationalen Kontakte auch für den deutschen Martin Zabel nutzt, der einen Renault 16 Kalender für seinen Club macht. Für jeden Monat gibt es einen Seize (R16) vor einem landestypischen Hintergrund und um diese Fotos zu bekommen, nutzt Zabel gerne ihr Netzwerk. Sie stöbert ein wenig weiter und schaut sich eifrig die Seiten mit den Links zu den Renault 16-Seiten an. Das ist genau ihr Ding, aber sie weist mich darauf hin, dass es im Internet auch ein weiteres Video mit Jean-Michel Juchet, dem Sohn von Designer Gaston Juchet gibt (<https://www.youtube.com/watch?v=Es-sxcSmXds>). Der Apfel fällt nicht weit vom Baum, wie es scheint, denn wenn ich weiterklicke, ist da ein Video vom Sohn, Direktor für PR und Kommunikation, bei der französischen Niederlassung von BMDoubleV (BMW). Der Link über den Renault 16 sollte natürlich auch dabei sein, sagt sie bemerkenswerterweise! Das Video heißt: Sans mon père la Renault 16 n'existerait pas (ohne meinen Vater würde der Renault 16 nicht existieren) und ist Teil einer sehr schönen Serie namens Petites Observations Automobiles, in dem Fahrzeuge vorgestellt werden, die (wie der R16) die Fantasie anregen. Man findet diese besonders interessante Serie von



Renaud Rebaudi unter

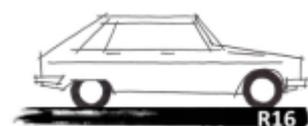
[https://www.youtube.com/results?search\\_query=petites+observations+automobiles](https://www.youtube.com/results?search_query=petites+observations+automobiles).



- Barbara de Bruin alias Cérise Enroute an ihrem zweiten Renault 16

Über Zabel und Juchet kommen wir schließlich zu den Unterschieden zwischen den Ländern, und De Bruin bestätigt, dass die niederländische Renault 16-Szene völlig anders ist als die Französische. Sie beherrscht die Sprache und war mehrmals bei internationalen Treffen der Amicale Renault 16, unter anderem beim fünfzigsten Jahrestag des Autos. Das war eine dreitägige Veranstaltung mit einem Besuch im Werk in Sandouville. Es sind immer noch dieselben alten Gebäude. Und was halten Sie von diesen Partys, wenn sie ein Treffen veranstalten? Das ist wirklich ein Phänomen! Ich stand da und habe die Ohren gespitzt...

Ich habe bereits geschrieben, dass Barbara und ihr Freund nicht mit dem 16 aufgewachsen sind. Aber woher kommt dann die Liebe, frage ich sie? Als wir neben einem riesigen Flügel sitzen, erklärt sie, dass sie Gitarre spielt und ihr Freund Klavier. Für einen Gig muss man also seine Instrumente mitbringen können und auch wenn es kein Flügel ist, ein elektronisches Klavier muss natürlich in den Kofferraum passen. Der Renault 4 war nichts für uns, aber bei dem 16er hat es sofort Klick gemacht. Den ersten (einen Weißen mit rotem Interieur) haben wir 2007 gekauft und obwohl er nicht besonders gut war, haben wir ihn immerhin noch vier Jahre lang gefahren. Im Jahr 2012 kauften wir den ockerfarbenen TS auf dem Bild. Dieser 391 Jaune Gold ist sehr charakteristisch und auch sehr selten. Soviel ich weiß, fahren noch drei in Frankreich und einer in Japan, Zitat De Bruin. Im Jahr 2017 nahmen die Amstelveners damit am Concours d'Elegance in Paleis 't Loo teil. Aber das Prunkstück wurde auch für den täglichen Gebrauch genutzt, und das ging gut. Das musste es auch, sagt sie, weil wir in Amsterdam wohnten und man dort nur ein Auto haben darf. Bei 40.000 Kilometern pro Jahr haben wir den Motor überholt und ein Fünfgang-Getriebe einbauen lassen. Wie auch immer, dass die Liebe zum Renault 16 tief sitzt, wird deutlich, als die bescheidene Gitarrenlehrerin erzählt, dass das Auto ein Hauptgrund war, für den Umzug von Amsterdam nach Amstelveen. Denn inzwischen, darf man im Zentrum von Amsterdam nur noch einen Oldtimer haben, wenn er schon im Besitz ist, es darf kein Oldie mehr zugelassen werden, doch genau das wollten Sie! Unser neuer TS (der Dritte also) kommt aus dem Centre 16 und wurde in zwei Jahren von vorne bis hinten restauriert. Der Motor und das Getriebe wurden vom alten Wagen in den neuen eingebaut und die Farbe von weiß auf 721 Rouge Bordeaux geändert. Ja Han, das musste einfach so gemacht werden, lacht die Dame hinter Cérise Enroute. Der nagelneue R16 kommt in die Garage und für den täglichen Gebrauch haben sie jetzt einen Twingo in der Einfahrt.



Über Facebook erklärt Barbara: Cérise Enroute ist nur mein Profil und zusätzlich habe ich eine spezielle Seite für unseren eigenen Renault 16 (Cérise's R16): wir machen oft schöne Reisen ins Ausland und ich schreibe gerne darüber. Zuerst habe ich das auf Henri Vermeers Seite für französische Klassiker, Route Nationale ([https://www.routenationale.com/blogs/category/blog-seize?fbclid=IwAR30EqwYd34Jyw4q3MckL\\_9E7fzbofdZdfqZSMqDMJVSizmJbzghP3zKzrQ](https://www.routenationale.com/blogs/category/blog-seize?fbclid=IwAR30EqwYd34Jyw4q3MckL_9E7fzbofdZdfqZSMqDMJVSizmJbzghP3zKzrQ)) getan und später wechselte ich zu Facebook. In sieben Jahren hat Cérise's R16 2.500 Follower aus allen möglichen Ländern gewonnen. Die meisten kommen aus Frankreich, aber es gibt auch treue Follower aus Algerien (einer ehemaligen Kolonie der Franzosen), Amerika und Australien. Und zusätzlich zu dieser Seite Cérise's R16, ist Barbara Administrator für die ursprünglich französischen Facebook-Gruppen La Belle Française mit 1.900 Followern, Renault 16 Group(e) mit 2.900 Mitgliedern und Fanclub Renault 16 mit nicht weniger als 23.500 Teilnehmern. Damit bin ich mehr in der internationalen Szene als in der niederländischen. Als Administrator lese ich alles, was kommt und das kostet eine Menge Zeit! Die Leute haben oft keine Ahnung, aber die Realität ist, dass ich jeden Abend vor dem Bildschirm sitze und all die Einträge der Renault 16-Fans lese.

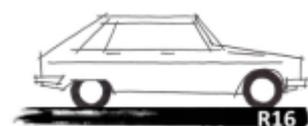
Undankbare Arbeit? Manchmal scheint es so, aber De Bruin, alias Cérise Enroute, begeistert damit eine neue Online-Generation von Enthusiasten. Ist das nicht großartig?

### **Marleen und Geert Ehrismann, den Leuten hinter Renault16shop.com**

Was meinst du, sind Autos eine Männersache? Ich glaube, Ron Vening hat mir schon erzählt, dass der Präsident des französischen Clubs Bleu 16 eine Dame ist und wo ich vorher mit Barbara de Bruin gesprochen habe, habe ich für dieses Interview Marleen Ehrismann und ihren Bruder Geert besucht. Das ist eine schöne Entwicklung in der Welt von „la Seize“! Und was mir bei all den Gesprächen über dieses Auto auffällt, ist, dass es einen großen Antrieb gibt, zusammen zu arbeiten. Die Welt des Renault 16 ist nicht so groß, und viele Enthusiasten helfen sich gegenseitig, die Autos am Laufen zu halten. Zusammenarbeiten ist ein besseres Motto als Neid, sagt Geert dazu, es ist eine Art Club von Freunden. Und jetzt, wo ich für mein Buch in die Welt des Renault 16 eintauche, kann ich nur zustimmen.

