

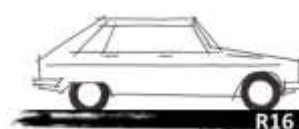


Renault 16

Een innovatieve tijdmachine

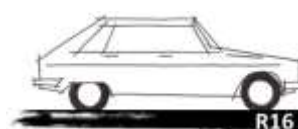
Inhoud

| | |
|---|----|
| Voorwoord | 4 |
| Geschiedenis | 5 |
| Bedrijfswagens en export..... | 6 |
| Een opvolger voor de Frégate: project 111, Amerikaanse invloeden..... | 9 |
| Wedden op twee paarden: de succesvolle Renaults 4 en 8..... | 10 |
| Een opvolger voor de Frégate: project 114, top-of-the-range moest het zijn..... | 10 |
| Een opvolger voor de Frégate: project 115, een praktische middenklasser..... | 12 |
| De ontwerper: Philippe Charbonneaux of Gastjon Juchet..... | 16 |
| Nogmaals, wedden op twee paarden: de nieuwe Renault 16 en de ouderwetse 10..... | 18 |
| Introductie van de Renault 16..... | 19 |
| Bijzondere eigenschappen | 22 |
| Vijfde deur..... | 22 |
| Zelfdragende carrosserie..... | 23 |
| Torsievering..... | 24 |
| Variabel interieur..... | 25 |
| Ventilatiesysteem | 27 |
| Aluminium motor en versnellingsbak | 28 |
| Tot de verbeelding: bioscoopfilms met de Renaults 16..... | 31 |
| Rekensom of emotie | 31 |
| Tijdlijn | 32 |
| Varianten | 41 |
| Trois volumes | 41 |
| Break..... | 42 |
| Coupé Cabriolet..... | 43 |
| Renault R.A.G. en andere sportwagens..... | 44 |
| Meer Coupé en Cabriolet | 46 |
| Huisvlijt..... | 47 |
| Productieaantallen, fabricage- en chassisnummers | 50 |
| Identificatie | 54 |
| Motoren en prestaties..... | 56 |
| Kleuren | 59 |
| Aankoopadvies en onderdelen..... | 66 |



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

| | |
|---|-----|
| Aankoopadvies | 66 |
| Sterke en zwakke punten, nu en toen..... | 69 |
| Onderdelen en tips voor leken..... | 70 |
| Maten en gewichten | 73 |
| Gewichten | 74 |
| Productie en assemblage | 75 |
| Op bezoek bij..... | 77 |
| Lennard Maagdenberg, voorzitter van de Club d’Anciennes Renault des Pays-Bas..... | 77 |
| Wim Boer, helpende hand in Renault 16 land | 78 |
| Alfred Van der Gaast, eigenaar van Centre 16..... | 81 |
| Ron Vening, Bon Vivant in het hart van Frankrijk | 82 |
| Barbara de Bruin, spin in het World Wide 16-Web..... | 84 |
| Marleen en Geert Ehrismann, de mensen achter Renault16shop.com..... | 86 |
| Cees Koekoek en Ferencz Looijs: sleutelen als hobby, mooier kan het niet..... | 88 |
| Zo kocht ik mijn eigen 16..... | 91 |
| Clubs en adressen..... | 94 |
| Verenigingen | 94 |
| Adressen..... | 94 |
| Op schrift en links..... | 95 |
| Links..... | 95 |
| Enfin, cordialement | 101 |
| Et merci beaucoup..... | 101 |
| Over Han Terneldeli..... | 102 |



Voorwoord

Bij de lancering was de Renault 16 zijn tijd ver vooruit. Natuurlijk door het verrassende koetswerk met vijfde deur. Maar ook door de variabele binnenruimte, zijn zelfdragende carrosserie, een lichtmetalen motor die achterstevoren, in lengterichting werd ingebouwd en die de voorwielen aandreef, door het gesloten koelsysteem met zelfdenkende ventilator, een wisselstroomdynamo en door de torsievering. Vaak worden de hoekige koplampen dan nog vergeten, terwijl bijna alle merken toen ronde exemplaren toepasten. Er waren zóveel innovaties dat de R16 door een jury van 32 autojournalisten met grote meerderheid van stemmen – en 98 punten van de maximaal te verkrijgen 160 – werd uitgeroepen tot Auto van het Jaar 1965. Vóór de heilige Rolls Royce Silver Shadow die 81 punten vergaarde, de Oldsmobile Tornado met 59 en de Peugeot 204 met 38 punten. Avantgardistisch was hij, zijn tijd vooruit.

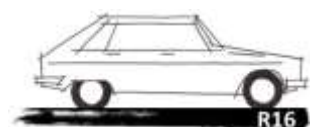
Zelf was ik dat ook een beetje. Toen ik twaalf was, leerde mijn vader me autorijden in de 36-28-VE. Een Renault 16 TL uit 1972 in Vert Dordogne métal met beige interieur. Het was z'n tweede. Hij bestelde hem met een elektrisch bediend schuifdak, rol gordels en TS achterlichten met achteruitrijlampen (dat laatste moest de dealer doen). Op mijn veertiende liet pa me vanuit het Autotron in Drunen naar Oosterhout rijden, waar we woonden (mijn moeder vond het onverantwoord). Uiteindelijk stierf onze 16 een stille dood in de Spaanse binnenlanden; verrot en doorgezakt tijdens de vakantie reis van een volgende eigenaar. Maar de herinneringen zijn springlevend.

'Stap ik in de 16 dan stap ik in mijn jeugd' hoorde ik iemand op Youtube bij Autoweek zeggen. Die uitspraak raakte me; ook in die zin is de Renault 16 een tijdmachine. Zesenzeertig jaar later besloot ik om er zelf een te kopen. Om me erin te verdiepen, raadpleegde ik boeken en sites en al doende kwam ik erachter dat er nergens een volledig overzicht is. De één weet dit en de ander dat, maar nergens is de kennis gebundeld. Beschouw deze publicatie daarom als een verzamelwerk met dank aan alle bronnen die ik achterin heb opgenomen.

Han Terneldeli,
juni '23.

P.S.: Ik heb er mijn best op gedaan, maar aan de inhoud van dit verhaal kun je geen rechten ontlenen. Mijn doel was enkel om een onderhoudend totaaloverzicht samen te stellen waaraan iedereen die in de Renault 16 is geïnteresseerd, wat heeft. Laat het me weten als je beargumenteerde verbeteringen hebt of als je van mening bent dat je ten onrechte niet als bron werd vermeld. Dan kan ik het aanpassen. Ook als je tips of aanvullingen hebt voor een volgende uitgave, hoor ik het graag natuurlijk!

Ongeacht de verschijningsvorm liggen de rechten van mijn boek bij mij als schrijver. Als je iets wilt citeren dan mag dat natuurlijk, maar vermeldt ook even de bron.



Geschiedenis

De geschiedenis van Renault – en de R16 in het bijzonder – gaat v er terug in de tijd. Alles komt dus uit de overlevering. Door h eel veel bronnen te raadplegen, heb ik geprobeerd om de waarheid zo goed mogelijk te benaderen:

Louis Renault bouwde een heel imperium op – aanvankelijk met zijn broers onder de naam Société Renault Frères – en zowel in de eerste als in de tweede wereldoorlog produceerde hij auto's en materieel voor het leger. Bekend is het verhaal dat de Franse overheid aan het begin van WO I in 1914 honderden Parijse taxi's van het type Renault AG vorderde om soldaten naar het front aan de Marne te brengen. Het model staat sindsdien bekend als de Taxi de la Marne. Maar tijdens WO II produceerde Louis Renault – waarschijnlijk onder druk – ook voor de Duitsers. Daarom werd hij in 1944 opgepakt voor collaboratie. In afwachting van zijn berechting stierf hij op 67-jarige leeftijd in de gevangenis. Maar de fabriek was hard nodig voor de wederopbouw en om te voorkomen dat hij telooring, maakte de Franse president Charles de Gaulle er op 16 januari 1945 een staatsbedrijf van. Dat was het begin van de Régie (officieel de Régie Nationale des Usines Renault). De links georiënteerde jurist Pierre Dreyfus was secretaris-generaal op het ministerie van Industrie en Handel en werd in 1948 namens de overheid aangesteld als adjunct-directeur (en hij arriveerde in een ministeriële Peugeot). Dreyfus werkte er onder de Président Directeur Général Pierre Lefauchaux, een bekend verzetsstrijder, ingenieur en doctor in de rechten, die Louis Renault opvolgde.

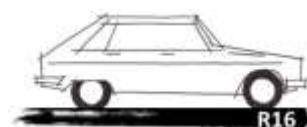
Hij zag het als zijn belangrijkste taak om het modellengamma te stroomlijnen. Lefauchaux wilde een nieuw topmodel om met de Peugeot 403 te concurreren. Maar de tijdsdruk was enorm: als een van de oprichters van de VN en permanent lid van de Veiligheidsraad was Frankrijk in 1950 nauw betrokken bij de Korea-oorlog. Daarom liepen de gemoederen flink op, ook in het Franse binnenland. Om de economie wat te laten afkoelen, wilde de Staat met ingang van 1 januari 1951 de productie van nieuwe modellen verbieden. Zo zag op 30 november 1950 – na een ontwikkeltijd van slechts twee jaar – de Renault Frégate geforceerd het levenslicht. Hij had een tweeliter bestelwagenmotor en sloeg niet aan. Noch als limousine, noch als cabriolet – 30 stuks – of break (Domaine of de luxueuze Manoir).



• De Renaults Colorale, 4CV en het vlaggenschip de Frégate

Op 11 februari 1955 veranderde de geschiedenis. Bij een verkeersongeluk met zijn Frégate kwam Lefauchaux om het leven. Onderweg naar een lezing in Straatsburg slipte hij door een rijmplek op de weg en kreeg hij letterlijk een nekslag van zijn aktetas, die los op de achterbank lag. Hoewel niet van harte, trad op 27 maart de gewaardeerde Pierre Dreyfus naar voren. Van huis uit was hij een bescheiden ambtenaar en g en ingenieur en daarom zag Dreyfus zichzelf enkel als tussenpaus. Maximaal twee jaar, dacht ie ... en het werden er twintig.

Net als zijn voorganger was Dreyfus erop gebrand om de benarde arbeidsomstandigheden te verbeteren. Enkele maanden na zijn aanstelling – in september 1955 – sloot hij een CAO af met de



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

vakbonden, waarin ondermeer een jaarlijkse vakantie van drie weken werd opgenomen. En een ander wapenfeit was het aantrekken van Yves Georges. In januari 1956 kaapte Dreyfus de 40-jarige leider weg bij ontwerpstudio Chenard & Walker, onderdeel van de bekende carrosseriebouwer Chausson. Hij benoemde hem tot hoofdconstructeur in het ontwikkelingsteam van de conservatieve Fernand Picard, de geestelijk vader van de Renault 8 met zijn motor en aandrijving achterin. Dreyfus' inner circle zou verder bestaan uit Michel Maison als verkoopdirecteur voor Frankrijk, François Zanotti met dezelfde functie voor Europa en Christian Beullac als productiemanager.

Al snel volgde Georges zijn baas Picard op als Directeur de la Recherche et du Développement des Automobiles DRDA. Met hem kwam er volop nieuw bloed in het bedrijf: op kortst mogelijke termijn werden er 80 nieuwe ingenieurs aangesteld en in de periode '56 – '60 groeide het Bureau des Études van 600 naar 1.260 man. Als gevolg daarvan verhuisde het van het hoofdkantoor in Boulogne Billancourt naar een grotere ruimte in Rueil Malmaison (ook in de buurt van Parijs).

Zoals Dreyfus voor vers bloed zorgde met Yves Georges, zo deed deze dat op zijn beurt door Pierre Tiberghien in diens plaats te benoemen tot de nieuwe DRDA, René Vuillat de leiding te geven over de motorenontwikkeling en Claude Prost-Dame verantwoordelijk te maken voor de Conception Générale (waaronder carrosserie, ontwerp, constructie en interieur vielen).

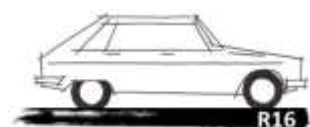
Het borrelde weer bij de autofabrikant van het eerste uur en alle nieuwe ideeën leidden snel tot Georges' eerste succes: project 112. Beter bekend als de moderne Renault 4 of Quatrellé, die de 4 CV opvolgde. Alles was anders dan voorheen: de motor voorin, voorwielaandrijving én een vijfde deur. Tot aan zijn pensioen zou Georges ermee naar z'n werk komen. Hij was zéér gedreven, wars van flauwekul en niet bepaald diplomatiek. Volgens de overlevering zijn er maar weinig mensen die hij niet voor lamstraal uitmaakte. Voor de Renault 16 zou Yves Georges aan de slag gaan met hoofdontwerper Philippe Charbonneaux en later met Gaston Juchet.

Bedrijfswagens en export

Maar goed, we gaan nog even terug in de tijd: omdat de Franse Staat bestel- en vrachtwagens nodig had voor de wederopbouw, richtte Dreyfus de bedrijfswagendivisie SAVIEM op (de Société Anonyme des Véhicules Industriels et d'Equipements Mécaniques). In 1974 zou de staat afdwingen dat Peugeot het noodlijdende Citroën inlijfde en dat Saviem en Berliet – dat laatste toen nog van Citroën – opgingen in één bedrijfswagendivisie van Renault, RVI genaamd ofwel Renault Véhicules Industriels. Daarmee voorkwam de Staat dat deze bedrijven in buitenlandse handen zouden vallen.

Bij de personenwagens voorzag de grote baas dat met name de export moest groeien. Van 25 à 30 procent op dat moment, tot uiteindelijk 50 procent van het totale productievolume. Zoals zijn voorgangers Louis Renault en Lefauchaux dat ook al deden, keek Dreyfus midden jaren '50 daarom naar de Verenigde Staten, waar VW succesvol was met de Kever. En eind jaren '60 liet hij z'n oog vallen op het Oostblok waar hij de Russische Moskvitch fabriek overnam. Er kwamen licentieovereenkomsten met Bulgarije voor de Renault 8 en met Roemenië – Dacia – en het merk investeerde in Australië, Zuid-Afrika en Japan. In snel tempo werd Renault een wereldspeler en startte het activiteiten op in Mexico, Venezuela, Canada, Marokko, Latijns Amerika, Chili, Colombia, Argentinië en Brazilië. Zo kon het dat het merk eind jaren '60 in maar liefst twintig landen actief was, verspreid over de wereld.

En zoals Dreyfus amechtig zocht naar exportmogelijkheden, zo wilde hij ook achter de schermen samenwerkingsverbanden aangaan met andere autofabrikanten om sterker te worden. Na diverse keren zijn neus te hebben gestoten, lukte het hem in april 1966 met Peugeot. In sales zouden de



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

merken evenwel sterk concurreren. Want Renault was erop gebrand om met haar 16 de 404 van Peugeot de loef af te steken en ondanks het feit dat het merk met de leeuw in het voordeel was met haar dieselmotor, lukte dat in 1969 voor het eerst.

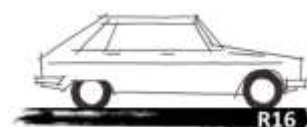
Enfin, Dreyfus erfde de populaire Renault 4CV (oneerbiedig de boterklomp) die het voor het eerst in de geschiedenis van Renault tot meer dan één miljoen exemplaren bracht, maar ook de ouderwetse Juvaquatre en Dauphinoise (de break-uitvoering daarvan) en de functionele, maar ziellose Renault Colorale (combi en pick-up, de naam was een samenvoeging van COLONiale/ruRALE en de auto leek net zoals de Range Rover in zijn tijd, op een andere schaalgrootte te zijn gebouwd).



- *De Franse Guillaume Kuhn  van R tro-M ca laat op zijn site zien hoe groot de Colorale is*

Daarnaast was er de Dauphine (en diens luxe broer de Ondine), die nog onder Lefauchaux als project 109 speciaal voor de export was ontworpen. In 1959 sloot Renault een overeenkomst met de Argentijnse autofabrikant IKA – Industrias Kaiser Argentina – om d ar de Dauphine in licentie te bouwen. En in de VS stelde het concern 250 dealers aan. Maar de Franse dolfin maakte zijn verwachtingen geenszins waar. Niet zozeer vanwege de kwaliteiten van de auto, maar omdat Renault simpelweg geen reserveonderdelen leverde, waardoor de aftersales vastliep. In no-time bouwde het merk een slechte naam op en boze klanten  n dealers lieten de Dauphine als een baksteen vallen. Zo kon het dat tienduizenden auto's niet meer werden afgenomen en letterlijk stonden te roesten in de havens. Het naar Frankrijk verschepen en opnieuw verkoopklaar maken voor de Europese markt, sloeg een gat in de financiële reserves van de Régie. In 1961 maakte Renault enkel nog een symbolische winst van 100.000 Franse Francs (in 1965 zou dat dankzij de R4 en R8 maar liefst 4,28 miljoen zijn en in 1979 – als de R16 aan het einde van zijn levenscyclus komt – 1 miljard). In het begin van die jaren '60 volgde er een ongekend grote ontslagronde waarbij 3.000 werknemers het bedrijf verlieten.