Natürlich frage ich nach den Ursprüngen des Unternehmens. Marleen lächelt und sagt, dass Geert den Anfang machen darf und dass sie dann ihre Version zeichnen wird, die korrekt ist. Geert erzählt mir: Zur Zeit meiner Abschlussprüfungen fuhr ich täglich mit jemandem zur Baustelle, natürlich mit einem 16er. Selbst bei hohem Tempo war es noch bequem und ich liebte das. Dann, einige Jahre später, wartete ich an einem Bahnübergang und sah einen Zug mit nagelneuen TXs, da fasste ich den Entschluss: So ein Auto will ich auch! Den ersten habe ich mit ein paar Studenten gekauft, aber er siechte geradezu dahin, der zweite kam, als ich bereits im Bildungswesen arbeitete (Ehrismann lernte Sozialwissenschaften). Er schien perfekt zu sein, aber wie der vorherige war dieser Renault auch verrottet, und so wollte ich ihn restaurieren. Es war die Zeit, als man noch alles beim Händler kaufen konnte, von Rahmen über Schweller bis zum Blech. Und für fünfzig Gulden kaufte ich damals Teile und ich sammelte mehr und mehr. Man bräuchte nur mal einen Motorblock... Das macht jetzt keinen Sinn mehr, da es nicht mehr viele gute verwertbare Autos gibt.

Jan Walrecht kannte er bereits vom Basketballspielen, und auch mit Piet van Eggelen kam Geert ins Gespräch über ihr gemeinsames Hobby. Sie beschlossen bald, alte Lagerbestände von Renault Vertreter zu kaufen, und so entstand der Renault 16 Club Tilburg (<https://renault16.nl>). Wir hatten den Namen nicht sehr gut gewählt sagt der sympathischen Unternehmer, da es sich eher um ein Teilegeschäft handelte, mit dem wir unser Hobby finanzierten, als ein Oldtimer-Club. Die Leute wollten beitreten, aber natürlich wollten wir es lieber so lassen wie es war. Während Jan und Piet im Laufe der Zeit andere Interessen bekamen, fand ich immer mehr Spaß daran (!) und als ich 2012 nach Eindhoven zog, meldete ich mich bei der Handelskammer. So wurde es zu einem Geschäft. Marleen



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

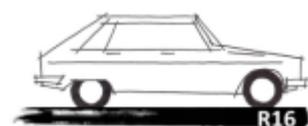
verrät, dass sie einen ganz anderen Hintergrund hat. Pädagogische Hochschule und dann Heilpädagogik an der Radboud Universität in Nijmegen. Aber statt der Arbeit hat sie sich für die Familie entschieden. Marleen: aber irgendwann musste ich noch etwas anderes zu tun haben. Geert wollte gerne online sein und ich hatte schon einmal einen Webshop gebaut. Eins und eins ist zwei, denkt man. Aber im Jahr 2014 wusste ich überhaupt noch nichts über Autos und es war eine Menge Arbeit! Alles dreisprachig und mit Unterlagen aus dem Renault-Katalog. Mit fünfundzwanzig Artikeln in der <https://www.renault16shop.com> habe ich gestartet. Vielleicht sind es jetzt tausend. Geert: Das Erste, was wir verkauft haben, war ein Y-Stück aus der Kurbelgehäuseentlüftung. Stimmt nicht, lacht seine Schwester, es war ein Bremsschlauch. Ich bin mir sicher, denn ich war schockiert über diese Bestellung! Hilfe, jemand hat bezahlt, was soll ich tun? Wirklich Han, das ist die Wahrheit, lacht sie. Geert zuckt mit den Schultern. Na ja, wir leben alle in unserer eigenen Realität...

Wie auch immer, als Leser verstehst du schon, dass unser Gespräch eher informell ist, genau wie Bruder und Schwester miteinander umgehen. Seit wir zusammenarbeiten, sind wir uns viel nähergekommen, sagen beide. Das liegt auch daran, weil es klare Absprachen gibt: Geert der Großhändler CQ Classic Parts und Marleen der Webshop, der formell in Foos (dem Franse Oldtimer Onderdelen Shop oder auf Deutsch: französischen Oldtimer Ersatzteile Shop) untergebracht ist. Als Großhändler, beliefert Geert auch andere bekannte Firmen wie <https://www.franzose.de> und die französische Variante <https://www.cipere.fr> (von Citroën, Peugeot und Renault), aber der überwiegende Teil des Umsatzes stammt jedoch nach wie vor aus dem eigenen Einzelhandel. Aufgeteilt zwischen Renault 12 (ein Drittel des Umsatzes) und 16. Aber wir schauen, ob er breiter aufgestellt werden kann, sagt Marleen. Denn jüngere Autos wie der Renault 14 und 18 kommen inzwischen auch vorbei. Mit dieser Seite haben wir uns ja einen Namen gemacht. Ein 16er-Fan, der aus den Niederlanden nach Frankreich gezogen ist, wurde für Teile an uns verwiesen. Toll, oder?



• Marleen en Geert Ehrismann vom Renault16shop.com

Was Bruder und Schwester nicht erwartet hatten, war, dass die Verkaufswebsite auch einen Einkaufskanal eröffnete. Plötzlich wussten auch internationale Anbieter, wo sie zu finden waren. Und neben dem Aufkauf alter Lagerbestände kauft und investiert das Unternehmen auch in die Produktion neuer Teile. Natürlich müssen wir unseren Lebensunterhalt verdienen erklärt Geert, aber wir horten das Geld nicht. Wir ziehen es vor, das Sortiment zu erweitern, damit die Autos am Leben bleiben. Darin liegt meine wahre Leidenschaft! Nimm zum Beispiel dieser Blinklichter aus dem TX, das war immer schwer zu bekommen. Da sie auch an dem ersten Renault 5 Turbo sind, habe ich



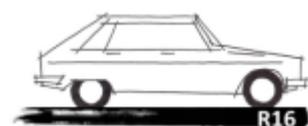
zusammen mit dem Verein in Sie investiert. Und für den Lotus Europa haben wir neue Kolben hergestellt, die nun ihren Weg durch die internationalen Online-Lotus-Shops finden. Diese Marke wächst, aber genauso wie wir das für Lotus tun, stellen wir auch für die regulären 16 Gummis, Lager, Verteilersätze, Kolben, Buchsen und Nockenwellen her. Für Motoren haben wir jetzt fast alles, und unser Stammmechaniker Gerard Fleuren hat einen Teststand eingerichtet damit wir sicher sein können, dass alles in Ordnung ist. Das ist sehr wichtig, wenn man zum Beispiel einen Motor nach Kanada verschickt, wie neulich. Wir zeigen so einem Kunden vorab ein Video, auf dem der Motor läuft.

Marleen und Geert wollen es gerne richtig machen, so viel ist klar. Deshalb tun sie sich manchmal schwer mit den Reaktionen in den sozialen Medien. Geert hierzu: Wir sind auf Teile von Autos spezialisiert, die fünfzig Jahre alt sind. Einkauf, Lagerung, Personal und Herstellung kosten Geld. Wir können das nicht immer für den Preis machen, den sich Privatleute gegenseitig berechnen. Und eine neue alte Heckklappe, die dreißig oder vierzig Jahre lang irgendwo in einem Lagerhaus aufbewahrt wurde, kann Flugrost oder Kratzer haben. Während wir dann stolz darauf sind, sie anzubieten, gibt es Kunden, die buchstäblich nagelneu erwarten und ihre Enttäuschung auf Facebook zum Ausdruck bringen; das tut weh. Marleen fügt hinzu: aber unser Ausgangspunkt ist, dass der Kunde immer Recht hat, und wir lösen das Problem einfach.