Het slechte imago deed  ok de Floride geen goed in de VS. Dat was een op de Dauphine gebaseerde cabriolet om in te spelen op de Noord Amerikaanse vraag naar open auto's. Getekend door Ghia en geproduceerd door carrosseriebouwer Chausson. De jonge ontwerper Robert Broyer werkte er destijds als stagiair aan. Van Chausson verhuisde hij later naar de ontwerpafdeling van Renault en ver na zijn pensioen – op 82-jarige leeftijd – gaf hij een interview aan autojournalist Tony Vos, waarin hij vertelde hoe het er op de ontwerpafdeling van de Régie aan toeging.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *De Renault Floride (Caravelle in de VS), hier gepromoot door actrice Brigitte Bardot*

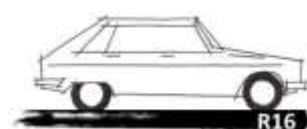
Maar goed, over die nieuwe cabrio: om niet enkel met Florida te worden geassocieerd en de auto in de hele VS te kunnen verkopen, noemde Renault hem dáár Caravelle. Hoorde ik ergens het woord imago? Brigitte Bardot deed haar best voor de marketingafdeling, maar het mocht niet baten. De Floride/Caravelle was er als cabrio en coupé en slechts een schamele 177.000 auto's verlieten de fabriek. Daarmee was het net als de Frégate met 180.000 stuks een geldverslindend project. Picard drong aan op nieuwe modellen om de ambitieuze verkoopdoelstellingen waar te maken.

Op 22 november 1961 sprak Renault daarom met American Motors Corporation af om de 3,2 liter zescilinder AMC Rambler Classic Six naar Europa te halen. Feitelijk een vorm van badge engineering, wat aantrekkelijk leek omdat er geen ontwikkelingskosten en -tijd mee gemoeid was. AMC verscheepte de onderdelen en Renault assembleerde de auto in haar fabriek in het Belgische Haren. Vanaf 11 april 1962 boden de officiële Renault-Agenten hem aan in Frankrijk, de Benelux, Oostenrijk en Algerije (een voormalige kolonie van Frankrijk). Inderdaad, Renault sprak consequent van agenten in plaats van dealers. Maar de auto was duur in aanschaf – bij introductie zo'n 18.000 Franse Francs terwijl een DS 19 toen maar 12.500 Francs kostte – en met 18 tot 22 fiscale PK's was hij ook kostbaar in het gebruik. Zo kon het dat óók de Rambler faalde en het project in 1967 weer stopte.



- *De Renault Rambler, een Amerikaan verkocht in het Europese Renault netwerk*

Het Argentijnse avontuur met IKA leverde trouwens ook nog een Rambler-derivaat op: in 1966 introduceerde Renault daar de Torino TS. Als sedan en coupé met een 3,8 liter zescilinder die standaard 150 PK leverde en als Sport zelfs 176 PK. Door het lage gewicht van 1.070 kilo haalde de muscle car een top van 180 kilometer per uur. Zelfs Brezjnev en Fidel Castro hadden er een, maar de Torino kwam nooit naar Europa (we hadden immers de Renault Rambler al). Er werden er maar 100.000 van gebouwd en ook in de nieuwe Torino-jas was de aloude Rambler dus geen kaskraker.





- *De Argentijnse Renault Torino TS die ook als sedan werd geleverd*

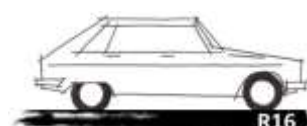
Na al die pech zou je toch denken dat het tij een k er moest keren, maar de malheur stapelde zich verder op: nadat Frankrijk in 1963 verplicht werd om de beschermende invoerheffingen te versoepelen, daalde de autoproductie met een kwart en zo werd de Régie zieloogend, zowel qua imago als in financiële zin.

M ar, Renault werd door de Franse Staat w l beschouwd als een belangrijke economische motor en dus moest er dringend wat veranderen! Dreyfus rapporteerde aan De Gaulle en vertelde erbij dat de Frégate het ook met zijn geplande nieuwe carrosserie niet ging redden. Hij was te log en te zwaar met die bestelwagenmotor. De verkopen bleven achter en daarom was het schlu  met dit 'oorlogsschip'. Dreyfus stelde een heel nieuwe koers voor en in zijn tijd als PDG – van 1955 tot 1975 – bereidde hij de weg voor de Renaults 3 en 4 (inclusief de Rodeo), de 5 en 7, de 6 (inclusief de Rodeo), de 8 en 10, de 12, de 14 (in samenwerking met Peugeot), de 15 en 17, de 20 en 30  n ook de 16 natuurlijk. Het hele modellengamma van mijn jeugd.

Een opvolger voor de Frégate: project 111, Amerikaanse invloeden

Maar die nieuwe productlijn kwam er zeker niet zonder slag of stoot. Met name in Dreyfus' eerste jaren als PDG was de koers van het concern nog behoudend. Later kwam er een periode met twee stromingen – behoudend  n vooruitstrevend – en pas d arna zette Renault vol in op nieuwe concepten.

Onder het hoofdstuk behoudend – of beter gezegd aartsconservatief – viel natuurlijk die oude, van Lefauchaux geërfde Frégate. Hij kwam in 1950 op de markt en het werd al snel duidelijk dat de grote Renault geen geld binnenbracht. Daarom werd in 1956 aan een opvolger gedacht; project 111. De kersverse Yves Georges zette ontwerper Robert Barthaud aan het werk en die liet zich serieus beïnvloeden door de Amerikaanse ambities van het concern. Het leidde tot de Renault Atlantide of R58, althans op papier.





- De Renault Atlantide of R58 (met panoramadak)

Maar de auto kreeg geen groen licht en het idee voor een opvolger werd geparkeerd.

Wedden op twee paarden: de succesvolle Renaults 4 en 8

Yves Georges ontwikkelde ondertussen met succes de Renault 4. Hij deed dat samen met de ontwerper van die Atlantide, Robert Barthaud. In 1961 volgde deze 4L de aloude 4CV op. Alles was nieuw: de auto had een vijfde deur en de motor en aandrijving waren voorin gepositioneerd. Het model was er als Renault 3 – met een kleinere motor en drie fiscale PK's, als Renault 4 met vier fiscale PK's en als luxe 4L. Als snel werd de auto daarom Quattrelle genoemd, of Quatre Ailes. Zo wist iedereen dat je het over de nieuwe had, in plaats van de oude 4CV.

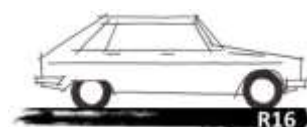
Over fiscale PK's: in Frankrijk betaal je wegenbelasting aan de hand van het aantal fiscale PK's – Cheveaux of CV – en soms kwam dat terug in de naamgeving zoals bij de Citroën 2CV en de Renault 4CV. Hoe groter de motor, des te meer je moest betalen. Ook in België bijvoorbeeld en in Spanje werkt dat zo.

Enfin, haaks op dat moderne concept van de 4L, introduceerde Renault een jaar later – in 1962 – de conventionele vierdeurs R8 met z'n motor en aandrijving achterin. Dat was een vastgelopen project van Fernand Picard. Toen niemand meer wist hoe het verder moest met het ontwerp van deze sedan, werd in september 1960 de free-lance designer Philippe Charbonneaux binnengehaald. Een stylist met een behoorlijk ego, maar óók met een uitstekende staat van dienst (een conduite in het Frans)! Charbonneaux kreeg een maand lang carte blanche en binnen die tijd vervolmaakte hij de Renault 8. De R4 en R8 hadden elk hun eigen doelgroep en verkochten goed. Die successen waren meer dan welkom, maar leidden er ook toe dat Renault het beeld opbouwde van een fabrikant van enkel kleine auto's, waar natuurlijk minder marge op zit. De 4 en 8 bevestigden de heersende opvatting dat de Franse merken juist dáárin goed waren en dat je voor een degelijke limousine in Duitsland moest zijn.

Om zich aan dát imago te onttrekken en weer vet op de botten te krijgen, pleitte Dreyfus bij z'n aandeelhouder tóch weer voor een opvolger van die oude Frégate. Een grote topklasse auto moest het worden. Met de 4L en 8 had hij krediet opgebouwd – ook letterlijk in financiële zin – en dus kreeg de PDG groen licht.

Een opvolger voor de Frégate: project 114, top-of-the-range moest het zijn

De grote vraag was natuurlijk of zo'n auto dan conventioneel van opzet moest zijn zoals de Renault 8 met de motor en aandrijving achterin – de stiel van Fernand Picard en Philippe Charbonneaux – of juist vooruitstrevend met alles voorin zoals de 4L van Yves Georges? Een fundamentele keuze!



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

We schrijven 1958; de directie koos voor behoudend. Charbonneaux zorgde voor een eerste ontwerp en Michel Beligond assisteerde hem. Maar de Zeppelin – zoals het concept al snel werd genoemd – haalde het niet en Georges besteedde de opdracht vervolgens uit aan het Italiaanse Carrozzeria Ghia.



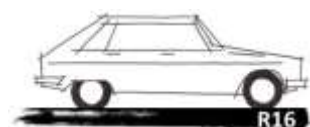
- *Het eerste ontwerp van Ghia. Voor een tentoonstelling werd het bronzen model later wit gespoten. Je ziet dat hij aan de ene kant als tweedeurs is uitgevoerd en aan de andere kant als vierdeurs. Hoewel de auto al een schuine achterkant had, zat er nog geen grote achterklep in.*

Onder leiding van directeur Luigi Segre kwam dat bureau met een eerste voorstel dat de handen óók niet op elkaar kreeg en een jaar later stelde Ghia de vierdeurs saloon voor. Zo kreeg 'project 114' steeds meer vorm. Een sedan met achterwielaandrijving à la de Renault 8, met hydropneumatische vering zoals in de Citroën DS en met een 2,2 liter zescilinder motor van aluminiumlegering achterin. Dat laatste was dan weer Georges' idee. Het concept paste in de tijdgeest, want Volkswagen was succesvol met de Kever en z'n Typ3 met de motor achterin en achterwielaandrijving. NSU bouwde zo de Prinz en Simca haar 1000 om maar wat voorbeelden te noemen. En op de Amerikaanse markt – waar Renault zo naar uitkeek – introduceerde Chevrolet de Corvair volgens dat concept.



- *Project 114, de conventionele sedan met een aluminium zescilindermotor achterin*

Terwijl de ontwikkeling van project 114 doorging, haalde Pierre Dreyfus ondertussen in 1960 de oude Frégate al uit productie. Dat dempte in ieder geval het financiële lek. De opvolger van die auto zou een top-of-the-range model zijn dat met zijn specificaties zowel de Europese als de Amerikaanse markt moest bedienen en de bekende carrosseriebouwer Chausson bouwde er maar liefst 14 prototypes van. Vergeleken met de Atlantide uit '56 was project 114 qua design een enorme stap voorwaarts. Maar hoewel ambitieus met zijn comfortabele vering en lichtmetalen motor, ontbrak het ook aan onderscheidend vermogen. De Amerikaanse markt stortte in en in Europa werd het ondertussen ook allemaal minder. Er kwamen steeds meer twijfels of er überhaupt wel bestaansrecht was voor zo'n toplimousine; tussentijdse marktonderzoeken zeiden van niet. En last but not least rezen de ontwikkelingskosten de pan uit, waardoor de auto zo'n 25 procent duurder zou worden dan de Frégate. 14 Oktober 1961: liever dan nóg een mislukking nam Dreyfus zijn verlies (naar schatting tussen de 20 en 30 miljoen Francs) en blies hij het project voortijdig af. Dat was



pijnlijk en Dreyfus' beslissing was tegen het zere been van Picard en veel andere betrokken medewerkers!

Een opvolger voor de Frégate: project 115, een praktische middenklasser

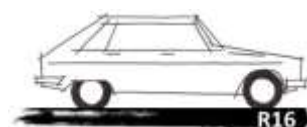
Het mooie van de CEO of PDG van een autofabriek is natuurlijk dat hij vergaande invloed heeft op de productlijn, bij Philips of Unilever gaat dat heel anders; zo'n Roy Jakobs en Alan Jope van nu zijn gewoon Excel-managers. Zich bewust van zijn taak en met voortschrijdend inzicht, gooide Dreyfus het in 1962 over een heel andere boeg. Onder het motto erop of eronder startte hij project 115 op, onze Renault 16. Maar die heette toen intern nog 1500.

In minder dan vier maanden kwam de PDG met een nieuwe opdracht voor Yves Georges, die de leiding kreeg. Géén auto uit de topcategorie, maar juist daaronder gepositioneerd in het 1.500 CC segment. Quote: 'een auto in de middenklasse en dus niet gericht op de bekende kapitaalkrachtige clientèle. Hij is juist bedoeld voor een breed publiek dat échte waarde verkiest boven luxe. De directie is van mening dat het in overeenstemming is met haar missie als toonaangevend bedrijf met een sociaal karakter om een middelgrote auto aan te bieden die ontworpen is voor grootschalige distributie en die maximaal comfort biedt tegen minimale kosten.' Dreyfus had daar een duidelijk omlijnd idee bij: hij wilde een comfortabele gezinsauto voor babybooming Frankrijk, die uit twee volumes bestond in plaats van drie. Een betaalbare gezinsauto voor alledag én vakanties en die daarnaast ook geschikt was voor de vele MKB-ers in het land. Want die wilden in het weekend naar hun buitenhuis. Vijf tot zes personen zouden comfortabel in de nieuwe Renault kunnen reizen, het interieur moest variabel zijn en de rijeigenschappen en het comfort moesten aan de hoogste eisen voldoen. Tegelijkertijd zouden de onderhoudskosten bescheiden en de betrouwbaarheid hoog zijn.



- De conventionele Renaults Dauphine, 8 en 10 met achterwielaandrijving

Maar door de financiële nood was het ontwikkelingsbudget beperkt: zo'n 650 miljoen Francs, verdeeld over vier jaar. En geld voor de overname van FASA – de Fabricación de Automóviles Sociedad Anónima de Valladolid – was er al helemaal niet. Want terwijl de Renault 16 werd bedacht, wilde Dreyfus tegelijkertijd óók nog eens z'n Spaanse licentiefabrikant verder in handen krijgen, om meer grip te hebben op die grote exportmarkt. Maar dát durfden de Franse banken en de staat niet aan. Overtuigd van zijn gelijk vond Dreyfus uiteindelijk David Rockefeller aan zijn zijde. Die hielp hem in 1965 met z'n Chase Manhattan Bank om Renault's belang uit te breiden van 15 tot 49,9 procent (in 2000 volgde het volledige eigendom).



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *Gebouwd in Spanje, met een trots beeldmerk*

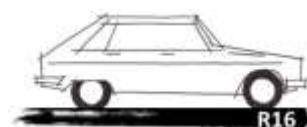
Maar goed, zover was het nog niet. Voor project 115 vroeg Dreyfus dus aan Georges om de leiding te nemen. Die koos nu niet voor Ghia, maar voor zijn eigen ontwerpers. Georges stuurde Claude Prost-Dame aan – van Conception Générale – die op zijn beurt leiding gaf aan Robert Bertaud van de carrosserieafdeling, waaronder dan weer de designers werkten. Zo gingen ondermeer Philippe Charbonneaux – die ondertussen een dienstverband had – en Gaston Juchet aan de slag. Een eenendertig jaar jonge industrieel ontwerper en aerodynamica ingenieur uit de luchtvaartindustrie. De jongeman werkte inmiddels een jaar of drie voor de Régie en hij viel op door zijn goede ideeën. In zijn vrije tijd had hij zelfs al een schetsboek met eerste ontwerpen gemaakt voor de nieuwe auto.

Vanwege het succes van de Renault 8, vroeg Dreyfus aan Georges om Charbonneaux als hoofdontwerper aan te stellen. Dat deed ie, maar toen Yves Georges na verloop van tijd op zijn beurt aan Juchet vroeg hoe de samenwerking verliep, zei deze netjes dat hij veel leerde van de meester, maar dat ze het lang niet altijd met elkaar eens waren: Juchet vertelde enthousiast over zijn collega Pierre Bézier, de ingenieur die al jarenlang voor Renault werkte en die op dat moment verantwoordelijk was voor de automatisering van de productieprocessen. Bézier ontdekte namelijk hoe hij in 3D op een computer kon tekenen. Daarbij maakte hij gebruik van algoritmes die Paul de Casteljau bedacht (van Citroën, zijn naam duikt later nog op).



- *Een ontwerp van Luc Louis met dubbele koplampen en een achterbumper in U-vorm met rechtopstaande achterlichten, geksterend de snor van Salvador Dali genoemd*

Bézier vond uit hoe je met wiskundig berekende curves, lijnen en vlakken ontwerpen kunt maken die appelleren aan het schoonheidsgevoel van onze hersenen. Zó begon in die tijd al de ontwikkeling van CAD/CAM. Juchet was er buitengewoon door gefascineerd en met diens enthousiasme – je raadt het al – stak hij Yves Georges weer aan.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Computer Aided Design moest het worden en in de plaats van Charbonneaux benoemde Georges al in 1961 de jonge Gaston Juchet tot hoofdontwerper. Hij zou met Luc Louis en Michel Beligond verder werken aan het project. Luc Louis verrichtte véél werk door de basisvorm met zijn gepatenteerde, gootloze dakconstructie te tekenen en Juchet detailleerde en bedacht het interieur. Natuurlijk bleef Pierre Etienne Bézier als adviseur óók nauw betrokken bij het computergestuurde ontwerpproces van de 16.

Zo ontstonden er verschillende varianten en om definitieve keuzes te maken, bouwde Renault modellen van plasticine-klei in de schaal 1 : 5. Twee daarvan werden vervolgens op ware grootte uitgewerkt. Eerst van gips en hout om de buitenkant te beoordelen en vervolgens volledig van hout.

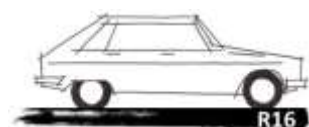
Het hele proces leidde tot een uniek vormgegeven auto met gleuven in de motorkap en het pagodedak, en met vlakverdelingen die spelen met het licht. Kijk zeker ook naar de glooiingen in de voorspatborden, het plaatwerk rond de achterste zijruiten – in de vorm van een boemerang – en de achterruit; zelfs in de bumpers vind je die glooiingen terug. Het is allemaal te danken aan de Bézier-curves en -vlakken; dat is weer eens wat anders dan de bekende Hofmeister-knik van BMW. In 1968 zou Bézier trouwens professor worden aan het Conservatoire National des Arts et Métiers, om les te geven in CAD/CAM.



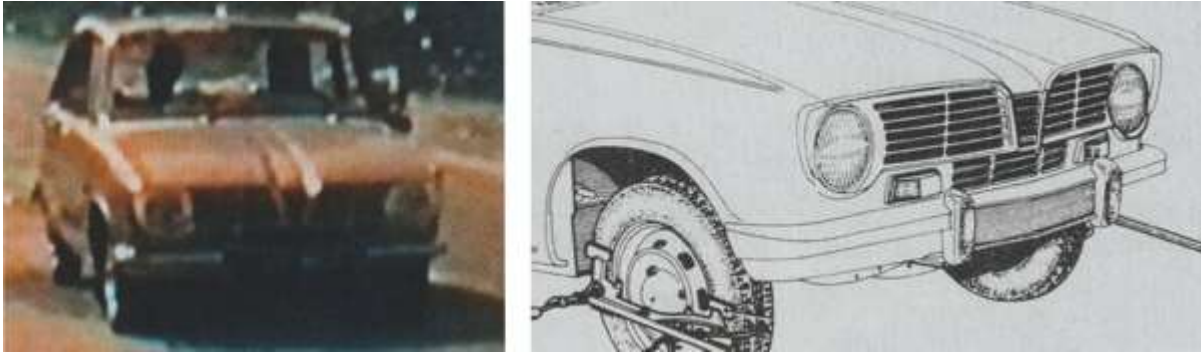
• *Schaalmodellen met links Luc Louis aan het werk (dank aan Car design Archives voor de fotobewerking)*

Die boemerang zie je trouwens ook terug in het stuurwiel en ondertussen werd de nieuwe auto in het Centre de Technique boordevol technische innovaties gestopt. Onder leiding van René Vuillat werkten de ingenieurs Bacheix en Petricenko verder aan de motor, Jacques Blondeleau nam de wielophanging voor zijn rekening en Christian Beullac was belast met het opzetten van de productielijn. Vermeldenswaard is nog dat een auto gebruikelijk éérst werd ontworpen, om vervolgens naar de fabricageafdeling te gaan. Maar om tijd te winnen, werd dat sequentiële managementprincipe verlaten. Bij de 16 werkten ontwerpers en productie voor het eerst als één team voortdurend samen. Pas véél later zouden andere fabrikanten dat overnemen.

In mijn voorwoord schreef ik dat de rechthoekige koplampen uniek waren voor die tijd. Maar R16 liefhebber Erik van Ingen Schenau wees me er op dat er in de begintijd ook een prototype was met enkelvoudige ronde koplampen (dus niet de dubbele sealed beams van de Amerikaanse Renault 16 Sedan Wagon). Alain Estaban van de Franse club Amicale Renault 16 spotte hem in een film over passieve veiligheid en de auto stond ook in de Manuel de Réparation Provisoire van 1965. Renault officials ontkennen het bestaan, maar hij was er dus wel degelijk. Opmerkelijk detail is nog dat de richtingaanwijzers dicht bij elkaar staan. Net zoals dat het geval is bij de experimentele Renault 16 Coupé Cabriolet (zie verderop in dit boek).



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- Een still uit de video en een schets uit het reparatiehandboek

Renault vroeg maar liefst tweeënvijftig patenten aan voor de nieuwe auto. In feite was alles nieuw aan de 16, behalve de motor. De aluminium 2,2 liter zescilinder van project 114 verloor twee cilinders en hield op die manier welgeteld 1.470 CC motorinhoud over. En al stamde het idee van die lichtmetalen motor dan uit het vorige project 114, Renault troefde daarmee wél haar aartsconcurrent Peugeot af, die vier maanden na de introductie van de R16 met haar 204 op de markt kwam.

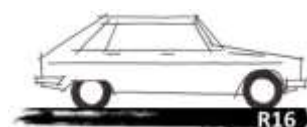
In juli 1963 kwam het belangrijke point of no return: de directie besloot om in Sandouville bij Le Havre/Normandië een splinternieuwe fabriek te bouwen. Speciaal voor deze auto. Het was dicht bij de andere productiefaciliteiten in Cléon, Flins en Billancourt en bovendien had Le Havre een zeehaven voor de export naar Amerika. Anderhalf jaar na deze belangrijke beslissing rolden de eerste 16's er al van de band. Achttien maanden, een unicum!



- Alle fabrieken aan de Seine waardoor transport over water mogelijk was. Links de zeehaven Le Havre en rechts bovenin Parijs

Als je het zo leest, lijkt het allemaal geweldig, maar het werk in de fabriek was beslist geen pretje. Ongeacht zijn of haar persoonlijkheid werd iedere nieuwe werknemer al snel een gemiddelde loonslaaf die muurvast zat in een ijzeren timeframe dat gemeten werd in tienden van secondes. Op Youtube vind je nog een video over de assemblage van de Renault 16: <https://www.youtube.com/watch?v=Wtk3dAY64w0>.

En al was het werk niet altijd een pretje, er was wél een goede personeelsregeling: ieder half jaar konden Renault medewerkers met flinke korting een nieuwe auto kopen – desnoods met incompany financiering – die dan weer werd doorverkocht aan eindgebruikers. De slimsten onder hen verkochten hun auto's al door vóóordat ze hem bestelden, in de kleur en met de opties van hun koper. Het systeem creëerde een eigen markt, want het had status om zo'n auto van een 'collaborateur Renault' te kopen en alle werknemers tezamen deden er meer dan 's lands grootste dealer kon verstouwen.



Enfin, de 16 was een succès fou. Een schot in de roos, want de hele doelgroep wilde hem hebben. Maar ook de Franse overheidsdiensten kozen voor de Renault 16 als dienstauto (in effen zwart). En het leger zou hem gaan gebruiken als verbindingsvoertuig voor lange afstanden. De verkoopdirecteuren Michel Maison en François Zanotti konden tevreden zijn (en le père fondateur of founding father Louis Renault keek tevreden toe vanuit zijn hemel). Zanotti verklaarde het succes van de 16 met een beeldspraak die de bekende Franse feministe Simone de Beauvoir laat omdraaien in haar graf. Quote: 'Je moet de Renault 16 niet zien als een luxe sierraad van Chaumet, maar als een praktisch, multifunctioneel voertuig. Je trouwt een vrouw toch ook niet enkel omdat ze mooi is of goed in bed, maar omdat ze koffie kan zetten!' We zaten in een ander tijdsgewricht zullen we maar zeggen.

De ontwerper: Philippe Charbonneaux of Gastjon Juchet

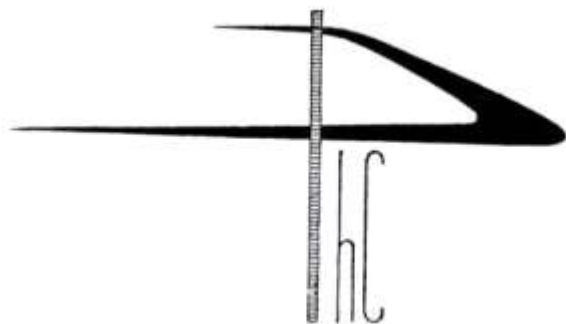
De meningen zijn verdeeld; de één beweert dat Charbonneaux dé ontwerper is en de ander Juchet. Maar het is niet óf de een óf de ander; het werk werd verricht door een team van stylisten waaraan ze allebei als hoofddesigner leiding hebben gegeven. Het eerste jaar was Charbonneaux de baas en daarna Juchet. Uit het interview dat Robert Broyer in 2020 aan Tony Vos gaf, wordt duidelijk dat Charbonneaux niet zoveel uitrichtte. Het was een bon-vivant met een rijke vrouw, die enkel af en toe zijn neus op het bedrijf liet zien. Het échte werk werd op de afdeling gedaan, waarbij Luc Louis een belangrijke rol speelde door de basisvorm te creëren. In de jaren daarop werd dat model onder leiding van Gaston Juchet met Computer Aided Design volledig uitgewerkt, inclusief de bekende Bézier-curves. Althans, dat is wat ik concludeer uit alles wat ik erover las...

Philippe Charbonneaux was een begenadigd freelance ontwerper en creëerde veel, van televisies tot tandenborstels en auto's. Zijn werk stond in het Centre Pompidou en het New York Museum of Modern Art en dan ben je natuurlijk niet de minste. De stylist had een eigen designstudio en werkte ondermeer voor General Motors, Ford, Delahaye, Rosengart en Bugatti. Het was een sterke persoonlijkheid die het kaas niet van zijn brood liet eten en hij stond graag in de belangstelling.

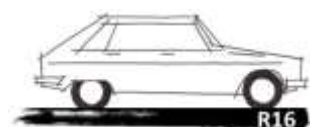
Zoals bekend nam Charbonneaux eerder de Renault 8 voor zijn rekening. Die klus klaarde hij in no-time en dat leidde tot een kortstondig dienstverband waarbij de designer zijn eigen bedrijf mocht aanhouden, mits hij geen nieuwe opdrachten aannam. Op verzoek van Dreyfus stelde Yves Georges hem in 1962 aan als hoofdontwerper van de Renault 16. Maar dat was slechts voor even, want in 1963 volgde Gaston Juchet hem al op.



• De R16 sedan van Philippe Charbonneaux en de initialen op zijn briefpapier



De vrijgevochten Charbonneaux had een behoorlijke reputatie en dat in meerdere opzichten. Hij vertelde graag dat hij bij GM de Corvette C1 had ontworpen. Maar toen Michel Beligond – die óók op



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

de ontwerpafdeling van de Renault 16 werkte – bij AMC in Detroit stage liep en daarnaar informeerde, antwoordde Dick Teague schertsend dat hij verantwoordelijk was voor de wioldoppen. Teague was Vice President of Design bij AMC en werkte daarvoor bij General Motors. Philippe Charbonneaux begon er in april 1949 (vier jaar voor de introductie van de nieuwe Chevrolet), maar had al snel z'n buik vol van de Amerikaanse manier van werken. Hij wilde de verantwoordelijkheid voor een compléte auto, maar kreeg slechts een deelopdracht. Net als alle andere ontwerpers bij GM. Na zes maanden nam hij daarom ontslag en kwam hij terug naar Europa.

Zoals hij dat met de Corvette deed, claimde de designer later ook het succes van de Renault 16. Hij was inderdaad even de hoofdontwerper, maar hij was zeker niet verantwoordelijk voor de basisvorm (die kwam immers van Luc Louis), voor de invloeden van Bézier en het eindresultaat dat Juchet daarmee bewerkstelligde. Charbonneaux vertelde vaak en graag dat de auto feitelijk zijn ontwerp was en dat Juchet de gestyleerde initialen van zijn briefpapier had gekopieerd naar de derde zijruit van de R16. Maar feitelijk zat dat raam in de vorm van een boemerang ook al in project 114, een ontwerp van Ghia. En twee jaar na Charbonneaux' dood in 2000, relativeerde de bescheiden Gaston Juchet in een interview de betrokkenheid van de prominente oud leermeester, die in januari 1963 de Régie weer moest verlaten. Zijn nukkige karakter brak hem op.

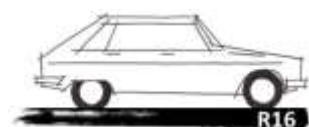
Iets teveel ego dus, maar het klopt wél dat Charbonneaux verantwoordelijk was voor de R16 trois volumes. Een sedan die hij bij carrossier Augereau in het Franse Brou liet bouwen (in de regio Eure-et-Loire). Maar dát deed hij pas in 1966, drie jaar na zijn vertrek bij Renault en dus ook ná de introductie van de bekende hatchback. Hij zou hem in zijn eigen museum in Saint Dizier tentoonstellen en later verhuisde dat naar de voormalige werkplaatsen van de MMM (Menuiserie Métallique Moderne in Reims).

Naast de Renaults 8 en 16 tekende Charbonneaux overigens ook nog een andere auto voor het concern: in 1962 werd de Citroën DS van Charles De Gaulle doorzeefd met kogels. Monsieur le Président overleefde de aanslag, maar zijn beveiliging vond dat er een gepantserde auto moest komen. Wie kon die beter ontwerpen dan het eigen staatsbedrijf Renault? Op basis van de AMC Rambler ontwierp Charbonneaux daarom een bullit proof limousine (mét losange op de grille). En hoewel de auto gebouwd werd door de hofleverancier Henri Chapron, weigerde De Gaulle om erin plaats te nemen. Wat is dát voor gedrocht, zou hij gezegd hebben en hij liet gewoon weer een DS voorrijden. Het was natuurlijk ook geen schoonheid; een auto bedoeld om terroristen af te schrikken, zo werd er gehoord.



- Niet Charbonneaux' beste ontwerp: een gepantserde staatslimousine met neoklassieke stijlkenmerken

Op het internet vind je interessante biografieën over Philippe Charbonneaux: <https://www.curbsideclassic.com/blog/design/cc-biography-philippe-charbonneaux-vive-la->



[difference](#) en <http://leroux.andre.free.fr/charbonneau.htm>. Op Youtube staat een video van de FIVA over de ontwerper: <https://www.youtube.com/watch?v=iTAv0-wYtE>.

Tot slot over Charbonneaux: als je zijn naam googlet vind je op veel sites dat hij werd geboren in Reims op 18 februari 1917 en dat hij daar op 4 juni 1998 stierf. Zijn vrouw zou een nazaat zijn van het champagnehuis Lanson. Maar als je zijn stamboom natrekt, klopt dat niet. Op <https://gw.geneanet.org/touvet?lang=en&n=charbonneaux&oc=0&p=philippe> lees je dat hij in Parijs werd geboren en dat zijn echtgenote Nicole Guyard heette. Ze had niets met het champagnehuis van doen.