Die Teile befinden sich in einem Schuppen in der südlichen Grenzregion (zwischen den Niederlanden und Belgien), das ist schon immer so gewesen. Aber eigentlich ist es egal, wo wir sind, sagt Geert, weil wir keine Kunden empfangen, alles geht online. Vielleicht unterstreicht der Standort auch den internationalen Charakter unseres Unternehmens. Natürlich kommen die meisten Renault 16-Verkäufe aus Frankreich, aber ansonsten geht es in die ganze Welt: Amerika, Australien, Neuseeland, Japan, Nordmazedonien, Russland und Afrika, zum Beispiel. Er sagt: Auf Zypern habe ich zusammen mit Gerard den TL meines guten Freundes Hector wieder zum Laufen gebracht. Er stand zehn Jahre lang still! Jetzt suche ich eine weitere Buchse für einen rechtsgelenkten TS-Automatik von ihm. Ich werde mal bei Duncan Topliss von <https://www.retrorenaultservices.co.uk> nachfragen. Und Marleen fügt hinzu: Auch wenn ich nach Guadeloupe reise, dann steht ein Renault 16 für mich bereit. Kunden? Sagst du besser Freunde, es macht unglaublich viel Spaß, diese Kontakte zu pflegen! Übrigens, beim Renault 12 ist die Marktverteilung anders. Im Ostblock fährt er als Dacia 1300 herum und in der Türkei als Renault Toros. Es gibt also eine Nachfrage aus dieser Region und weil man dort noch Neuteile bekommen kann, kaufen wir dort auch wieder ein.

Es ist natürlich selbstverständlich, wenn du den Renault16shop.com besuchst; dass es hier nur um Ersatzteile geht. Aber als ich frage, ob Bruder und Schwester Ehrismann auch Autos verkaufen, antwortet Geert: Das ist eine ganz andere Geschichte. Ich bin ein Perfektionist und bekomme keinen Schuppen voller Autos mit der Qualität meinen eigenen TS. Wenn die Qualität weniger gut ist, habe ich kein gutes Gefühl dabei, jedenfalls nicht, wenn ich ihn verkaufen muss. Schau, Marleen hat einen TL als Tagesfahrzeug und sie mag ihn. Aber eine andere Person könnte vielleicht anders darüber denken. Übrigens, jetzt wo wir über Autos reden: Ich beteiligte mich noch am Verein De Witte Olifant (der Weißen Elefanten), offiziell eine Stiftung mit Jan Walrecht, Piet van Eggelen und Robert van Ieperen. Letzterer ist auch Vorsitzender des Alpine Renault Club Niederlande. Als wir den ersten Renault 16 kauften, sagte der flämische Verkäufer mit prächtigem Akzent: Mit viertausend Kilometern ist es jetzt eines der sprichwörtlichen weißen Elefanten, suh (sowie die Flamen nach fast jedem Satz sagen). Du verstehst mittlerweile, dass der Club außergewöhnliche Renaults für künftige Generationen erhalten will.

Und darum geht es schließlich, sagen Bruder und Schwester zum Schluss. Unser Erbe zu bewahren!

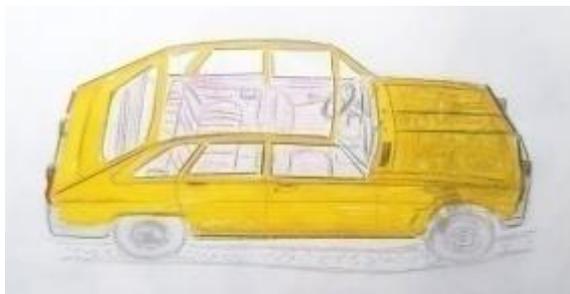


### Cees Koekoek und Ferencz Looijs: Tüfteln als Hobby, schöner geht's nicht

Als Leser weißt du, was mich veranlasst hat, mein Buch zu schreiben: Ich wollte einen guten 16er kaufen und es ist mir gelungen: einen 1977er Gris Elysee TL. In perfektem Zustand, aber ohne den heiligen Gral eines Fünfgang-Getriebes. Nun, dabei konnten mir Cees und Ferencz helfen. Ich machte also die Bekanntschaft der beiden und habe sie für einen Beitrag zusammengetrommelt:

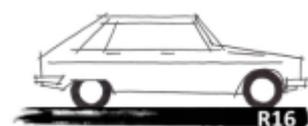
Cees und Ferencz sind eng befreundet, das wird schnell klar, wenn man mit ihnen spricht. Cees erzählt, wie sie sich kennengelernt haben: Vor zwölf Jahren kaufte ich einen touareg blauen TX von Jac Maurer (dem Autor des Buches Renault, 100 Jahre in den Niederlanden) den ich vier Jahre lang hatte. Wegen des amtlichen Kennzeichens 04-UG-09 hingen wir sehr an diesem Auto, weil der 4. September ist mein Geburtstag. Aber ja, dann kam ein verlockendes Angebot für das Auto, und was geschehen ist, ist leider geschehen. Also machte mein UG Platz für den UJ und eine Reise nach England erwies sich als tödlich für letzteren 16: auf drei Zylindern kehrten wir nach Hause zurück. Wir schreiben 2014 und Wim Boer verwies mich an Ferencz, der diagnostizierte, dass ein Loch im Kolben vorhanden war. Ja tatsächlich, fügt Ferencz hinzu, Cees kam nach Arnheim und schaffte es durch den Nebel, den er erzeugte, zur Wettervorhersage. Ungeheuerlich war das! Aber es war der Beginn einer engen Freundschaft.

Der 63-jährige Koekoek erzählt, dass er schon als Junge in der Blechbearbeitungswerkstatt des Nachbarn ausgeholfen hat, aber beruflich ging er doch in eine andere Richtung. Über einen Umweg bekam er einen Job bei einer Station zur künstlichen Befruchtung in Lutte (einem Dorf in der Region Twente), wo er zweiunddreißig Jahre lang blieb. Mit einer kurzen Unterbrechung tauschte Cees schließlich die Kühe gegen die Apfel- und Birnenplantage auf dem Landgut, das er jetzt verwaltet und wo er zusammen mit Ferencz eine kleine Werkstatt betreibt. Letztere für die Wartung der Geräte und für das Hobby, denn das Tüfteln an 16ern fasziniert ihn. Natürlich auch, weil sein Vater drei davon hatte.



- *Die Heimarbeit von Ferencz als Kind*

Auch bei dem 51-jährigen Ferencz reicht die Liebe weit zurück. Er zeigt mir ein sorgfältig zusammengestelltes Album über den 14-43-PU. Ein blaues Exemplar, das sein Vater 1971 bei der Renault-Agentur Du Soleil Kreijtz in Arnheim kaufte. Die Fotos im Nachschlagewerk wechseln sich mit Zeichnungen ab, die Looijs machte, als er sieben Jahre alt war. Der 16er war sein Ein und Alles (!), und als Jugendlicher stöberte er gerne durch die Lager des Renault-Händlers Fransen. Wenig später erlernte er an der Unteren Technischen Schule den Beruf des Mechanikers an seinem Lieblingsauto, und natürlich auch mit dem offiziellen Renault SUN-Tester. Er besorgte sich einen echten Renault Overall und noch bevor er seinen Führerschein hatte, reparierte der angehende Mechaniker den ersten R16. Mit einem Lächeln im Gesicht erzählt der kreative Techniker dann, dass er von seinem ersten offiziellen Arbeitgeber, EBAG-Trucks, einen schweren stählernen Aktenschrank mit nach Hause nahm, den er von vorne bis hinten in seinen halbtoten TX einlud. Nun, dann versteht man das Geschäft natürlich!



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Beruflich war er lange Zeit mit Lastkraftwagen beschäftigt, denn von DAF wechselte er zur Armee und über GPdW (einem Arbeitsvermittler in der Transportbranche) zu Mercedes und Iveco, bevor er schließlich noch einmal ins Verteidigungsministerium wechselte, um Ausbilder für Schwertransporte zu werden. Aber das Basteln am 16er zog sich immer wie ein roter Faden durch sein Leben. Seit sie sich kennengelernt haben, tüftelt er in seiner Freizeit gerne zusammen mit seinem Freund Cees Koekkoek in Loenen aan de Vecht (bei Utrecht). Derzeit ist Looijs zwischen zwei Jobs und bietet er Alfred van der Gaast in IJmuiden eine helfende Hand an. Manchmal sollte man nicht zu viel nachdenken und einfach Dinge tun, erklärt er. Centre 16 gefällt mir, und diese Autos müssen fahren; zum Glück habe ich noch etwas Zeit, bevor ich wieder einen neuen Job beginne.

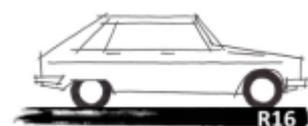
Wie Koekkoek ist Looijs kein rein kommerzieller Mensch, sondern im Herzen ein Techniker und R16 Enthusiast. Das ruft automatisch Sympathie hervor, und in diesem Sinne schlug er vor mal ein Jahrestreffen in Arnheim für den deutschen Club 16 zu organisieren. Seine damalige Freundin half kräftig mit (ein Understatement) und gemeinsam fanden sie heraus, wie viel Arbeit es ist, 80 Menschen für ein Wochenende lang zu unterhalten. Es sei ein Hobby und daher alles ehrenamtlich, sagt er, aber es ist trotzdem beeindruckend zu sehen, wie viel Geld da so reingeht.



• Cees Koekkoek und Ferencz Looijs in ihrer Werkstatt

Wie sehen diese Freunde die Zukunft des R16? Ferencz antwortet: Ich sehe sie positiv, aber der Markt verschiebt sich. Früher konnte man ein altes Auto für 200 Gulden kaufen, und davon gab es viele. Aber jetzt ist das Gesöff viel dünner und die Qualität besser. Am Ende bleiben die Autos im Konkurs-Zustand, sowohl hier als auch im Ausland.

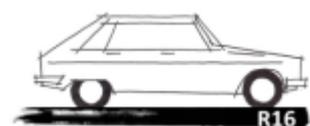
Zu ihrer Rolle in der Welt des Renault 16 sagt Cees: Wir haben überhaupt keine offizielle Rolle, denn wir sind Hobbyisten und keine Firma. Wir finden es einfach schön, dass die Renaults 16 weiterfahren und wenn wir ab und zu jemandem dabei helfen können, tun wir das. Aber wir können auch nicht alles selber machen. Für Blecharbeiten klopfen wir manchmal an die Tür von Marcel Berg bei Berg Autoservice in Montfoort. Aber da hört es auch schon auf, denn wir handeln nicht mit Autos und wir



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

handeln nicht mit Teilen, wie es offizielle Firmen tun. Diese Welt der 16 ist eine Art Club von Freunden und gemeinsam müssen wir dafür sorgen, dass sie bezahlbar bleibt. Wir denken, dass das sehr wichtig ist, denn nur dann werden die Leute es weiterfahren. Und über ihre eigene Freundschaft sagen die Männer: ja, wir machen viel zusammen. Cees hilft Ferencz beim Tüfteln, umgekehrt springt Ferencz auf dem Gutshof ein und gemeinsam segeln sie und teilen sie Freud und Leid. Aber in einer Sache unterscheiden sich die Herren grundlegend: Cees fährt seit 2015 einen weißen TX und Ferencz... Er lacht: Lass es mich so sagen, ein echter 16 hat kein Plastik, er hat einen Kühlergrill aus Aluminium und schon gar keinen Spoiler am Heck! Je älter, desto schöner.

Apropos, wenn es um Freunde und Basteln geht: Dank Koekkoek und Looijs ist mein altes Viergang-Getriebe einem komplett überholten TX-Getriebe gewichen, und das Ergebnis ist grandios! Leise, sanft und supersparsam dazu. Weißt du noch, fragt Cees: 1981 stand es schon in der niederländischen Werbung: Ein Renault läuft länger mit einem Liter. In der Tat, ich erinnere mich.



## So kaufte ich meinen eigenen 16er

Dieser dunkelgrüne 36-28-VE, von dem ich im Vorwort sprach und in dem mein Vater mir das Fahren lehrte, als ich zwölf war, hat mich tief beeindruckt und mein ganzes Leben lang dachte ich, ich müsste selber auch einmal einen Renault 16 kaufen. Mit all dem Wissen, dass ich mir für dieses Buch angeeignet hatte, ging ich auf die Suche. Natürlich schaute ich auf Autoscout24 und auf Mobile. Seit Monaten gab es einen prächtigen R.1157 TL mit 55 PS Motor in Orange Andalou bei Roland Kayser von Atelier Automobile in Berlin. Er sollte horrende 18.600 Euro kosten, was ich für sträflich hoch ansah. Obwohl es noch nicht so seriös war, zehn Jahre vorher habe ich mich auch schon mit 16ern beschäftigt, und dann sah ich einen komplett restaurierten TS in Vert Dordogne (den will ich haben!) für 10.000 Euros, und das fand ich schon viel. Aber ja, gewöhnt euch an die steigenden Preise, denn ein einfacher Alfa Romeo Giulia aus dieser Zeit wird heute für mehr als dreißig Riesen verkauft und die DS legt noch ein bisschen was drauf.

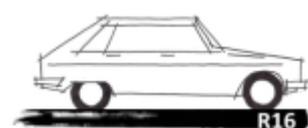
Jedenfalls dachte ich damals, dass die 55 PS zum minderwertigen 1.470-cm<sup>3</sup>-Motor gehörten und der Preis würde sicher noch sinken, jetzt, wo er schon so lange zum Verkauf stand. Ein schöner TL mit 66 PS kam auch noch dazu (in Ardoise Nacré) mit Fünf-Gang-Getriebe für satte 17 Tausend. Ein Auto, dessen Seite beschädigt war. Den wird es auch noch eine Weile geben, dachte ich. Nichts war weiter von der Wahrheit entfernt; ein paar Tage später verkaufte Kayser seinen orangefarbenen 16 und der blaue flog gleich darauf aus dem Laden. So ist das eben im Geschäft...

Dann fiel mir ein, dass die meisten Renaults in Frankreich stehen und dass das Klima dort natürlich besser ist. Also habe ich eine Suche in <https://www.leparking.fr> gestartet, einer Suchmaschine, die in ganz Frankreich (und weit darüber hinaus) sucht. Irgendwann komme ich auch zum Zug! Täglich erhielt ich Benachrichtigungen von meinem französischen Freund und oft verwiesen sie mich auf <https://www.leboncoin.fr> oder <https://www.lesanciennes.com>. Für die erste Seite muss man ein Konto anlegen, um die Kontaktdaten zu sehen, und man braucht eine französische Handynummer. Wer nicht stark ist, muss schlau sein. Ich habe das Problem über <https://www.lefrenchmobile.com> gelöst, wo man für einen Zehner eine SIM-Karte geschickt bekommt.



- *Der grüne Renault von damals wurde Jahrzehnte später von meinem eigenen 16er in Gris Elysee abgelöst*

Jeden Tag landete ein Haufen Schrott in meinem Briefkasten, und plötzlich sah ich ihn: einen super-robusten, restaurierten TX mit 35.000 Kilometern für zweiundzwanzig Tausend. Der höchste Preis, den ich je gefunden hatte, aber dann ist man auf einen Schlag fertig! Ich rief sofort an ... und war zu spät dran. Von diesem Moment ließ ich die Mails auf mein Handy statt auf den Laptop senden, damit ich schneller reagieren konnte. Ich lernte den Markt kennen und es wurde mir klar, dass viele Verkäufer denken, sie halten Gold mit einer Rostlaube in Ihren Händen. Zehn oder Zwölftausend für



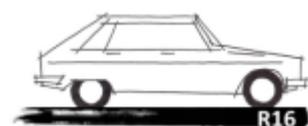
ein verlorenes Exemplar ist keine Ausnahme. Es kommt nur sporadisch vor, dass ein echter 16er auftaucht (und er wird auch Geld kosten). Im Sommer 2022 war es dann so weit. Ping sagte mein Telefon und ich sah einen Gris Elysee 16 TL, in den ich mich sofort verliebte. Ich habe sofort angerufen und füllte (in meinem besten Französisch, das sagt alles) meinen Fragebogen aus. Der Verkäufer wollte es reservieren, wenn ich schnell käme. „Demain“ sagte ich. Morgen reise ich an. Und ich machte mich fleißig auf die Suche nach einem Zug oder Flug nach Poiré sùr Vie, mitten in der Vendée. Aber ein anständiger Pilot landet nicht einfach in einem kleinen Dorf und aus „demain“ wurden fünf Tage. Denn bei all den Problemen auf den Flughäfen während Corona, wählten viele Reisende den Thalys und es war ja auch noch Ferienzeit.