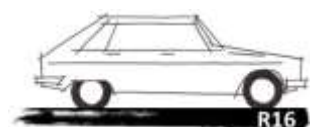
En dan nog kort over Gaston Juchet: na de 16-klus richtte hij bij Renault het Centre de Style op en werkte hij aan tal van nieuwe modellen zoals de 5, 6, 12, de R15 en 17, de R20 en 30, de Renault 25 en de Alpine A310. Maar zijn leiderschap was niet onbetwist, want in 1975 kwam Robert Opron van Citroën over en werd die de baas over Gaston Juchet (Juchet werd directeur carrosserie ontwerp). Na Opron's vertrek in '84 echter, kreeg Juchet het stuur van de afdeling weer terug in handen. Het was een bescheiden, ingetogen man die de publiciteit meed. Vandaar dat je niet zoveel over hem terugvindt, maar het is wél bekend dat Juchet schilderde; op <https://juchet.fr> vind je zijn werk. Zijn talent leverde hem in 1984 de titel op van Chevalier des Arts et des Lettres.

Nogmaals, wedden op twee paarden: de nieuwe Renault 16 en de ouderwetse 10

Begin jaren '60 ging alle aandacht uit naar de sensationele 16. Althans, zo léék het. Want Dreyfus zette dan wel hoog in op een nieuwe aanpak voor z'n middenklasser, hij bouwde tegelijkertijd óók voort op het verkoopsucces van de kleinere en conventionele Renault 8 die – net als z'n voorganger de Dauphine – de motor en aandrijving achterin had. Misschien was dat wedden op twee paarden wel noodgedwongen, want de Régie zat krap bij kas en kon iedere Franc goed gebruiken. Sinds de introductie van de R8 in 1962 verkocht het merk meer dan 1,3 miljoen exemplaren. En in september 1965 – negen maanden na de introductie van de 16 – volgde de Renault 10 hem stilletjes op; een moderner ogende faceliftversie. Zo had Renault aan de éne kant de conventionele R8 en 10 in het modellengamma – die hun gelijk in de geschiedenis vonden – en anderzijds sloeg de fabrikant een nieuwe weg in met de vooruitstrevende R4 en 16.

Hoewel de pers er weinig oog voor had, zou Renault nog 700.000 R10's verkopen voordat het pleit definitief werd beslecht ten gunste van de moderne voorwielaandrijvers. Want je weet het: de 4 en de 16 maakten de geesten rijp voor een nieuw tijdperk in de automobielsingeschiedenis.

Tegen alle verwachtingen in verkocht de R10 in de Verenigde Staten trouwens beter dan de 16; so be it Yankee Boys...



Introductie van de Renault 16

Maar nog even terug naar het begin van de jaren '60: natuurlijk werd er toen volop getest op de eigen proefbaan in Lardy, net onder Parijs. En in oktober 1963 vonden de eerste roadtests plaats op de openbare weg in Italië met een gecamoufleerde auto die de voorpagina van l'Auto-Journal haalde. Hij was voorzien van een soort Lancia of Volvo grille en had een bolle, kunststof achterruit (het was één van de 32 prototypes).

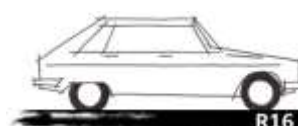


- Een spionagefoto van prototype nr. 6 dat in Italië op de gevoelige plaat werd vastgelegd. L'Auto-Journal berichtte erover op 28 november 1963, maar ook andere autobladen schreven volop over de nieuwe Renault

Zowel de Franse als de buitenlandse pers publiceerden vanaf dat moment met grote interesse over een nieuwe Renault 1500 of 1800. En omdat het er extreem koud is, werd er in het Noord-Amerikaanse Minnesota veel getest en ook in de hitte van Afrika; vér verwijderd van die Europese pers. En waar de internationale bladen veel aandacht besteedden aan alle nouveautés, hadden de Franse journalisten juist kritiek; zo valt ondermeer te lezen in de Action Automobile et Touristique.

Langzaam maar zeker kwam er steeds meer informatie naar buiten. En hoewel de PR-mensen van de Régie zelf van mening waren dat het concern goed bezig was, dacht het internationale reclamebureau Publicis daar volstrekt anders over. Je kent het bureau van 'du pain, du vin, du Boursin', maar het was óók hofleverancier van Renault. De experts van Publicis waren van mening dat het roer hélemaal om moest; van oubollig en traditioneel naar een beeld dat past bij de vooruitstrevende Renault 16. Gesteund door Dreyfus ging de club aan de slag. Voor Renault zette het in op de kernwaarden 'du chic et de l'intelligence' en in augustus 1964 stuurde ze de eerste officiële persfoto's rond, al was het dan met rechtsgestuurde modellen.

De uitingen van Publicis zouden allemaal dezelfde opmaak krijgen: spreiding over twee pagina's, in kleur gedrukt, een dominant aanwezige foto, een pakkende slogan die uitnodigt om verder te lezen,



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

een zorgvuldig geschreven tekst en in de rechter benedenhoek: de merknaam en het silhouet van de Renault 16. De advertenties gingen uitvoerig in op de kwaliteit van de auto.



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

VOITURE n°174

Aucune autre voiture au monde n'a jamais effiché une telle abnégation, parce qu'aucune autre voiture au monde n'a bénéficié, pour sa sortie, d'une expérience auto révolutionnaire que les «Essais-qualité».

Les «Essais-qualité» ont vu une Renault 16 de série conduite à long terme par cinquante conducteurs choisis pour leur exigence. On signale : rouler six mois dans les conditions de tous les pays, en «croustant» la voiture au maximum.

La loi : après six multiples-essais qui précèdent la naissance de toute voiture, une série d'essais supplémentaires inédits : ceux de l'usager. Pour décider, au lieu d'essais de la vie courante, d'éventuelles améliorations.

En ce mot, pour vous offrir une Renault 16 absolument parfaite, parfois j'ai eu dans ses moindres détails une nouvelle voiture que vous pouvez acheter en toute sécurité.

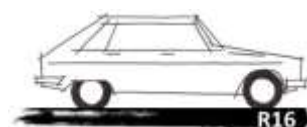


RENAULT
c'est Renault qui vous fait

- Een advertentie uit 1967 met de standaard opmaak van Publicis

Enfin, het ontwikkelingsteam werkte hard en het moment van introductie naderde snel, maar kort voor de serieproductie – in oktober '64 – brak er bij een prototype een borgpen af. Hoofdconstructeur Yves George realiseerde zich dat de kwaliteit van de 16's nog te wensen overliet. Bovendien reden medewerkers, potentiële klanten en ambtenaren met voorserie testauto's waar ook het nodige uitkwam. Per saldo moesten er 293 verbeteringen worden doorgevoerd, waaronder de standaard montage van een oliefilter (...). Dreyfus gaf hem twee maanden de tijd. Twee maanden; de planning was krap en de tijdsdruk enorm!

Anderhalf jaar ná het groene licht voor de fabriek in Sandouville – op 2 december 1964 – rolde de eerste R16 al van de band. Ik schreef het al: de bouwtijd van de locatie was revolutionair! Maar de Renault trein raasde door: slechts één maand nadat de eerste 16 de fabriek verliet – op 4 januari 1965 – vlogen de eerste veertig van in totaal zeshonderd journalisten al business class naar de Côte d'Azur. In Juan-les-Pins maakten ze kennis met de revolutionaire middenklasser. Renault was er de hele maand zoet mee en telkens ging de testrit over binnenwegen naar St. Tropez, om daar uitgebreid te lunchen in Auberge des Maures (het bestaat nog steeds, maar vertaal de naam maar niet letterlijk). Het was een etablissement met grandeur. Om een idee te krijgen: beroemdheden als Charlie Chaplin, Greta Garbo en Brigitte Bardot kwamen er graag en gelaafd en gespijsd ging het journaal weer terug. Ditmaal wat sneller, over de autoroute Estérel. Enfin, was de heenvlucht eerste klas, de thuisreis was dat zeker ook. Want naar verluidt reden de persmensen allemaal met een Renault 16 naar huis waarvan de kofferbak was gevuld met dozen Franse wijn. Om te laten zien hoeveel erin paste...



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

De remmen kregen nogal wat kritiek, maar verder was de internationale pers laaiend enthousiast! In ieder geval toch over het variabele interieur, het comfort en de uitstekende rijeigenschappen. Eindelijk schudde Renault het imago als fabrikant van louter kleine auto's van zich af. 'Een nieuwe maatstaf in de middenklasse, een oorvijs aan de Duitse producenten, de slimste auto ooit, van binnen groter dan buiten en een rijdende woonkamer,' zo luidde de positieve koppen. Al schreef het Parool toch nog enigszins beteuterd over de vijfde deur dat 'praktisch de hele achterwand omhoog scharnierde...'

In maart kreeg de nieuweling zijn publieksdebuut op de Autosalon van Genève en de potentiële klanten moesten kort wennen aan de vormgeving. En dat was best begrijpelijk; de 16 was natuurlijk een vreemde eend in de bijt. Maar even bleek gelukkig maar heel even, want de auto werd een enorm succes. Vrijwel meteen vanaf het begin van de verkoop, op 26 april 1965. De range startte met een basisversie – Normale – voor 9.900 Franse Frank (het equivalent van 1.509 euro), terwijl de luxe GLS of Super iets later 10.670 Franse Franc zou kosten (1.626 euro).

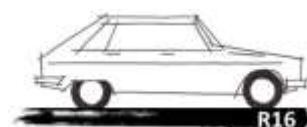


- *Studiehoofden en -modellen met links Michel Beligond. Juchet wilde nooit op de foto*

In eigen land leenden de dealers hun demonstratieauto's telkens een weekend uit aan potentiële klanten en dat zette zoden aan de dijk. Per dag registreerden ze 135 orders. De internationale introductie liep gefaseerd, waarbij de exportlanden moesten voldoen aan drie belangrijke voorwaarden: het dealernetwerk moest op orde zijn, zo ook het wegennet en er moest een sterke en consistente reclamecampagne komen. Onder die condities ging de auto in het najaar van 1965 eerst naar Groot-Brittannië, Zwitserland, Oostenrijk, Duitsland en de Benelux en in 1966 volgden Denemarken, Zweden, Algerije, Zuid-Afrika, Azië, de VS en Canada. Uiteindelijk zou ruwweg de helft van het aantal geproduceerde R16's zijn weg naar het buitenland vinden, waarbij Duitsland de grootste exportmarkt werd, gevolgd door het Verenigd Koninkrijk, Nederland en België. In Nederland werd de auto geïntroduceerd door met een karavaan door het land te trekken, waarbij er bij iedere Renault-Agent één exemplaar achterbleef.



- *Een carrier onderweg van Sandouville naar het distributiecentrum in Flins. Beschadigde Renaults 16 worden uit de gezonken carrier getakeld – foto midden – en aan de oever van de Seine opgeslagen*



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

De 16 sloeg enorm aan en iedere auto die van de band rolde was hard nodig. Maar een jaar later zonk een autocarrier op de Seine met 206 Renaults 16 aan boord. Ze werden allemaal gesloopt.

Bijzondere eigenschappen

De wereld was vol vernieuwingen, zo mid jaren zestig. Er kwamen computergestuurde stoplichten die voor een betere doorstroming zorgden, de hovercraft deed z'n intrede en er was ineens veel meer aandacht voor design en architectuur. Zo introduceerde Charles Eames zijn wereldberoemde lounge chair en Bang & Olufsen kwam met haar eerste Beogram op de markt. De tijd was dus rijp voor nieuwe ontwerpen en met de 16 droeg Renault daaraan haar eigen steentje bij. Natuurlijk was er de vijfde deur (l'hayon in het Frans), een zelfdragende carrosserie, de variabele bagageruimte, het uitgekiende ventilatiesysteem en de aluminium motor met versnellingsbak.

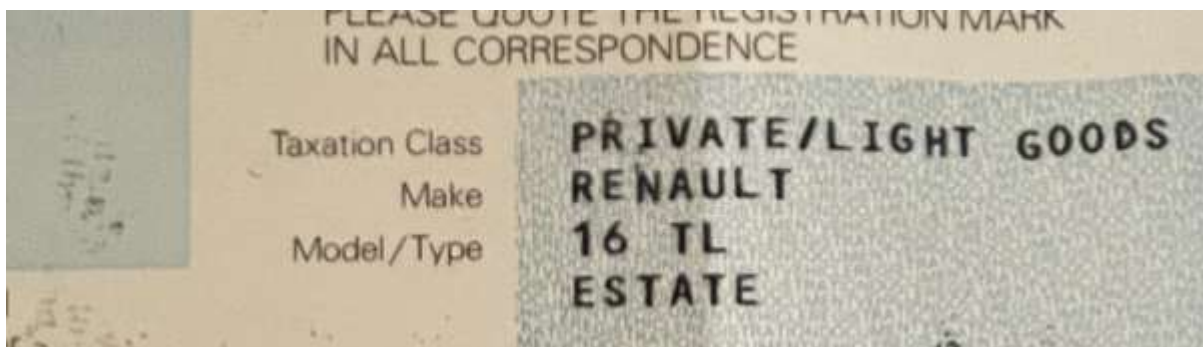


- Nog twee schetsen van Gaston Juchet van respectievelijk 3 februari 1962 en 9 november 1961

Vijfde deur

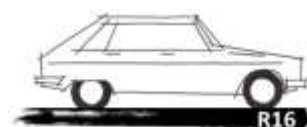
Het idee van die grote achterklep was natuurlijk niet helemaal nieuw. De Renault 4 was er immers vanaf 1961 en ook de Autobianchi Primula was al een jaartje te koop. Hoe dan ook, La Régie ging ermee aan de haal. Het woord hatchback bestond nog niet en verwijzend naar de drie zijramen noemde Renault haar 16 daarom consequent een limousine. Maar feitelijk bracht het merk dus de hatchback naar de middenklasse en daarmee was het z'n tijd ver vooruit. Pas vier jaar later – in 1969 – introduceerde Austin de Maxi met grote achterklep en in 1975 volgde Volkswagen met een vijfdeurs Passat en Simca met haar 1307/1308. Weer een paar jaar later – zelfs nadat Renault de 20 en 30 uitbracht – volgden Rover met de SD1 en Saab met haar vijfdeurs 99 Combi Coupé.

En al typeerde Renault de 16 dan consequent als limousine, de Zweden spreken graag over een halvkombi en de Britse autoriteiten deinsden er niet voor terug om dat halv maar achterwege te laten en het model gewoon als estate in te schrijven.



- Een grote achterklep is een stationcar, punt uit

Hoe dan ook, iedereen wilde een 16. Franse leraren reden hem omdat het geen doorsnee Simca 1300 was en hij lekker intellectueel overkwam. Vaders met een voorliefde voor Gitane-sigaretten



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

reden erin omdat het geen 403 Break was en toch heel praktisch. En ingenieurs reden ermee omdat het geen premium BMW of Mercedes was, maar een eigenzinnige en goed doordachte auto. Iedereen wilde hem eigenlijk hebben omdat ie tegendraads was, op een sociaal aanvaardbare manier. Meer een statement dan een statussymbool, zou je kunnen zeggen. En met de 16 had je een aantal financiële én praktische voordelen: zo hoefde je géén extra verzekeringspremie te betalen voor een stationcarmodel terwijl je wél de voordelen daarvan had. Je had minder afschrijving omdat tweedehands breaks in die tijd veel minder waard waren – nu ondenkbaar – en je had ook geen prestigeverlies met een 16, want stations waren voor het werkvolk en limousines niet.

De Gaulle was trots op zijn oogappel en vertelde een jaar na de introductie dat de grootste autoproducent van Frankrijk – jaarmazet: 5,4 miljard Franse Francs – in 1966 met 85.000 werknemers dagelijks 3.000 personenwagens bouwde, waaronder 600 stuks van Renaults nieuwe topmodel, de 16 (maar daarmee overdreef hij wel enigszins).

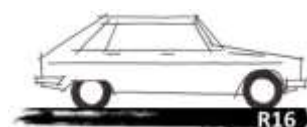


- Links: Gaston Juchet in september 1961 aan het werk. Rechts: een ontwerp van hem uit februari 1962, de achterkant zou tien jaar later terugkomen op de R15 en 17

Zelfdragende carrosserie

Net als de R4 had de 16 een vijfde deur en voorwielaandrijving met onafhankelijke wielophanging. Maar anders dan bij de 4 met z'n chassis en daarop gemonteerde carrosserie, koos Renault bij de R16 voor een monocoque constructie. Een zogenaamd 'zelfdragende carrosserie' waarbij de stijfheid uit het geheel komt. Dat kon enerzijds omdat de deur- en dakstijlen één geheel vormden met de achterschermen en de zijkanten over de volle lengte van de auto op 470 punten aan de zeer stevige bodem werden gelast. En anderzijds was er natuurlijk het pagodedak met zijn sterk geprofileerde daklijsten en chroomstrips erbovenop om de lasnaden te verbergen.