Aber „la Seize“ wartete auf mich. Bei NS International buchte ich den Zug über Paris, und Nantes nach La Roche sùr Yon, wo mich der Verkäufer abholen würde. Was für ein Vergnügen! Ich nahm den Intercity nach Brüssel (puh, wie groß ist dieser Bahnhof, Schiphol ist kein Vergleich) und würde dann mit dem Thalys zum Gare du Nord in Paris weiterfahren. Meine Tochter hat mir fein säuberlich aufgeschrieben, wie ich vom Gare du Nord mit der Metro zum Gare Montparnasse komme, um dort in den Thalys nach Nantes zu steigen. Aber die Metro stand wegen Wartungsarbeiten still. Alle wollten ein Taxi und meine großzügige Umsteigezeit von eineinhalb Stunden verschwand wie Schnee in der Sonne. Also sah ich den Zug nach Nantes buchstäblich direkt vor meiner Nase abfahren. Schade, natürlich, aber la Seize wartete auf mich.

Glücklicherweise konnte ich an diesem Tag einen Platz im aller- allerletzten Zug nach Nantes finden und musste dann eine Erstattung zu Hause über eine spezielle Website beantragen. Aber das geschah auf Französisch, wie im Kasino: rien ne va plus, das Geld ist nicht mehr dein! Ich kam um Mitternacht an und ein mürrischer Taxifahrer war bereit, mich für 200 Euro, nach La Roche zu bringen. Entschuldigen Sie, der Zug kostet einen Zehner! Er zuckte mit den Schultern und ich suchte mir ein kleines Hotel in der Nähe des Bahnhofs. Ich war erschöpft, aber, wie ich schon sagte, „la Seize“ wartete auf mich. Am nächsten Morgen machte ich mich extra früh auf den Weg, um pünktlich in La Roche sùr Yon zu sein, denn dort holte mich der Verkäufer ab.

Die gute Nachricht ist: meine Bemühungen wurden belohnt. Denn das Auto war sehr schön, mit einer sauberen Lackierung und steinhart. Es gab kein Zurück mehr (dachte ich) und als rechtschaffener Holländer bekam ich auch noch einen Preisnachlass. Nach vielen Jahren konnte ich endlich mit meinem eigenen 16er nach Hause fahren! Die Versicherung nach Fahrgestellnummer hatte ich über <https://dekilometerverzekering.nl> abgeschlossen. Ich überwies die Prämie an Ort und Stelle und war somit versichert. Die superbequemen Sessel, der Sound, sogar die Luft, die darin hing, und natürlich die Schaltung; alles war so, wie ich es in Erinnerung hatte. Es ging über die Route Nationale. Aber ich fand es aufregend (!) und hielt anfangs heimlich meinen Po ein bisschen zusammen. Doch das Vertrauen wuchs und ich lernte bald, wie man die französischen Kreisverkehre mit Untersteuern und im dritten Gang befuhr. Der 16er entpuppte sich als Magnet: Überall, wo ich anhielt, waren Leute um ihn herum. Jeder mit seiner eigenen Geschichte über die gute alte Zeit, in der der 16er (oder die seiner Eltern) eine wichtige Rolle spielte. Ich genoss es, und während der Fahrt spürte ich, wie mein Vater und mein Sohn (beide auf der anderen Seite) stolz auf dem Rücksitz saßen. Mit Tränen in den Augen saß ich hinter dem Lenkrad meines Jugendtraums.

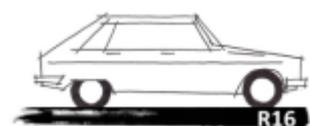
Die weniger guten Nachrichten: Nach einer Übernachtung führte mich die Route Nationale nach Rouen und dort wurde ich grausam wachgerüttelt. Es gab unzählige Ampeln und (gegen Mittag) jede Menge Staus. Der Thermostat war defekt und die Warnlampe der Kühlmitteltemperatur leuchtete auf. Rot bedeutet Stopp und da stand ich nun am Straßenrand. Wieder kamen allerlei Franzosen auf mich zu, mit Beschimpfungen über die alten Zeiten, aber jetzt hatte ich mal wenig Zeit dafür. Mir kam der Gedanke, dass ich einen Luftstrom, und damit eine Motorkühlung hätte, wenn ich einfach



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

ununterbrochen weiterfahren würde. Also beschloss ich, die RN zu verlassen und auf D-Straßen von Dorf zu Dorf zu fahren. Über das Flachland, zwischen Weizenfeldern und ohne die Staus der Großstädte. Es funktionierte perfekt (!) und mir wurde klar, dass dies die beste Fahrt meines Lebens in einem 16er sein könnte.

Aber ich musste immer noch Belgien durchqueren, und tagsüber waren Staus vorprogrammiert. Ich beschloss, meine zweite Übernachtung zu streichen und in einem Stück nach Hause zu fahren, da es abends wahrscheinlich keine Staus geben würde. Ich hatte richtig geraten und wählte die Route über Gent statt über Brüssel. Das ging ohne Verzögerung und mit viel Wind. Meine Augen und mein Körper wurde müde, aber mein „Seize“ roch die Scheune (und ich unser Zuhause). Am 12. Juli um 23 Uhr kam ich zu Hause an. Ausgerechnet an meinem Geburtstag. Es fühlte sich an, als ob ich zwölf geworden wäre und mein Geschenk stand auf der Einfahrt!



## Vereine und Adressen

Trotz all seiner Qualitäten dauerte es lange, bis der R16 als Sammlerstück anerkannt wurde. Aber Inzwischen gibt es mehrere Clubs, bei denen eine Mitgliedschaft möglich ist:

### Vereinigungen

Im Jahr 1984 gründete der Niederländer Jack van der Veer den Gelderse Renault 16 Club. Diesem folgte 1986 der Register Renault 16, der 1991 wiederum in den Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas aufging. Dieser CAR (seit 1976) ist seinerseits aus dem 4CV-Club Niederlande hervorgegangen und ist zu finden unter <https://www.renaultklassiek.nl>. Nach dem 4CV mit rund 160 Einheiten ist der Renault 16 mit rund 140 Fahrzeugen am stärksten vertreten. Der CAR veröffentlicht fünfmal im Jahr den eigenen Renaultgraaf und Mitglieder erhalten viermal im Jahr auch noch kostenlos das Losange Magazine. Sie sind beides vollwertige, farbige Magazine, die man gerne liest und behalten möchte! Die CAR hat ein Teilelager für Mitglieder in Bergschenhoek (bei Rotterdam). Auf der Webseite findest du die Öffnungszeiten.

1989 gründete der Deutsche Regin Reuschel mit Martin Zabel die R16-Freunde Südwest, die am 2. November 1991 als Renault Club 16 mit knapp über 190 Mitgliedern weitergeführt wurde (<https://renault16.de>). Der Club hat ein attraktives Lifestyle-Magazin Histoires D'Aire Seize das sich nicht nur mit dem Auto selbst, sondern auch mit dem Image der Epoche beschäftigt. Im Jahr 2004 startete Martin Zabel voller Inspiration erneut mit seinen R16-Freunden Grevenbroich <http://www.renault16-freunde-grevenbroich.de>. Sein Magazin hat eine Auflage von zwanzig Stück und macht großen Spaß. Gerade wegen seiner überschaubaren Größe fühlt es sich an wie ein Freundeskreis. Zabel (eine Spinne im deutschen Renault 16 web) ist auch wieder dem Renault Oldie Club Viersen angeschlossen (<http://renaultoldieclub-viersen.de>)

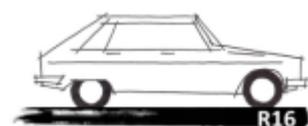
Da er von den französischen Oldtimerclubs nicht als Klassiker anerkannt wurde, gründeten die Enthusiasten Jacky Berlin und Luc Dassens 1994 selbst den Verein Amicale Renault 16 (<http://www.amicale-r16.com>). Sie haben ihren Sitz in Pomponne bei Paris und nehmen bis zu 120 Mitglieder auf (es gibt eine Warteliste). Zusätzlich zu den offiziellen Veranstaltungen gibt es jeden Monat informelle Treffen an verschiedenen Orten. Aber es gibt noch mehr: Im Elsass, Frankreich, betreibt Benoît Diringer seinen Club Must 16 (<https://www.auto-collection.org/site/r16>) und etwas weiter südlich in Frankreich findet man den Bleu 16 Rhône Alpes. Der Club von Fabienne Dubois hat eine umfangreiche Seite auf Facebook:

<https://www.facebook.com/profile.php?id=100057227029023>.