Citroën paste dat idee ook toe op haar Project F, maar omdat Renault de constructie al eerder had gepatenteerd, blies het merk van de double chevron het model af. Een financiële ramp omdat de productie al in voorbereiding was.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



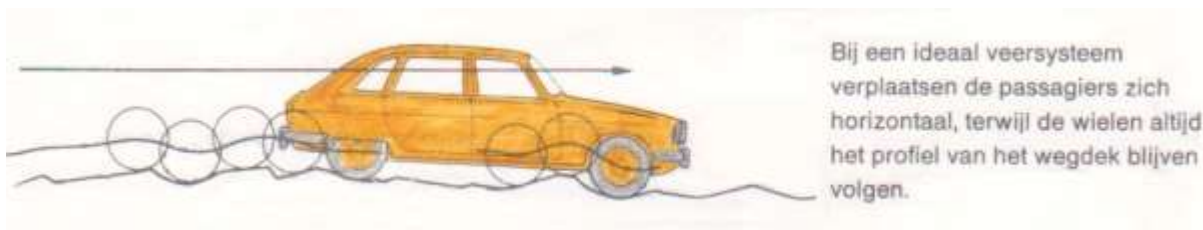
- De Citroën Project F met stijlkenmerken van de Renault 16 (maar in dit geval zonder de dakprofielen)

Misschien kwam die overeenkomst in het ontwerp wel omdat Paul de Casteljau van Citroën bij de ontwikkeling van het Computer Aided Design nauw samenwerkte met Pierre Bézier van Renault. Een andere verklaring kan zijn dat zowel Luc Louis en Michel Beligond van Renault, als Robert Opron en Paul de Casteljau van Citroën daarvoor samen bij Simca werkten en dat de oud-collega's zich lieten inspireren door hun werk uit die tijd. Wie het weet, mag het zeggen.

In elk geval werd de Renault 16 zo zónder apart chassis tóch heel stevig. Dat was erg belangrijk voor het variabele interieur, want nu was er voor de torsiestijfheid geen stalen dwarswand meer nodig achter de achterbank! En een bijkomend voordeel van het pagodedak was dat de traditionele dakgoten overbodig werden en dat de deuren hoog konden worden uitgesneden. Daardoor stapte je met je hoofddeksel op in én uit de auto. Vooral bij de politie en het leger werd dat erg gewaardeerd.

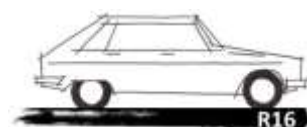
Torsievering

Natuurlijk is z'n vormgeving uniek, maar ook de torsievering is bijzonder. Ieder wiel heeft een lange staaf die door verwringing de wisselende wielbelasting opvangt. Aan de voorzijde liggen de stangen in lengterichting onder de auto, maar aan de achterzijde zijn ze – net als bij de R4 – dwars achter elkaar gemonteerd. Daarom is de wielbasis links 7 centimeter langer dan rechts (2,72 meter in plaats van 2,65 meter). Op die manier had je geen rechtopstaande veerpoten nodig en hield je meer bagageruimte over. Door de afwijkende wielbasis was de linker bumperhoek trouwens 6 centimeter korter. Dat je het weet.

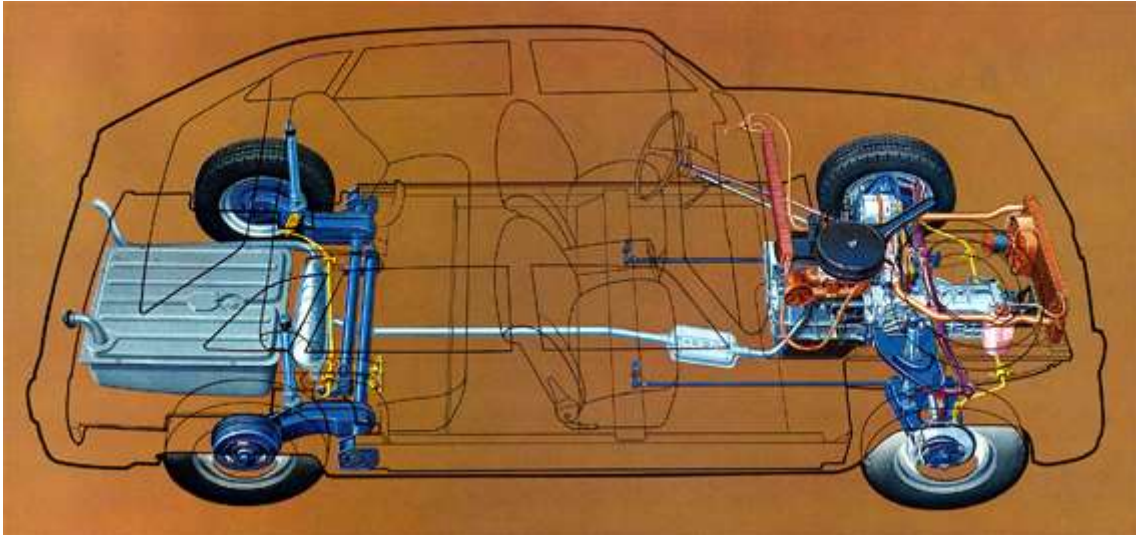


- Uitleg in het lesboek voor motorvoertuigtechniek van Ferencz Looijs (zie het interview elders in dit boek)

Door die enorme torsiestaven waren de veerwegen veel langer dan je bijvoorbeeld met schroefveren zou bereiken. Met een uitslag van 20,3 centimeter aan de voorzijde en maar liefst 30 centimeter achter, streek de 16 de slechtste Franse binnenwegen glad. En leuk om te proberen: met de handrem aangetrokken en de versnelling in zijn achteruit, komt de achterbumper inderdaad 30 centimeter omhoog. En naast die torsieveren waren trouwens ook de telescoop schokdempers lang. Aan de achterzijde reikten ze tot aan de bovenkant van de achterbank.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *De plaatsing van de torsieveren*

De veren zijn aan de ene kant aan de wielophangingsarmen gelast en aan het andere eind gemonteerd in rubber bussen van neopreen. Relatief onbekend is dat je de wagenhoogte kunt variëren door vier excentrische nokken te verstellen. Handig bij zware belading. Bij de Renault 4 had je de keuze uit zes verschillende standen, maar bij de 16 was deze regeling traploos. Aan de voorzijde vind je de stelbouten op de balk onder de voorstoel en achter zitten ze onder de auto; op de onderstaande foto's kun je dat goed zien. Maar bezint eer ge begint, want de verstelling moet wél evenwichtig en gelijkmatig worden uitgevoerd. Het duurde dan ook een tijdje voordat de Renault-Agenten ermee uit de voeten konden.



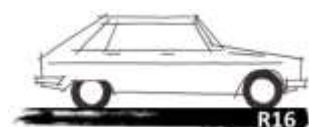
- *Verstelling van de wagenhoogte door excentrische nokken voor en achter*

Juist ook door de grote veeruitslag hing de auto bij zware belading ver door. Daarom monteerde Renault hoogteverstelling in twee standen op de koplampen (beladen en onbeladen).

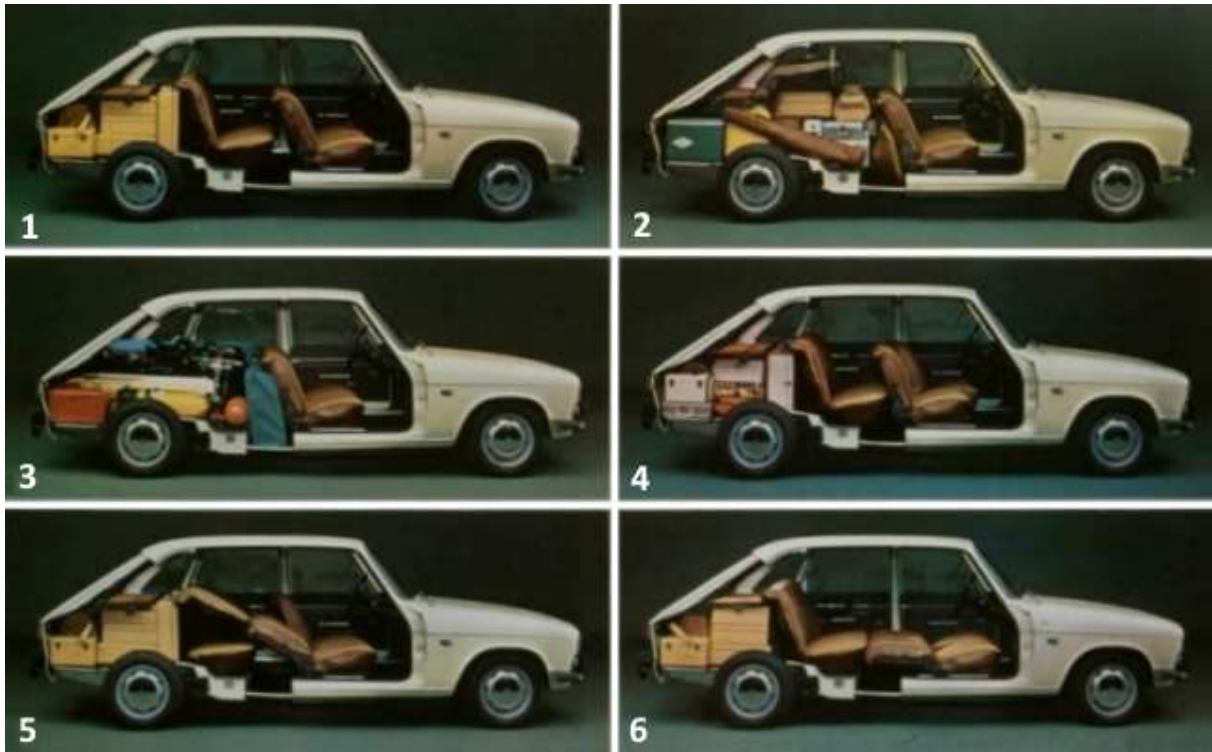
Enfin, de Renault 16 was door zijn voorwielaandrijving onderstuurd, maar hij werd door iedereen geprezen om zijn fenomenale wegligging en veercomfort.

Variabel interieur

De R16 was een zogenaamde transformable; de kofferbak van 346 liter kon je naar wens groter maken. Als je de achterklep opendeed, scharnierde de hoedenplank slim mee naar boven en je kon hem in twee delen verwijderen, waardoor er hogere voorwerpen in pasten. Je kon de achterbank ook 15 centimeter naar voren plaatsen, waardoor de bagageruimte 424 liter groot werd. Als je dan óók nog de voorstoelen volledig naar achteren schoof – tegen de bank aan – klemde je er veilig een reiswieg tussen. Je kon de rugleuning met twee linten aan de handgrepen in het dak ophangen en de zitting voorover klappen.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



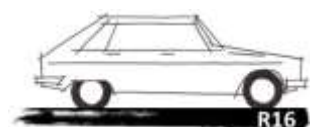
- *Het variabele interieur*

Dan had je ineens 750 liter laadruimte tot je beschikking. En tot slot kon je de rugleuning én zitting ook in zijn geheel verwijderen. Dan ontstond er een soort Renault 16 bestelwagen met 1.200 liter laadruimte. Samen met de verschillende standen van de voorstoelen, kende het interieur maar liefst zeven verschillende combinaties: Normal (voor dagelijks gebruik), Départ en Vacances (voor vakanties, afbeelding 1), Transport d'Objets Encombrants (voor grote voorwerpen, afbeelding 2), Transport Exceptionnel (voor omvangrijke goederen, afbeelding 3), Mamman (met baby, afbeelding 4), Rallye (op z'n Frans met een e, een stand bedoeld voor ontspanning, afbeelding 5) en natuurlijk ook Couchette (om lekker tegen elkaar aan te kruipen, afbeelding 6). De R16 was dan ook bedoeld als een 'voiture à vivre!'

Over alles was nagedacht. Zo waren de stoelen niet voorzien van enkel veren zoals dat destijds gebruikelijk was, maar naar het voorbeeld van de R8 koos Renault voor dikke schuimkussens van polyurethaan die een ongekend comfort boden. Dat is de reden waarom je urenlang in een 16 kunt rijden, zonder doorgezeten te raken.

Het was allemaal ongekend in die tijd en de auto sprak dan ook tot de verbeelding. In het Franse tijdschrift 'Architecture aujourd'hui' werd het modulaire interieur zelfs vergeleken met het principe van flats met verstelbare binnenwanden; ook dát was een nieuw concept. Voor 60 procent van de kopers was die vijfde deur in combinatie met de variabele bagageruimte doorslaggevend bij de aankoop.

Auto's waren écht een manning in die tijd. Zoals je ondertussen weet, stak verkoopdirecteur Zanotti dat niet onder stoelen of banken. Maar misschien had hij tóch wat geleerd: nadat Renault in 1965 al eens een campagne voor de R4 opzette met het magazine Elle, introduceerde het in 1966 een ludieke campagne waarbij honderd vrouwelijke lezers allemaal de kans kregen om tweeduizend kilometer met een R16 te rijden. Ze moesten dan wel zélf een originele opdracht bedenken die de kwaliteiten van de auto onderstreepte. Dat concentreerde zich natuurlijk op de vijfde deur en de



variabele binnenruimte. Het leverde opmerkelijke taferelen op: de één stopte 2.000 kuikens in de kofferbak voor een comfortabele rit, de ander deed iets soortgelijks met tweeëntwintig padvinders én hun leiders en een derde deelneemster hield een picknick voor vier personen in de bagageruimte. En daarnaast hing één equipe zelfs een zweefvliegtuig achter hun auto. Was het origineel of toch enigszins banaal? En tout cas, positieve pers was het gevolg.

Ventilatiesysteem

Een interieur met passagiersgedeelte en bagageruimte in één vereist een andere manier van verwarmen, koelen en ventileren. De ruimte was groter, de luchtstromen waren anders en de open verbinding met de kofferbak kon ertoe leiden dat reuk van de lading voorin terechtkwam. Bovendien was het van de Renault 4 ondertussen bekend dat de inzittenden snel te koude of te warme voeten kregen.

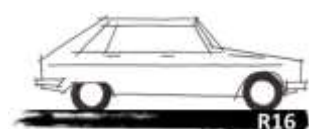
Daarom bedacht oppertechneut Claude Prost-Dame samen met het gespecialiseerde bedrijf voor autoverwarming Sofica – later Valeo – een heel nieuw systeem voor gelijkmatige verwarming en verdeling van schone lucht (en natuurlijk patenteerde Renault dat). Het begon met een bak onder de paravent over de volle breedte van de auto. Daarin zat dan weer een aparte hogedrukkamer waarin een verwarmbare cilindrische pijp was gemonteerd met daarop honderden vierkante plaatjes. Die verwarmden de lucht heel gelijkmatig, net zoals dat thuis met een lamellenradiator gebeurt. De luchtinlaat aan de buitenkant zorgde ervoor dat er tijdens het rijden permanent overdruk ontstond en de buitenlucht werd dan langs die radiator – voorverwarmd – naar binnen geleid. Eén regelklep zorgde voor de verdeling tussen boven en onder, waarbij de lucht aan de bovenzijde gelijkmatig over de volle breedte van het dashboard door drie uitstroomopeningen naar binnen blies. Aan de onderkant werd die links/rechts verdeeld over de voetruimtes. Vanaf modeljaar 1970 kwamen er aan de uiteindes van het dashboard nog twee ronde uitstroomopeningen bij voor koude lucht. Een andere klep functioneerde als traploze kraan voor de temperatuurregeling. En omdat de bak onder de paravent gescheiden werd van de motorruimte, was de luchttoevoer vrij van stof en rook. Daarom stonk de verwarmde lucht óók niet naar benzine of olie.