Wenn du etwas auf der anderen Seite der Nordsee suchen möchtest, dann kannst du dich seit 1952 an den Renault Owners Club wenden (<https://renaultownersclub.com>) mit seinem umfassenden Magazin Renotes viermal im Jahr und seit 2001 kannst du auch dem Renault Classic Car Club beitreten (<http://www.renaultclassicarclub.com>). Auch wenn nicht alles aktuell ist, hat die Website eine Seite mit interessanten Links.

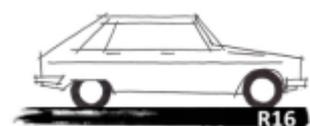
### Adressen

Inzwischen weißt du, dass Alfred van der Gaast vom Centre 16 in der Welt des Renault 16 gut bekannt ist. Alfred bastelt schon seit langem an unseren Hobbyautos und hilft dir gerne weiter. Centre 16 ist in der Breesaapstraat 2 in IJmuiden zu finden. Telefon 0031 255 512 540. Er hat seinen Schuppen mit Lager an anderer Stelle. Aber genau wie du und ich kann er nur an einem Ort gleichzeitig sein. Rufe ihn daher immer vorher an. Mehr Informationen findest du unter <https://sites.google.com/view/renault16/home>.



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

Mindestens genauso bekannt sind Marleen und Geert Erishmann von <https://www.renault16shop.com>. Bei ihnen geht alles online. Die bestellten Teile werden alle verschickt.



## in Form von Büchern und Links

Es wurden mehrere Bücher über den Renault 16 geschrieben, aber es handelt sich meist um technische Handbücher. Die, die ich kenne und als Quellen konsultiert habe, sind die folgenden:

- Intereurope Repair Manual 270, Renault 16 (in Englisch), 176 Seiten
- P. Olyslager, Vraagbaak, 166 Seiten
- Kluwer Autospecials, Renault 16 Leer 'm kennen, 122 Seiten
- Bernard Vermeylen, La Renault 16 De Mon Père, 120 Seiten
- Motor Buch Verlag/ Andreas Gaubatz en Jan Erhatitsch, Renault 16, 96 Seiten

Außerdem habe ich folgende Bücher im Internet gefunden:

- Etai, Revue Technique Automobile
- Zug, 244 – 245 Reparaturanleitung Renault 16
- L'expert Automobile, Revue Technique Automobile no. 103 Renault 16 TX type R1.156, 105 Seiten
- De Haynes Owners Workshop Manual
- Vintage Motor Books, Renault 16 Restauration and Maintenance Book, 100 Seiten

Ich konnte sie selbst nicht finden, aber im Französischen sollte es auch andere Revues Technique Automobile geben:

- Revue Technique Automobile, Renault 16 9 CV, types R.1152, R.1153, R.1155 en R.1157
- Revue Technique Automobile, Renault 16 TS, types R.1151 en R.1154

Und wie für alle Modelle, hat Renault auch für den R16 die bekannten M.R.'s oder Manuels de Reparation (Werkstatthandbücher) herausgegeben. Zunächst wurde das M.R. 96 in einem Band und später in zwei Bänden herausgegeben, erkennbar an einem oder zwei Sternen auf dem Cover. Es gibt auch noch ein M.R. 96 Supplement. Neben dem M.R.96 für Technik gibt es auch eine M.R. 199 für die Karosserie. Du findest sie als Download unter [http://www.renault16.nl/werkplaatshandboeken\\_en.htm](http://www.renault16.nl/werkplaatshandboeken_en.htm). Und schließlich veröffentlichte Renault die P.R. 820, speziell für Teile.

Für meine Sammelarbeit habe ich alle möglichen Artikel und Testberichte aus Autoweek und Autobild durchforstet, sowie Motor Rundschau, MOT Die Autozeitschrift, Auto Motor und Sport, Handelsblatt, Der Spiegel, Motor Klassik, ich las Journal 16, Histoires D'Aire Seize, Renotes, Renaultgraaf, Losange Magazine und Motor Illustrated.

## Links

Die untenstehenden Links bieten ebenfalls eine Menge Informationen. Ich erwähne ausdrücklich, dass ich sie als Quelle für diese Arbeit verwendet habe. Du wirst sehen, dass fast alle Seiten auch wieder auf die zugrunde liegenden Links verweisen. Es lohnt sich und macht Spaß zu stöbern!

A

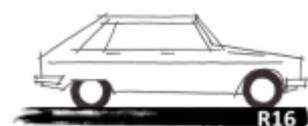
<https://allecijfers.nl/auto/renault-16/>

<http://www.amicale-r16.com>

<https://www.lesanciennes.com>

<https://arcn.org/>

<https://www.aronline.co.uk/reviews/tested-austin-maxi-vs-renault-16/>



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

<https://www.arsif-pieces-auto-collection.fr/en/118-r16>  
<https://www.aussiefrogs.com/forum/index.php?forums/renault-forum.13/>  
<https://www.autobild.de/klassik/artikel/peugeot-404-renault-16-und-simca-1500-im-klassik-test-1336538.html>  
<https://www.autobild.de/klassik/artikel/renault-16-klassik-test-1539264.html>  
<https://www.autobild.de/klassik/artikel/renault-16-tx-612160.html>  
<https://www.autodata1.com/en/car/renault/16>  
[https://www.autoevolution.com/cars/renault-16-1965.html#aeng\\_renault-16-1965-15](https://www.autoevolution.com/cars/renault-16-1965.html#aeng_renault-16-1965-15)  
<https://lautomobileancienne.com/renault-rambler-1962-1967/>  
[http://www.auto-pub.net/page\\_Renault\\_16\\_pubpresse.htm](http://www.auto-pub.net/page_Renault_16_pubpresse.htm)  
<https://auto-retro-passion.ro/renault-16-50-de-ani-de-la-primul-automobil-hatchback/>  
<https://lesautosdephil.com/2021/02/01/renault-16-berline-ou-break-les-deux/>  
<https://www.autoweek.nl/classicar/96/renault-r16/>  
<https://www.autoweek.nl/autotests/artikel/renault-16-tx-1978-klokje-rond-klassiek>

### B

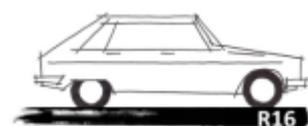
<https://lignesauto.fr/?p=10564>  
<https://www.youtube.com/watch?v=cGpFpBrucWk&t=22s>  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Michel\\_Beligond](https://fr.wikipedia.org/wiki/Michel_Beligond)  
[info@bergautoservice.nl](mailto:info@bergautoservice.nl)  
<https://www.facebook.com/profile.php?id=100057227029023>  
<https://www.bretagneautoretro.fr/product-category/renault-r16>

### C

<https://www.facebook.com/cardsignarchives/photos/a.230465280655149/868365443531793/?type=3>  
<https://carsthatnevermadeitetc.tumblr.com/post/162324364554>  
<https://sites.google.com/view/renault16/home>  
<https://www.curbsideclassic.com/blog/design/cc-biography-philippe-charbonneaux-vive-la-difference>  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Philippe\\_Charbonneaux](https://en.wikipedia.org/wiki/Philippe_Charbonneaux)  
<http://leroux.andre.free.fr/charbonneau.htm>  
<https://www.youtube.com/watch?v=iTAv0-wYtE>  
<https://gw.geneanet.org/touvet?lang=en&n=charbonneaux&oc=0&p=philippe>  
<http://www.bubblemania.fr/nl/philippe-charbonneaux/>  
<https://www.youtube.com/watch?v=iTAv0-wYtE>  
<https://www.classiccarsellerie.com>  
<https://www.classiccarsmagazine.nl/model/renault-16/>  
<https://clubrenaultsverige.com/>  
<https://www.conam.info>  
<https://www.cipere.fr>  
<https://www.citroexpert.nl>