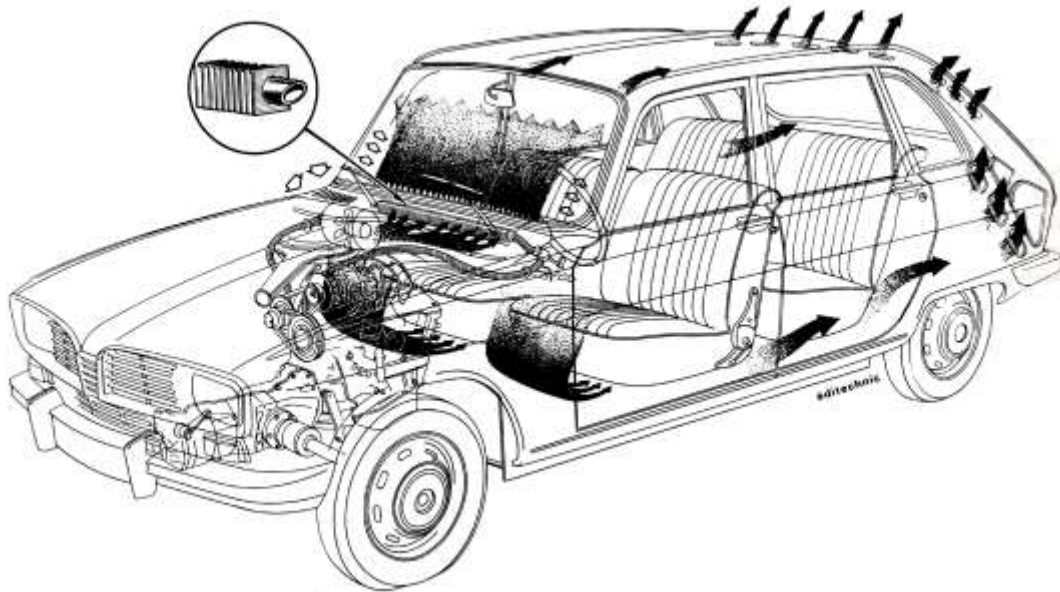


- *Doordachte ventilatiesleuven aan de achterkant van het dak*

Maar als je lucht toevoert, moet je die natuurlijk ook afvoeren. Daarom werden er ventilatiesleuven bedacht achterin het dak en in de C-stijl, die de lucht uit de bovenste helft van het interieur wegsluitden zonder dat er water naar binnenkon. En de lucht in de onderste helft werd onder de stoelen en bank door afgezogen naar uitsparingen aan de zijkant van de kofferruimte (het is dus niet handig om daarin spullen op te bergen). Het systeem maakte slim gebruik van verschillende luchtdrukgebieden rond de auto om de luchtstroom te optimaliseren, of je nu langzaam reed of snel.

Al met al ontstond er zo een mooi gecontroleerde doorstroming en werd de bagageruimte óók geventileerd, waardoor reuk van de lading niet bij de inzittenden kwam. Maar een nadeel van het systeem was wel dat de warme lucht in de praktijk meer naar de voetruimte ging dan naar boven, waardoor ontwaseming van de voorruit lang duurde.





- *Afbeelding van éditechnic*

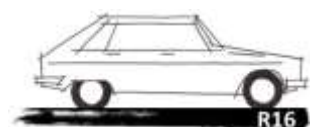
Het systeem zorgde voor een aangename bries in de auto, zeker als je de drie uitstroomopeningen bovenop het dashboard op de voorruit richtte en je de zonnekleppen naar beneden deed. De uitsparingen in het plaatwerk aan de binnenkant van de kofferbak dienden trouwens niet enkel voor de afvoer van luchtstromen, maar ze moesten ook resonanties voorkomen. Net zoals de bodemplaat, die daarvoor specifiek was ontworpen. Een noviteit voor een auto in serieproductie.

Aluminium motor en versnellingsbak

De R16 kreeg dus een moderne aluminium motor die achterstevoren in lengterichting achter de vooras werd geplaatst, terwijl de aluminium versnellingsbak vóór de vooras lag. Daarmee werd het een soort middenmotor, wat goed was voor de gewichtsverdeling. Slechts 55 procent van het gewicht drukte op de vooras en bovendien paste het reservewiel nu óók onder de kap, wat weer bagageruimte scheelde. Door de plaatsing van de motor kwam het schutbord vér naar binnen in het interieur. Daarom zie je een soort bult midden onder het dashboard, maar door de voorwielaandrijving ontbrak de bekende cardantunnel en bleef er toch nog veel ruimte over. Door de plaatsing van de versnellingsbak vóór de motor was stuurversnelling noodzakelijk. Dat werd één van de karakteristieken van de Renault 16 en samen met de wandelstokhandrem onder het dashboard zorgde het ervoor dat je voorin óók in het midden kon zitten (al was er dan weinig voetruimte). En tot slot: de nieuwe wisselstroomdynamo van SEV-Motorola zorgde voor een constante opwekking van stroom, waardoor je nooit met een lege accu kwam te staan. Zelfs niet in de winter als alle accessoires aanstonden of bij het wachten voor een stoplicht.

De opstelling van motor en versnellingsbak had veel voordelen, maar ook een belangrijk nadeel: de bereikbaarheid voor onderhoud. Daarom draaide Renault bij de opvolgers 20 en 30 de boel weer om en kwam de versnellingsbak bij die auto's weer áchter de motor te liggen (waardoor de versnellingshendel weer als pook naar de vloer verhuisde).

Het spuitgietprocédé van de lichtmetalen motor had nog een belangrijk voordeel ten opzichte van traditioneel gietijzer: het blok was veel sneller te produceren en dat zou nodig zijn met het verkoopsucces van de nieuwe Renault.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

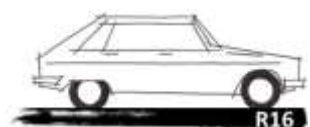
De 16's werden geleverd met een volledig gesynchroniseerde vierbak, maar in de praktijk schoot de synchronisatie van de eerste versnelling wel wat tekort. Beter was het om helemaal stil te staan als je zonder kraken naar zijn één wilde. Tegen meerprijs bestelde je een computergestuurde automaat met drie versnellingen. Die TA-uitvoering – Transmission Automatique – kwam dan met een nieuwe 1.565 CC blok en de vlakke cilinderkop van de oude 1.470 CC. Zowel bij de handgeschakelde uitvoering als bij de automaat was er een anderhalve meter lange stang nodig om de lengte van de versnellingshendel naar de bak te overbruggen.

De automaat had twee bijzonderheden. Enerzijds startte je hem door de versnellingshendel in P of N van je af te bewegen, naar het dashboard toe. Als je dat niet wist, kon je lang zoeken! En anderzijds was de elektronische aansturing uniek. Een rekeneenheid koos steeds de beste van de drie overbrengingen door de snelheid van de wagen te vergelijken met het toerental en de druk op het gaspedaal. Daardoor schakelde de automaat soepeler, sneller en efficiënter, zodat het brandstofverbruik binnen de perken bleef (automaten stonden er destijds om bekend dat ze behoorlijk wat meer verbruikten). De TA werd voor dezelfde prijs verkocht als de TS, namelijk 14.300 Francs (2.180 euro).



- *Stuurschakeling in plaats van een vloerpook*

Door de gunstige gewichtverdeling stuurde de 16 erg goed, al had hij dan geen stuurbekrachtiging. Met een acceleratie van 0 tot 100 kilometer per uur in 16,6 seconden en een top van 145 kilometer per uur was de auto in eerste instantie geen sprinter, maar daar kwam verandering in. Dat was ook wel nodig want de Peugeot 404 en de Citroën ID 19 waren sneller. In 1968 introduceerde Renault daarom de sportieve TS (Tourisme Sportif) met een 1.565 CC motor en een bolle cilinderkop met grotere kleppen in V-vorm. De bekende Amédée Gordini voerde hem op, net zoals hij dat deed bij de snelle Renault 8 met zijn achternaam. Eindelijk werd de linker baan het domein van de 16. De TS-uitvoering gaf de verkoop én het imago de boost die ze nodig hadden. In plaats van 600 auto's per dag kwam Renault uiteindelijk op een productievolume van zo'n 900 stuks. Pas na de facelift kregen

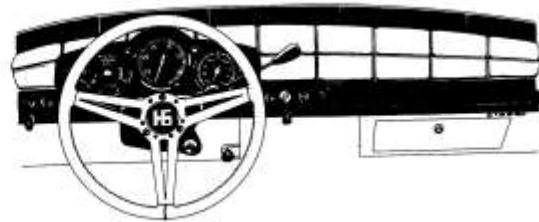


Renault 16, een innovatieve tijdmachine

ook de goedkopere modellen die motorinhoud, maar door de bolle cilinderkop en een tweetraps carburateur – géén dubbele zoals je vaak leest – had de TS altijd meer vermogen. Die TS-uitvoering snelde in 12,5 seconden van 0 naar 100 en had een topsnelheid van 165 kilometer per uur. De 1.565 CC motoren bleken betrouwbaarder dan de kleine broers.

Op 25 en 26 september 1973 – ten tijde van de oliecrisis – werd de sportieve TX aan de pers voorgesteld. Hij kreeg een 93 PK sterke 1.647 CC motor en werd standaard met vijfbak geleverd. Prestaties: 0 tot 100 in 13,3 seconden en een top van 170 kilometer per uur. Maar door de oliecrisis kon de nadruk natuurlijk niet op snelheid liggen. Renault benadrukte daarom het comfort en gunstige verbruik. Door de vijfbak en z'n achterspoiler was de TX immers zuiniger dan de rest; hij reed gemiddeld 1 : 12,3. Die strategie sloeg aan, want terwijl er over de hele linie minder auto's werden verkocht, pluste de R16 met 6 procent. Tegen meerprijs leverde Renault ook bij dit topmodel de bekende drieversnellingsautomaat.

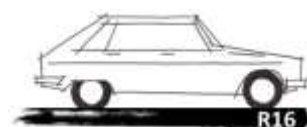
In het licht van de oliecrisis is het voor de TX wel te begrijpen, maar het is toch opmerkelijk dat de sportieve 16 TS nooit Major of Gordini werd genoemd zoals bij de Dauphine en 8. Zeker als je bedenkt dat Amédée Gordini in 1970 zijn naam weer wél aan de snelste Renault 12 verleende en de 17 TS eveneens werd omgedoopt tot Gordini. Ook de in 2020 overleden autojournalist Philippe de Barse bedacht zich dat trouwens. Voor het Belgische magazine Virage Auto vroeg hij aan illustrator Patrick Vanderstricht om een driedeurs Renault 16 Gordini te schetsen, inclusief sportief dashboard met ronde klokken. Meer van zijn werk vind je in het boek *The Pen and Ink Garage*.



- *Renault 16 Gordini, schets van de Belgische Patrick Vanderstricht*

De R16 had schijfremmen voor en trommelremmen achter in één gesloten hydraulisch circuit, met belastingafhankelijke remdrukbegeërner. Verrassend eigenlijk, als je je bedenkt dat de ouderwetse Renault 8 rondom schijven had. Het merk verdedigde dat door te zeggen dat de 8 zijn motor achterin had en de 16 voorin, maar de Renaults 10 en R17 TS kregen iets later ook weer schijven rondom. Die laatste kwam trouwens ook uit de Renault 16-fabriek in Sandouville. De begrenzer voorkwam dat de achterwielen blokkeerden bij hard remmen. Het geheel was voorzien van rembekrachtiging, maar tot modeljaar '75 kreeg enkel de TX een veilig voor/achter gescheiden remsysteem. Dát model had bovendien een belastingafhankelijke remdrukrégelaar. Die begrenste de remdruk niet op een vooraf ingestelde waarde, maar deed dat geleidelijk, naarmate er harder werd geremd. Maar, al met al was er toch wel wat af te dingen op de remvertraging van de Renault 16. Het zou nooit z'n sterkste punt worden.

Enfin, door alle innovaties die ik hierboven beschreef en de unieke opzet van de R16 was privé en zakelijk gebruik eenvoudig te combineren; geen enkel ander merk had zo iets. Ook het comfort en het verbruik werden veel geprezen. Op één liter benzine kwam de 16 volgens de statistieken 11 kilometer ver en dat was meer dan de Régie beloofde (1 : 10). Met een brandstoftank van net geen 55 liter leverde dat een actieradius op van 500 kilometer. Dat klinkt mooi, maar het kan beter: toen ik mijn eigen 16 TL in Frankrijk kocht en over de Route National naar huis reed, noteerde ik een kloeke 1 : 14,6.



Tot de verbeelding: bioscoopfilms met de Renaults 16

Het is duidelijk: de Renault 16 was en is een auto die bij velen tot de verbeelding spreekt en daarom werd hij ook regelmatig in films gebruikt, waaronder 'La Carapate' (een komedie uit 1978 met Pierre Richard en Victor Lanoux), 'Tout peut arriver' (met Philippe Labro, waarin de Renault 16 als onherkenbare politieauto wordt ingezet), Christian Caza's 'La Grande Nouba' (een komedie uit 1973 met Sim en Jacques Dufilho, waarin de R16 als gele taxi voorrijdt), 'Les Granges Brûlées' (met Simone Signoret en Miou-Miou) en Gérard Oury's 'Le Cerveau' (met Bourvil, Jean Belmondo en David Niven, waar de brandweer een rode 16 gebruikt als dienstauto). En in 'Les galettes de Pont-Aven' reist Jean-Pierre Marielle in een R16 en in de destijds populaire televisieserie 'Commissaire Moulin' was dat ook al zo.

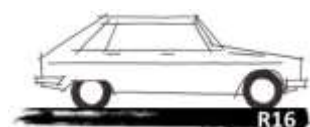
Zoek je een compleet overzicht, kijk dan op de Internet Movie Car Database <http://www.imcdb.org/vehicles.php?make=renault&model=16>. Maar bereid je voor, want je ziet meer oubolligheid dan je lief is.

Rekensom of emotie

Tot slot over het ontstaan van de 16: Renault hanteerde een ludieke wiskundige formule: $4 \times R4 = R16$. Het was een gezinsauto, een zakenauto, een vakantieauto en zelfs een sportieve auto. Je zou ook kunnen zeggen dat de formule stond voor elegante vormgeving, unieke rijeigenschappen, een luxe uitvoering en vooruitstrevende techniek. Het vormde allemaal de basis voor zijn succes.

Uiteindelijk werden er in vijftien jaar 1,8 miljoen Renaults 16 gebouwd. Maar eigenlijk is dat niet eens zoveel als je je bedenkt dat Volkswagen 2,5 miljoen stuks van zijn Typ3 verkocht, Peugeot 3,7 miljoen 504's aan de man bracht en de Renault 12 in maar tien jaar tijd de wijzer deed uitslaan naar 4,2 miljoen. De Renault 4 uit de rekenformule bracht het in eenendertig jaar tijd trouwens tot 8,1 miljoen eenheden. Maar méér dan al die andere auto's maakte de 16 een onuitwisbare indruk. Hij was non-conformistisch, innovatief, avant-gardistisch én revolutionair. Sinds de introductie van de Citroën ID/DS was er geen auto meer met zoveel vernieuwingen! In het tijdschrift Sports Moteurs beschreef de Belgische Formule 1 coureur Jacky Ickx de Renault 16 dan ook als een kunstwerk van automobiellarchitectuur en z'n Britse evenknie Stirling Moss noemde het in 1970 de best doordachte auto ooit.

We hebben het allemaal te danken aan Pierre Dreyfus die de euvele moed had om het roer radicaal om te gooien, met de 16 als resultaat. En een klein beetje aan Bernard Vernier-Palliez, die de PDG in 1975 opvolgde. Hij hield de auto nog tot 1980 in productie terwijl de nieuwe Renaults 18, 20 en 30 al volop werden verkocht. Dat leverde meer dan 420.000 extra potentiële klassiekers op, waaronder veel TX-en. Althans, zo kijken we er nu naar. Want met al zijn kenmerken is het verrassend dat de Renault 16 pas láát zijn erkenning kreeg als klassieker. Daarom én vanwege de roestgevoeligheid zijn er maar weinig goede exemplaren over, waarvan de prijzen eindelijk stijgen. Na lang wachten krijgt de emotionele waarde nu de overhand.



Tijdlijn

Op het internet vind je erg veel informatie. Maar daarbij valt het op dat kenners elkaar regelmatig tegenspreken. Beschouw het onderstaande overzicht maar als mijn vertaling van wat ik tegenkwam. Voor meer informatie over de tijdlijn verwijs ik je met name naar <http://www.r16site.com> (de site van Magnus Bjelk), naar <https://www.auto-forever.com/voitures/renault-16-histoire-et-fiche-technique> en naar het boek Renault 16 van Andreas Gaubatz en Jan Erhartitsch.

In december **1964** startte Renault met de productie van een voorserie. Deze auto's werden nog gebouwd in de Renault-fabriek 'Pierre Lefaucheur' in Flins. Die allereerste types waren herkenbaar aan het goudgele Renault-logo in het midden van de voorbumper in plaats van de grille. Deze Pointe de Diamanté zoals hij officieel heette, stamde trouwens van 2 juli 1960 en er waren twee versies. Eén voor Frankrijk en één voor de export.



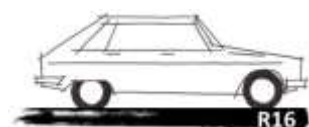
- *De eerste Renault 16, met het logo bovenop de voorbumper*

De échte serieproductie begon in januari **1965** in Sandouville met de standaarduitvoering die ook wel als Normale of Luxe wordt aangeduid. Dit model ging in juni in de verkoop en in augustus kwam de GL erbij. De Normale had een voorbank met vaste rugleuning – daardoor goedgekeurd voor zes personen – en de vijfpersoons GL werd voorzien van losse stoelen, eveneens met een vaste rugleuning. De auto's uit 1965 zijn herkenbaar aan het feit dat er noch op de bumper, noch op de grille een logo zat. Tot aan de facelift van 1971 wordt er gesproken van het oermodel, herkenbaar aan de ovale kattenoggen aan de achterzijde. Of de teardrop tail lights zoals de Engelsen het zo mooi zeggen, maar er werd ook wel gesproken van amandelvormige achterlichten.

In het najaar van 1965 werden de eerste right hand drives naar het VK verscheept.

Renault koos er trouwens consequent voor om te werken met modeljaren in plaats van kalender/bouwjaren, de zogenaamde années modèles of AM's. Tot 1978 liep het modeljaar altijd van september tot en met augustus, maar in 1978 werd dat gewijzigd in de periode juli tot en met juni.

Vanaf september 1965 – modeljaar **1966** – kreeg de Renault 16 het diamantvormige logo op het midden van de grille en introduceerde Renault de GLS – Grand Luxe Super – met verstelbare rugleuningen op de voorstoelen. Daar kwam nog een afsluitbare motorkap bij, kofferbakverlichting, een sigarenaansteker en middenarmsteunen voor en achter. De handgreep op het dashboard aan de passagierszijde kreeg een sierstrip. Alle modellen hadden een 1.470 CC motor met 55 PK en vielen onder de noemer R.1150. De auto's werden voorzien van 4½J x 14 velgen met 145 SR 14 banden. Vanaf modeljaar '66 waren de torsiestaven aan de voorzijde wat dikker.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

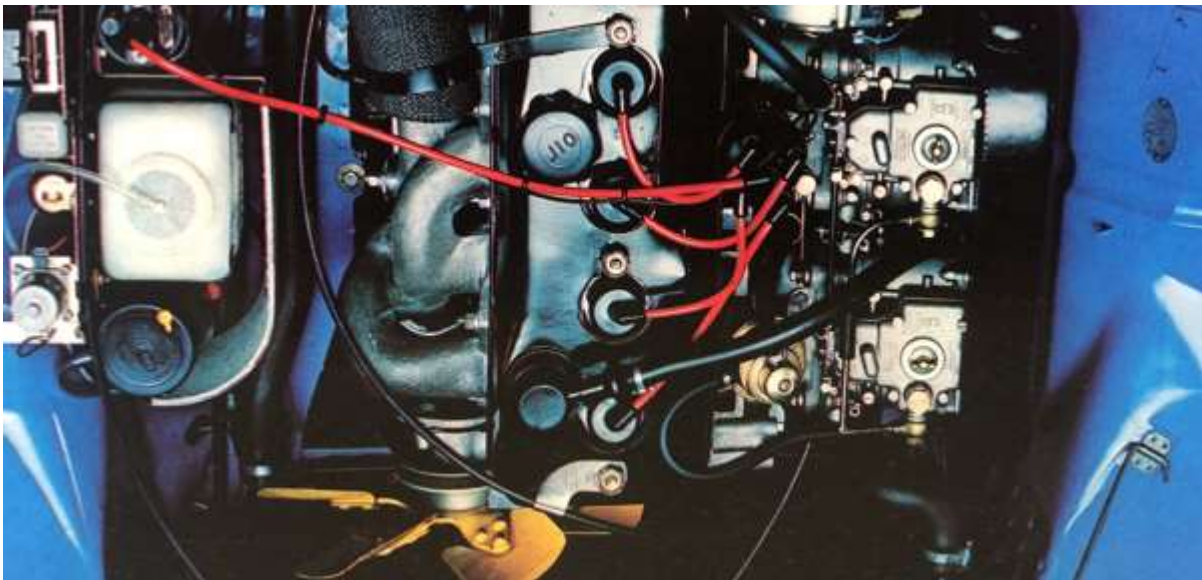
Februari 1966: aan de vooravond van de Amsterdamse AutoRai werd de R16 uitgeroepen tot Auto van het Jaar 1965 (een verkiezing die door Fred van der Vlugt van Autovisie werd bedacht). In die maand werden de Neiman drukknoppen op de portieren, vervangen door zogenaamde Ronis knoppen. Deze bleven tot het einde.



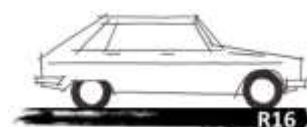
- Een dashboard met imitatiehout volgde de gelakte versie op

September 1966 (modeljaar **1967**): het gelakte dashboard en stuurwiel maakten plaats voor uitvoeringen met imitatiehout. In plaats van één kachelradiator, kwamen er nu twee over de volle breedte, met binnenin een ventilatiestrook onder de voorruit (ook over de volle breedte). Aan de passagierszijde monteerde Renault een opschrift met 'Renault 16' op het dashboard. De zonnekleppen werden breder en voerden bovenlangs de achteruitkijkspiegel, achter werden asbakken geleverd en de portieren werden in zijn geheel met kunstleer bekleed.

Rond deze tijd leverde de Parijse tuner 'Autobleu' voor 835 Franse Francs een opgevoerde versie onder de naam 'Véloce 16'. Dankzij een dubbele Weber carburateur met grotere luchtinlaten, een speciaal luchtfilter en dubbele uitlaten had de Véloce een 10 kilometer hogere topsnelheid (150 kilometer per uur). De acceleratie van 0 tot 100 kilometer per uur verliep twee seconden sneller.



- De dubbele Weber carburateur in een Renault 12 Gordini. Je ziet hier duidelijk dat er sprake is van twee carburateurs en dat het iets anders is dan een enkelvoudige tweetraps carburateur



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

In modeljaar 1967 – in Zweden een jaar eerder – werden de veertien ventilatiesleuven in de paravent vervangen door een van binnenuit te openen en sluiten klep. Door de schuifknop van de aanjager naar links te zetten, opende je de klep en ging de ventilator aan.



- *De oude en nieuwe ventilatieopening*

Hoewel iedereen tot in lengte van jaren de toevoeging R zou blijven gebruiken – de R16 – schrapte Renault deze letter eind 1966 in haar uitingen. De R16 werd gewoon een 16.

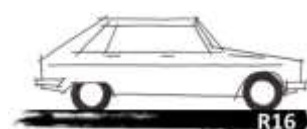
In september 1967 kwam er ook een Renault 16 'Commerciale' op de markt. Gebaseerd op de GL-uitvoering en met een schot achter de achterbankleuning. Deze 'grijs-kenteken' Renault is nooit naar Nederland gekomen. In het hoofdstuk 'Varianten' lees je er meer over.

September 1967 (modeljaar **1968**): de automatische choke werd vervangen door een handbediende en er kwam een waarschuwingslampje voor de dikte van de remvoering. De verwarming was nu beter voor elkaar. Het staande gaspedaal werd vervangen door een hangend exemplaar en het schakelschema veranderde: de achteruit ging van voor/onder naar achter/onder. Het schakelschema stond voortaan op de versnellingshendel. De dashboardbekleding was niet langer geperforeerd, maar min of meer glad.

In januari 1968 werd de R16 Sedan-Wagon in de Verenigde Staten aangeboden. Voor 2.395 dollar verliet hij de showroom. De Amerikaanse uitvoering was voorzien van een 1.565 CC blok met de vlakke kop van de oude 1.470 CC motor, dit om te voldoen aan de uitlaatgasemissie-eisen. Daardoor bleef het vermogen op 62 PK steken. De enkelvoudige koplampen werden vervangen door dubbele 'sealed beam' units waar behuizing en glas één geheel vormen. Er kwam zijverlichting op (die wisselden vaak van uitvoering), de bumpers waren iets anders en kregen aan de voorzijde een beugel, hij had hoofdsteunen, een extra hoge middenarmsteun voor het 'cruisen' en de auto werd geleverd met getint glas.



- *De Renault 16 Sedan-Wagon (met dank aan Joseph Dedoncker)*



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Maar ondanks het feit dat het Amerikaanse autoblad Road Test de R16 de hemel in prees, werd de auto geen succes in de States. Nadat het magazine had kennisgemaakt met de 16, stelde het vol overtuiging dat de ingenieurs in Detroit zaten te slapen en dat ze allemaal verplicht twee weken met deze nieuwe Renault zouden moeten rijden. De Sedan-Wagon was er als R.1152 met handgeschakelde vierbak en als R.1153 met automatische drieversnellingsbak. De speciale 16 werd aanvankelijk ook naar Canada geëxporteerd en later werd hij daar gebouwd in de Renault-Soma fabriek in Saint-Bruno-de-Montarville in Quebec.

Vanaf nu hadden alle modellen ruitenwissers met twee snelheden met ruststand en sproeiers met vier stralen.

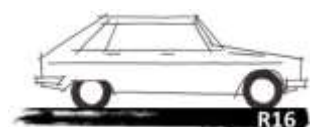
En belangrijk nieuws: op de Autosalon van Genève in maart 1968 zag de eerste TS het levenslicht als R.1151. Hij kreeg de grotere 1.565 CC motor van de Sedan-Wagon met een bolle crossflow cilinderkop, tweetraps Weber carburateur en automatische choke, een afwijkend zwart dashboard met ronde klokken in plaats van een lintteller, een bekleed stuurwiel, ruitenwissers met twee snelheden en een sproeier met vier stralen, dubbeltonige claxon, een leeslampje voor de passagier, een verlichte asbak met sigarenaansteker, een koelwatertemperatuurmeter, dagteller, een binnenspiegel met anti-verblindingsstand, verbeterde stoelen met ook aan de zij- en achterkant stof in plaats van kunstleer, nieuwe vloerbedekking van synthetisch schuim met plastic beschermingsstukken erop en een verwarmde achterraut. Onder de portierbekleding kwamen roestvrijstalen beschermingsplaten met daarin rode reflectoren. De velgen werden iets groter door de grotere remschijven en -kluwen en Renault monteerde nu een Bendix rembekrachtiging. Die 5J x 14 velgen zijn herkenbaar aan de strakker vormgegeven vierfacet wioldoppen, met in het midden de 'losange' (letterlijk: de diamant ofwel het Renault-ruitje of wiebertje). De TS kreeg bredere 155 SR 14 banden in plaats van de standaardmaat 145 SR 14. De overbrengingsverhoudingen van de vierbak waren iets langer en elektrische ramen waren toen nog optioneel. Misschien leuk om te weten: in het kader van de samenwerking, dachten de ingenieurs van Peugeot mee over de vernieuwde TS-uitlaat.

De ronde 'klokken' bevatten naast de snelheidsmeter een laadcontrolemeter, een koelvloeistof-temperatuurmeter en een benzinemeter. De vroege TS-en zijn herkenbaar aan de extra Cibié 45 verstralers die gemonteerd werden in een uitsparing op de voorbumper (maar niet in het VK).

In juni 1968 startte de productie in Australië. Enkel de TS-uitvoering was er leverbaar. De eerste 'Hot Hatch' noemden ze hem daar.

In september 1968 – modeljaar 1969 – kregen alle uitvoeringen achterportiersloten met drukknoppen aan de binnenkant. De TS kreeg aparte achteruitrijlampen die onder de amandelvormige achterlichten werden geplaatst. De bedrading daarvoor werd in de standaard kabelboom van alle types opgenomen, zodat de lampen tegen bijbetaling ook op de eenvoudigere uitvoeringen leverbaar waren. Die modellen kregen nu ook standaard de grotere wielen met de vierfacet wioldoppen en remmen van de TS. De kofferbakverlichting ging automatisch aan bij het openen van de achterklep.

Begin 1969 bood 'Autobleu' een tuningspakket voor de TS aan voor 1.023 Franse Francs. Later zou de firma 'Condriller' uit het Zuid-Franse Nice ook opvoerkiten voor de TS gaan leveren, met vermogens van 122, 146 of zelfs 154 PK. Dat is een verdrievoudiging van het standaardvermogen!



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Ook weer op de Autosalon van Genève – ditmaal in maart 1969 – verscheen de eerste R16 met automaat; de TA. Deze had ook weer de 1.565 CC motor van de Sedan-Wagon, maar nu met 67 PK. De computergestuurde Ravigneaux planetaire drievernellingsbak – type 139 – had een hydraulische koppelomvormer. Het was de eerste in Frankrijk geproduceerde automatische versnellingsbak en al was hij vooruitstrevend, hij zat wel hoog in zijn toeren. Daardoor kon je op lange afstand eigenlijk niet sneller dan 100 kilometer per uur, wilde je comfortabel reizen. Desalniettemin was de pers vol lof. De TA had het imitatiehouten dashboard van de GL en GLS, maar de betere stoelen van de TS. De TA was – net als de TS – herkenbaar aan een speciaal monogram op de achterklep en hij kostte bij introductie net zoveel als de Tourisme Sportif, namelijk 14.380 Franse Franc.

September 1969 (modeljaar **1970**): alle dashboards kregen ronde ventilatie-uitstroomopeningen aan weerszijden en de TS had nu een elektrische klok. Daarvoor werd de overkapping van het dashboard wat verder naar rechts doorgetrokken en de kleur veranderde van zwart naar aluminium. Er kwam ook een TS Commerciale op de markt. En in december van dat jaar volgde de TA Commerciale.

In april 1970 kregen alle Renaults 16 veiligheidsgordels vóór (maar pas op 1 juli 1973 zouden die wettelijk verplicht worden in Frankrijk).

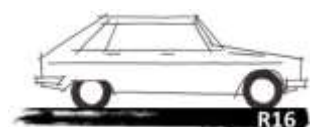
In september 1970 verscheen de Phase II R.1152 (modeljaar **1971**). Vanaf dat moment had de R16 rechthoekige achterlichten onder een zwarte balk, die gedeeltelijk met de achterklep omhoog scharnierde (de band met achterlichten daaronder was gekopieerd van de Renault 10). Zoals de Engelsen zeggen: van teardrop rear lights naar oblong. Bij de TL zaten de reflectoren in de achterlichtunits zelf. Bij de TS zaten daar de oranje achteruitrijlampen en verhuisden de reflectoren naar het plaatwerk onder de achterlichten. Oranje, omdat blanke verlichtingsunits aanvankelijk verboden waren in Frankrijk. De koplamphoogte was van binnenuit verstelbaar (maar de sleuven voor de handbediening die naast de koplampen zaten in de aluminium grille, bleven nog even) en rembekrachtiging werd standaard. De GL en GLS heetten voortaan L en TL. Alle modellen kregen nu de grotere 1.565 CC motor die 67 PK leverde, dankzij de tweetraps carburateur van de Renault 8 S. De topsnelheid ging daardoor omhoog van 142 kilometer per uur naar 150. Alleen auto's die voor de Franse overheid bestemd waren, hielden nog korte tijd de 1.470 CC motoren. Verder hadden de facelift modellen rembekrachtiging, achterrautverwarming en door een andere verstelling van de rugleuning werd het plaatsen van hoofdsteunen mogelijk. De TS had vanaf dit modeljaar standaard elektrische ramen. De handrem verhuisde van de portierszijde naar het midden.

In september 1971 – modeljaar **1972** – vervielen de zijclignoteurs. Aan de voorzijde werden de richtingaanwijzers wit. De TA maakte plaats voor een L en TL met optionele automaat (R.1153) en een TS met extra te bestellen automaat (R.1154). Die kostte 1.880 Francs extra (287 euro). Op de L en TL kon je nu ook hoofdsteunen en getint glas met een gelaagde voorruit bestellen.

Januari 1972: de TS werd optioneel leverbaar met centrale deurvergrendeling en de automatische choke van deze uitvoering was nu handbediend.

In Amerika werd het beoogde break-even volume van 50.000 auto's nooit gehaald. Daarom werd de Sedan-Wagon in de VS vervangen door de Renault 12; in Canada ging de levering van de 16 nog een tijdje door.

In 1972 – modeljaar **1973** – kregen de L en TL het dashboard met aluminiumlook in plaats van de variant met imitatiehout. Het dashboard was van schokabsorberend materiaal en de L en TL hadden nu een dagteller. Voor een schonere verbranding werd het luchtinlaatsysteem veranderd, waardoor het vermogen fractioneel daalde. In België kwam er een Affaires-uitvoering die – in tegenstelling tot



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

de businessmodellen van tegenwoordig – juist soberder was (leverbaar tot en met 1973). De clignoteurs aan de voorzijde werden bij de exportauto's weer oranje, in Frankrijk bleven ze wit.