### D

<https://www.deepl.com>  
[https://nl.frwiki.wiki/wiki/Pierre\\_Dreyfus](https://nl.frwiki.wiki/wiki/Pierre_Dreyfus)  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Pierre\\_Dreyfus](https://en.wikipedia.org/wiki/Pierre_Dreyfus)  
<https://www.nytimes.com/1994/12/28/obituaries/pierre-dreyfus-87-manager-who-led-growth-of-renault.html>  
<https://www.independent.co.uk/news/people/obituary-pierre-dreyfus-1609774.html>



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

<https://sites.google.com/view/associationrenaulthistoire/un-peu-d-histoire/chronique-renault/c-la-rnur-de-pierre-dreyfus-1955---1975>

<https://www.ds-tt.nl>

### E

<http://www.encyclautomobile.fr/fr/encyclauto/automobile/renault/16-autres.html>

### F

<https://www.franzose.de>

<https://www.lefrenchmobile.com>

### G

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Yves\\_Georges](https://fr.wikipedia.org/wiki/Yves_Georges)

[https://www.lemonde.fr/disparitions/article/2009/11/26/yves-georges-ancien-directeur-du-bureau-d-etudes-de-la-regie-renault\\_1272517\\_3382.html](https://www.lemonde.fr/disparitions/article/2009/11/26/yves-georges-ancien-directeur-du-bureau-d-etudes-de-la-regie-renault_1272517_3382.html)

<https://drive-my.com/Citroën-ds-coupe-by-gerard-godfroy>

<http://leroux.andre.free.fr/carrossiergodfroy.htm>

### H

<https://www.handelsblatt.com/mobilitaet/motor/renault-16-vom-modetrend-zum-massenphaenomen/11185958.html>

<https://www.dehekaautoschade.nl>

### I

[https://issuu.com/blelan/docs/renault\\_16\\_40\\_ans](https://issuu.com/blelan/docs/renault_16_40_ans)

<http://www.imcdb.org/vehicles.php?make=renault&model=16>

### J

<http://renaultconcepts.online.fr/figures/juchet.htm>

[https://fr.wikipedia.org/wiki/Gaston\\_Juchet](https://fr.wikipedia.org/wiki/Gaston_Juchet)

<https://juchet.fr>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Gaston\\_Juchet](https://en.wikipedia.org/wiki/Gaston_Juchet)

[https://nl.frwiki.wiki/wiki/Gaston\\_Juchet](https://nl.frwiki.wiki/wiki/Gaston_Juchet)

<https://www.youtube.com/watch?v=Es-sxcSmXds>

<https://www.facebook.com/groups/cabrautopassion/permalink/5063576167061835>

### K

<https://dekilometerverzekering.nl>

<http://guillaume.kuhnle.free.fr/R16/index.htm>

### L

<https://www.leboncoin.fr/>

<https://sites.google.com/view/associationrenaulthistoire/un-peu-d-histoire/chronique-renault/b-les-debuts-de-la-rnur---p-lefauchaux-1944---1955>

[https://en.wikipedia.org/wiki/Pierre\\_Lefauchaux](https://en.wikipedia.org/wiki/Pierre_Lefauchaux)

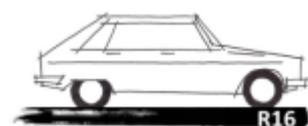
<https://www.amazon.nl/Patron-Renault-Pierre-Lefauchaux-1944-1955/dp/2724611160>

<https://www.hemmings.com/stories/article/pierre-lefauchaux>

<https://www.lokari.de/p/innenkotfluegel-vorne-renault-16-bj-65-79>

<https://www.losangemagazine.com/losange-magazine-11-najaar-2020/interview-robert-broyer>

<https://www.losangemagazine.com/losange-magazine-12-winter-2020/renault-16-16-verschillen>



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

### M

<http://mecaretro.free.fr/?Renault-16>  
<https://www.mecaparts.com>  
<https://meir-meir.tripod.com/myrenault16ts/>  
<https://www.melun-retro-passion.com>  
<http://members.chello.at/renault16/>  
<https://www.motor-klassik.de/oldtimer/renault-16-im-fahrbericht-mit-16-hat-man-noch-traeume/>  
<https://www.motor-klassik.de/oldtimer/kaufberatung-fuer-den-renault-16-die-karosserie-ist-entscheidend/>  
<https://www.musee-automobile-reims-champagne.com/>  
<http://www.auto-collection.org/site/r16/>

### N

<https://www.ncad.nl/nieuws/>  
<https://newsdanciennes.com/essai-de-la-renault-16-tx-une-voiture-a-vivre/>  
<https://www.50nuancesdeteintesrenault.fr/teintes-par-mod%C3%A8les/routi%C3%A8res/r16-1965-1980/>

### O

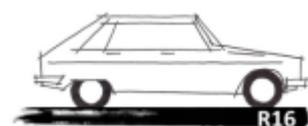
<https://www.octanemagazine.nl/renaults-alpines-oud-ontmoet-nieuw/>  
<http://www.okolt.de/>  
<https://www.oldtimerbv.nl>  
<http://www.oocities.org/motorcity/factory/1616/renault.html>  
<https://theoriginals.renault.com>  
<https://www.ottovandenbergh.nl>

### P

<https://www.leparking.fr>  
[https://www.youtube.com/results?search\\_query=petites+observations+automobiles](https://www.youtube.com/results?search_query=petites+observations+automobiles)  
[https://nl.frwiki.wiki/wiki/Fernand\\_Picard](https://nl.frwiki.wiki/wiki/Fernand_Picard)  
<https://prabook.com/web/fernand.picard/2434609>  
<https://www.planeterenault.com/1-gamme/4-collection/5245-renault-16revolutionnaire/>  
<http://prevot-r16-monteton.e-monsite.com/>  
<http://pulsar02.perso.infonie.fr/r16.html>

### R

<https://www.retro-meca.com>  
<https://www.retrorenaultservices.co.uk>  
[https://nl.wikipedia.org/wiki/Louis\\_Renault\\_\(industriel\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Louis_Renault_(industriel))  
<https://www.renaultoloog.nl/stamboom-english.htm>  
<https://www.britannica.com/biography/Louis-Renault-French-industrialist>  
[https://www.rcu-a.nl/geschiedenis/ontst\\_renault.htm](https://www.rcu-a.nl/geschiedenis/ontst_renault.htm)  
<https://www.autoweek.nl/autonieuws/artikel/achtergrond-de-geschiedenis-van-renault-deel-1/>  
<https://www.autoweek.nl/autonieuws/artikel/achtergrond-de-geschiedenis-van-renault-deel-2/>  
<https://theoriginals-store.renault.com>  
<http://www.r16site.com>  
<https://renault16.de>  
<http://home.kpn.nl/mghamm/Renault/infor16.htm>  
<http://www.renault16.itgo.com/index3.html>  
<http://www.renault16.nl/>



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

[http://www.renault16.nl/werkplaatshandboeken\\_en.htm](http://www.renault16.nl/werkplaatshandboeken_en.htm)  
<https://www.pistonudos.com/en/the-renault-16-celebrates-its-50th-birthday>  
<https://oldmotors.net/flashback-the-detectives-renault-16>  
<https://www.carjager.com/blog/article/renault-16-pas-monacale-pour-autant.html>  
<https://renault16fanas.forumactif.org/>  
<http://www.renault16-freunde-grevenbroich.de>  
<https://renault16.xooit.fr/login.php?redirect=nopub.php>  
<http://www.renaultkerho.net/>  
<https://www.renault16shop.com/>  
<https://renault16.wordpress.com/>  
<https://renault16.wordpress.com/2011/06/02/lancienne-usine-de-renault-16-au-canada/>  
<https://fr.renaultclassic.com/>  
<http://www.renaultclassicarclub.com/>  
<https://www.renaultforum.nl/forum/renault-r16.html>  
<https://www.renaultgroup.com/en/news-on-air/news/renault-and-the-family-cars-50-years-of-history-since-the-renault-16/>  
<https://www.smh.com.au/national/true-loves-sweet-16-20060809-gdo4x5.html?fbclid=IwAR0biT6A6YaPxpZxeocme1K5cZAMcgFflns689Xyk7s2GdIW8W39dtmzjk>  
<http://www.imcdb.org/vehicles.php?make=renault&model=16>  
<https://www.renaultklassiek.nl/>  
<http://renaultoldieclub-viersen.de/html/accessoires12.html>  
<http://renaultoldieclub-viersen.de/html/home.html>  
<http://renaultoldieclub-viersen.de/html/l-codes.html>  
<http://renaultoldieclub-viersen.de/html/identifikation10.html>  
<https://www.renaultoloog.nl/>  
<https://renaultownersclub.com/>  
<https://renault-presse.de/main>  
<https://www.renaultreborn.co.uk/>  
<https://www.retro-meca.com>  
<https://www.retrorenaultservices.co.uk>  
<https://www.routenationale.com/blogs/category/blog-seize?fbclid=IwAR3r3gxhUpWpylzHZuntVgchzLqa5f0DRp0OMj-RsReDGmgzU7JZRgIWYk>

### S

<https://www.sinatec.com/>  
<https://www.spiegel.de/politik/renault-r-16-verbeugung-vor-de-gaulle-a-59e507af-0002-0001-0000-000046197078?context=issue>

### T

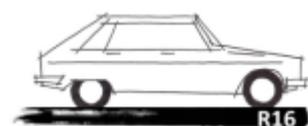
<https://terneldeli.nl/nl/r16>  
<https://terneldeli.nl/nl/r16-kleuren/>  
<https://sites.google.com/view/associationrenaulthistoire/>

### U

<https://www.ultimatespecs.com/nl/auto-technische-gegevens-specificaties/Renault/21068/Renault-16-TS.html>  
[https://www.uniquecarsandparts.com.au/manufacture\\_color\\_renault](https://www.uniquecarsandparts.com.au/manufacture_color_renault)

### V

<https://www.fondationvasarely.org/en/victor-vasarely/>



## Renault 16, eine innovative Zeitmaschine

<https://www.lva-auto.fr>  
<https://visscherclassique.nl>  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Ren%C3%A9\\_Vuillat](https://fr.wikipedia.org/wiki/Ren%C3%A9_Vuillat)

### W

[https://nl.wikipedia.org/wiki/Renault\\_16](https://nl.wikipedia.org/wiki/Renault_16)  
[https://nl.frwiki.wiki/wiki/Renault\\_16](https://nl.frwiki.wiki/wiki/Renault_16)  
[https://en.wikipedia.org/wiki/Renault\\_16](https://en.wikipedia.org/wiki/Renault_16)  
[https://fr.wikipedia.org/wiki/Renault\\_16](https://fr.wikipedia.org/wiki/Renault_16)  
[https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Renault\\_16?uselang=fr](https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Renault_16?uselang=fr)  
[https://de.wikipedia.org/wiki/Renault\\_16](https://de.wikipedia.org/wiki/Renault_16)

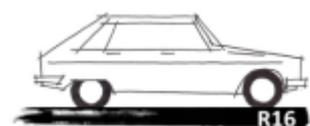
### Y

Die Zahl der Videos über den Renault 16 ist riesig. Starte hier und klicke dich durch:

<https://www.youtube.com/watch?v=nJZIDQdnvTg>  
<https://www.youtube.com/watch?v=Hsqapstspog>  
[https://www.youtube.com/watch?v=yIP-1Sdl\\_3s](https://www.youtube.com/watch?v=yIP-1Sdl_3s)  
<https://www.youtube.com/watch?v=-ucuMf8N1Lk>  
<https://www.youtube.com/watch?v=DNHca90wcDU>  
<https://www.youtube.com/watch?v=JvvdXLG-Fy4>  
<https://www.youtube.com/watch?v=Wtk3dAY64w0>

### Z

<https://www.zwischengas.com/de/FT/fahrzeugberichte/Renault-16-TX-sportlicher-Luxuswohnraum-fuer-Familien.html>



## Enfin, cordialement

Ich wollte etwas mehr über den Renault 16 wissen, bevor ich ihn kaufte. Ich habe das ganze Wissen in diesem Buch gesammelt und jetzt habe ich ihn. Kein schneller TS oder TX, sondern ein super gesunder TL aus 1977. Ein Auto, von dem die Techniker im Club d'Anciennes sagten, dass ein R16 in diesem Zustand, so original und so makellos ohne Rost und Schweißnähte eine Seltenheit ist. Er ist nicht einmal Holraumversiegelt; nun meine Herren, kommen Sie und genießen Sie mal, so klang es in Alkmaar! Natürlich ist er inzwischen behandelt worden und ich hoffe, ihn noch lange als Hobbyauto behalten zu können

Aber wie schön wäre es, wenn ich für den täglichen Gebrauch meinen elektrischen Hyundai Ioniq eintauschen könnte, gegen einen nagelneuen 16er im Retrolook. Genau das hat die Autobild Klassik in ihrer zweiten Ausgabe des Jahres 2018 skizziert:



- Ein neuer 16-er, beschrieben in Autobild Klassik, nach einer Skizze von Philippe Charbonneaux

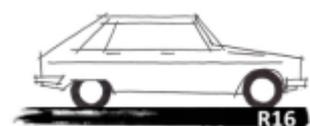
Eines Tages wird er kommen, der neue 16. Das muss so sein. Und dann kann ich auch wieder darüber schreiben.

## Et merci beaucoup

Natürlich danke ich dir, dass du mein Buch gelesen hast. Ich hoffe, es hat dir genau so viel Freude bereitet, wie ich beim Schreiben hatte. Das liegt sicher auch an all den Menschen, die ich interviewen durfte. Ich danke deshalb Lennard, Wim, Alfred, Ron, Barbara, Marleen, Geert, Ferencz und Cees! Ich danke auch Renault-Experte Tony Vos für seinen gastfreundlichen Empfang und seine guten Ratschläge, ich danke Hans de Moei (einem guten Freund und Autoliebhaber) für seinen Beitrag, und ich danke Frank Fischer, der die Initiative ergriffen hat, die niederländische Version ins Deutsche zu übersetzen. Als allerletzten möchte ich meiner Frau Christianne, die wie immer die Endredaktion für mich übernommen hat, und meinem Vater Frans Terneldeli, der den R16 auf meinen Weg gebracht und mich mit dem Virus infiziert hat danken. Ich genieße es Vati!

Cordialement,  
Han Terneldeli.

P.S. Wie ich schon im Vorwort sagte: Unabhängig von der Erscheinungsweise liegen die Rechte an meinem Buch bei mir als Autor. Wenn du es zitieren willst, ist das natürlich in Ordnung, aber dann gebe bitte auch die Quelle an.



## Über Han Terneldeli



Han Terneldeli ist über 60 und hat eine Leidenschaft für Autos. Er ist in den Niederlanden geboren, aufgewachsen und hat kein italienisches Blut, obwohl sein Name dies vermuten lässt.

Nach der Autoschule in Driebergen arbeitete Han dreißig Jahre lang in der Autoindustrie. Als Angestellter und als selbständiger Unternehmer. Später kombinierte er seine Liebe zu Autos mit dem Schreiben.

Han hat gute Erinnerungen an die Renaults 16 aus seiner Jugendzeit. Dies ist die Zeit der Flower-Power. Prinzessin Beatrix heiratet Claus von Amsberg und Sean Connery spielt seine letzte Rolle als James Bond in „Man lebt nur zweimal“. Für Han trifft das sicherlich zu, und deshalb wollte er unbedingt noch einmal seine eigene 16 haben.

Auf der Suche nach einer guten Kaufberatung stellte er fest, dass es zwar viele technische Handbücher gibt, aber sehr wenige Nachschlagewerke über die Geschichte, die verschiedenen Versionen und worauf man beim Kauf eines solchen Autos achten sollte. Also schuf er dieses Buch mit praktischen Informationen, praktischen Tipps und nicht zuletzt ein Kapitel „auf Besuch bei“, in dem Han über seine Gespräche mit echten Enthusiasten berichtet (Rseizistes, wie man sie in Frankreich nennt) und mit bekannten niederländischen Renault-Koryphäen.