Het oude gele logo met het opschrift Renault erin, maakte plaats voor een nieuw driedimensionaal gestileerd ruitje op de grille, van de hand van de Frans-Hongaarse kunstenaar Victor Vasarely. Het nieuwe logo moest bij daglicht én in het donker, van grotere afstand en ook bij hoge snelheid herkenbaar zijn. Dat lukte, want de ruit zou een bekendheid hebben van 91 procent. Vasarely werd door Renault gekozen omdat hij Frankrijks bekendste kunstenaar was in die tijd. Naar verluidt liet hij zich inspireren door de bandensporen van personen- én vrachtwagens; de twee belangrijkste activiteiten van Renault. Vasarely stond aan de wieg van de nieuwe Op-art-stroming – Optical Art – en de door hem gerestylede losange maakte daarvan deel uit. Meer over hem vind je op https://www.youtube.com/watch?v=UrfYC_iel3k.



- *Het oude logo – sinds juli 1960 – en het nieuwe uit 1972 van de hand van Victor Vasarely*

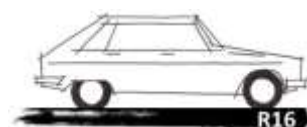
In juli 1973 vervielen de extra verstralers van de TS en werd deze verlichting opgenomen in de koplampen. Men noemde deze luxe koplampen met geïntegreerde H1-halogenen verstralers 'kangourou-koplampen' (immers: twee in één). De TS Super had lichtmetalen Dunlop wielen, elektrische ramen, rundleren bekleding en een schuifdak. Dat was altijd elektrisch bediend en kon je tegen meerprijs ook op de TL bestellen. De 16 had een kenmerkende gleuf midden op de motorkap, die doorliep over het dak. Dat maakte het onmogelijk om achteraf een schuifdak in te bouwen. In het geval van een fabrieksdak verviel die gleuf.

Zo luidde althans de officiële versie, maar er zijn natuurlijk altijd mensen die graag zelf knutselen. Door een complete dakplaat te monteren van een 16 met schuifdak bijvoorbeeld, of door zelf in het originele dak te zagen. Zou dat ooit goed zijn gekomen?



- *'Zo niet dan toch'*

Naast het schuifdak kwamen er in de loop van de tijd nog een paar andere opties waaruit je kon kiezen: metaallak, kunst- of echt leer (in zwart of goud/bruin voor 2.000 Francs, zo'n 300 euro), hoofdsteunen, getint glas gecombineerd met een gelaagde voorruit (dat wist je al), achtruitverwarming, centrale portiervergrendeling en airconditioning (voor 3.000 Francs, ongeveer 460 euro). Uit de Renault Boutique kwam het mistachterlicht, de ver- of breedstralers op de



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

voorbumper en een speciale dakimperial. Van de radioconsole die midden onder het dashboard is gemonteerd – tegen het schutbord – zijn er welhaast net zoveel uitvoeringen als dat er auto's zijn gebouwd; maar altijd met een mono-luidspreker erin. Op de website <http://renaultoldieclub-viersen.de/html/accessoires12.html> vind je een overzicht van de mogelijkheden.

In 1973 – modeljaar **1974** – verviel het opschrift Renault 16 en Renault 16 TS op de achterschermen (met de strip die men 'de vlam' noemde). De oranje achteruitrijlampen van de TS werden wit en een rechter buitenspiegel was nu standaard. Sinds het decreet van 20 november 1969 was dat laatste sowieso verplicht in Frankrijk. Tenminste, als het voertuig zodanig was ontworpen dat de binnenspiegel zijn functie niet kon vervullen).

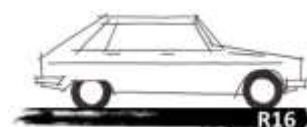
Ditmaal niet in Genève, maar op de Parijse Salon de l'Automobile van oktober 1973 – modeljaar 1974 – introduceerde Renault de 16 TX (R.1156). Hij had dubbele vierkante halogeen koplampen, langwerpige richtingaanwijzers, stalen 'Fergat' sportvelgen van de R17 met – net als op de TS – 155 SR 14 banden, een gelaagde voorruit, elektromagnetische centrale deurvergrendeling, een deelbare stuurkolom, rolgordels en – in Frankrijk tegen meerprijs – een achterrautwisser met sproeier. De auto werd uitgevoerd met dikke velours bekleding op de stoelen. In tegenstelling tot de andere modellen had de TX een voor/achter gescheiden remsysteem met grotere wielremcilinders en een sterkere rembekrachtiging. De TX Super was nóg luxer dan de gewone TX en kreeg lederen bekleding met hoofdsteunen voor, getint glas, een elektrisch bediend schuifdak én airco. Maar het belangrijkste was natuurlijk de vijfversnellingsbak in combinatie met een 1.647 CC motor met cross-flow cilinderkop en tweetraps Weber carburateur die 93 PK leverde.



• Links het dashboard van de L en TL. De TX – rechter foto – krijgt het dashboard van de TS en een sportiever stuurwiel

Met de komst van de TX werd de TS vrijwel meteen een winkeldochter. Sportieve klanten kochten liever het nieuwe topmodel. De chique TX werd en wordt hooglijk gewaardeerd, maar door de oliecrisis – en niet veel later de komst van de modernere Renault 20 en 30 – vielen de verkoopaantallen toch nog tegen.

Die crisis zorgde er ook voor dat de TX Automatic pas een jaar later uitkwam, in september 1974. Het uitstel gaf de ingenieurs tijd om het verbruik van deze versie wat te temperen (vandaar 90 in plaats van 93 PK). Het brandstofverbruik werd natuurlijk ook beïnvloed door de stroomlijn. Daarom experimenteerden de Renault ingenieurs met een verticale en met een horizontale dakspoiler. De laatste verlaagde de luchtweerstandscoefficiënt – de CW-waarde – van 0,41 naar 0,39 en werd daarom op de TX gemonteerd. Zo'n efficiency verbetering was ongekend in die tijd, maar desondanks werd die spoiler in Duitsland aanvankelijk niet toegelaten door het Kraftfahrt-Bundesamt, net zo min als de centrale deurvergrendeling.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Ook Duits was de opvatting dat je jezelf kon bezeren aan de uitstekende Ronis deurknoppen en bumperhoeken. Vandaar de kunststof beschermingsstrips.



- *Duitse gründlichkeit ofwel beschermingsrubbers en een dakspoiler die niet werd toegelaten*

In september 1974 – modeljaar **1975** – werd bij de goedkopere modellen de aluminium grille vervangen door een zwart, kunststof exemplaar. Feitelijk dezelfde grille als die van de latere TX, maar dan zonder chroom. Enkel in Zweden werd de 16 tot het einde toe geleverd met de oude aluminium grille omdat daar sinds 1974 koplampwissers verplicht waren (de TX-versie kenden ze niet). De Zweedse auto's hadden standaard bovendien extra bodembescherming en spatlappen. Bij modeljaar '75 hoort ook een gescheiden remsysteem voor alle uitvoeringen (en dus niet enkel meer bij de TX).

De Sedan-Wagon verdween van de Canadese markt en alle modellen werden nu voorzien van een zespunts diagnosestekker. De TX kreeg een aangepaste vijfbak waardoor het vermogen iets toenam.

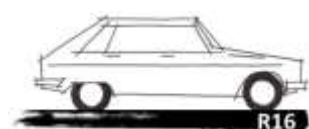
In september 1975 – modeljaar **1976** – werd de compressieverhouding van de 1.565 CC motor in de L verlaagd van 8,6 : 1 naar 8,0 : 1. Daardoor daalde het vermogen naar 55 PK en nam de motor genoeg met normale benzine. In Duitsland werd de TL óók met deze motor geleverd. De L kwam voortaan zonder wioldoppen en de automaat verdween als optie op de verschillende uitvoeringen en daarvoor in de plaats kwam er één model: de TL Automatic.

De verschillende Commercialie uitvoeringen verdwenen van de markt.

In september 1976 – modeljaar **1977** – werden de L en TS uit productie genomen. De TL kreeg nu de achterlichtunits van de TS met achteruitrijlampen en aparte, eronder geplaatste reflectoren. Het dashboard wijzigde licht, ondermeer door de chroomstrip in het midden die verviel. Naast de R.1152 TL met 1.565 CC en 66 PK motor kwam er voor de rest van Europa óók optioneel een R.1157 TL met 1.565 CC en 55 PK motor die op normale benzine reed. De eerste versnelling werd wat korter. De kantelbare hoofdsteunen met bevestigingssteunen op 23 centimeter afstand van elkaar, werden vervangen door de kleinere, niet verstelbare exemplaren van de R20 en 30 met bevestigingssteunen op 10 centimeter van elkaar.

De TL Automatic kreeg de grotere 1.647 CC motor van de TX, maar wel met de oude cilinderkop waardoor het vermogen op 68 PK bleef steken. De TX werd uitgevoerd met de betere stoelen van de Renault 20.

In juli 1977 daalde het vermogen van de TX van 93 naar 90 PK en de vijfde versnelling werd iets langer waardoor de auto zuiniger en stiller werd. De nummerplaat aan de voorzijde kwam nu op dezelfde hoogte als bij de andere 16's, de filigraine verchromde grille van de TX werd vervangen door een kunststof exemplaar met chroomstrips erop, de verchromde naafdoppen maakten plaats voor zwarte exemplaren van kunststof en het chroom rond de wielkasten verdween. De velours



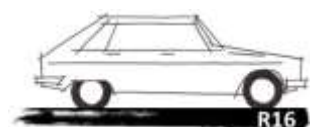
Renault 16, een innovatieve tijdmachine

bekleding maakte plaats voor het eenvoudigere drap multilobe van de TS en bij de Zwitserse TX-en verviel dan nog de centrale deurvergrendeling en de elektrische raambediening.

In februari **1978** werd de R.1157 weer uit productie genomen. Maar de TL met 1.565 CC en 66 PK motor bleef wel gehandhaafd.

In juli 1978 – modeljaar **1979** – werden de witte Franse richtingaanwijzers vervangen door oranje/witte lichten (maar in Italië zouden ze altijd wit blijven). De R16 kreeg driepunts veiligheidsgordels achterin en de lange ruitenwisserschakelaar die uit het dashboard stak met wis/was functie, verving het voetpompje. In 1979 kwam de Franse revolutie langzaam maar zeker teneinde: halverwege het jaar gingen de TL Automatic en de TX uit productie en de laatste handgeschakelde TL – de R.1152 met 66 PK – liep nét voor het kerstverlof van de band. Tout va bien...

1980: Maar de aller, állerlaatste Renault 16 – een speciale TX – werd in januari 1980 gebouwd toen de fabriek ná het kerstverlof weer opstartte. Dat had een symbolische reden, zo kon de fabriek zeggen dat de auto zestien jaar lang was gemaakt. De Renault-Agenten verkochten nog 3.964 auto's uit voorraad.



Varianten

In Frankrijk zeggen ze ‘dérivées’ ofwel afgeleide modellen. Op de eerste plaats is er natuurlijk de bedrijfswagenuitvoering Commerciale, aanvankelijk gebaseerd op de GL, maar later ook als TS en TA. Dit model had een houtvezel beschermingsplaat tegen de achterbankkleuning – isogyl genaamd – met daarop beschermingsstrips en bevestigingsriemen, de bredere 155 in plaats van 145 SR 14 banden en een vermelding van de laadvermogens op het rechter voorscherm.



- De Renault 16 Commerciale, herkenbaar aan het opschrift op het rechter spatbord en een beschermingsplaat tegen de achterbank

Maar feitelijk was het een normale Renault 16 mét een achterbank en met dezelfde carrosserie als alle ander 16's. Waarschijnlijk dat Renault daarom koos voor de naam Commerciale in plaats van de gebruikelijke typering Société voor haar bestelauto's, waar de achterbank en de achterportieren werden weggehaald.

Als het gaat om afwijkende carrosserieën is er zeker ook nog wat te melden:

Trois volumes

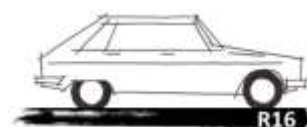
Van de hand van Philippe Charbonneaux kwam er een Renault 16 trois volumes of tricorps. Hij wordt permanent tentoongesteld in het Musée Automobile Reims-Champagne. Charbonneaux ontwierp hem in 1965 – twee jaar nadat hij de Régie verliet – en op basis van twee tweedehands 16's liet hij ze vervaardigen door carrosseriebouwer Augereau in het Franse Brou in de regio Eure-et-Loire. Renault wees het ontwerp in ieder geval af, maar oordeel zelf of je het een succes vindt:



- De Renault 16 trois volumes

De tricorps heeft bijzondere stylingskenmerken zoals de smalle C-stijl, de two tone kleurstelling en verchromde bumperrozetten achter.

Over dat museum: naar verluidt had Charbonneaux een privé-collectie van zo'n 140 auto's – meest eigen ontwerpen – waarvoor hij in 1970 een eigen museum oprichtte in Saint Dizier. Later verhuisde



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

het naar zijn geboorteplaats Reims en zwaaide Charbonneaux' zoon Hervé er de scepter. Meer informatie vind je op <https://www.musee-automobile-reims-champagne.com>.

Break

Onvermijdelijk werd er nagedacht over een break, maar tot productie in enigerlei vorm kwam het nimmer. In de ontwerptijd maakten de designers van Renault wel deze blauwe maquette.



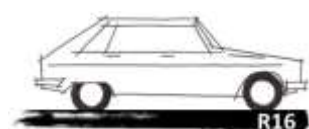
- *Eén van de vele maquettes waaraan de stylisten van Renault destijds werkten*

De witte en rode breaks op de afbeeldingen hierna zijn knap gefotoshopt (de witte met achterlichten van een Jaguar 420), maar daar bleef het bij.



- *Vingeroefeningen van een Renault 16 Break*

De groene R16 Break hierna ziet er heel wat evenwichtiger uit en komt van de hand van Gérard Godfroy. De voormalig designer was achter Gérard Welter de échte ontwerper van de Peugeot 205 en bij Heuliez tekende hij ondermeer voor de Citroën BX Break. Nog maar kort na zijn studie aan de École Nationale Supérieure des Beaux-Arts in Rouen, ontwierp Godfroy nagenoeg tegelijkertijd de R16 Break en een prachtig gerestylde Citroën DS. Maar hij durfde ze niet te laten zien aan de grote Franse ontwerpbureaus, omdat hij zichzelf nog niet goed genoeg vond.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *De Renault 16 Break van Gérard Godfroy*

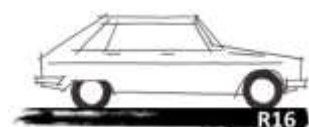
En net voor het publiceren van mijn boek, kwam ik de onderstaande Renault 16 Break tegen op Fan Club Renault 16 (Facebook):



- *Misschien wel de beste benadering van wat een Renault 16 Break zou kunnen zijn*

Coupé Cabriolet

De Coupé Cabriolet werd vanaf het begin naast de normale 16 ontwikkeld. Een sierlijke auto en met afneembaar dak. Bijzonder is nog dat de clignoteurs aan de voorzijde meer naar binnen zijn geplaatst. Dit ontwerp zou van de hand van Philippe Charbonneaux zijn (en dus niet van Gaston Juchet). De dichte spie in de grille en de bumperrozetten kunnen daar inderdaad op wijzen. Renault maakte twee exemplaren, maar besloot om hem niet op de markt te brengen. Waarom niet?



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *De Renault 16 Coupé Cabriolet in het museum en op de Salon*

Normaalgesproken zou een coupé of cabriolet worden afgeleid van een vierdeurs limousine en konden veel onderdelen worden hergebruikt, maar bij de R16 met zijn vijfde deur lag dat anders. Voor de Coupé Cabriolet was eigenlijk alleen de voorkant geschikt en moest de rest opnieuw worden vormgegeven. Door al die afwijkende carrosseriedelen was de productie niet rendabel.

Renault R.A.G. en andere sportwagens

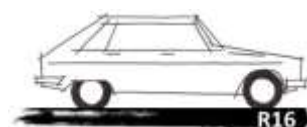
In 1966 ontwierp Gaston Juchet op basis van de 16 een coupé en cabriolet die de naam de R.A.G. draagt, wat staat voor Renault, Alpine en Gordini. Hij zou in Dieppe worden gebouwd, maar onderzoek naar de verkooppotentie smoorde het project in de kiem. Als coupé had hij wel wat weg van de Britse Lotus Europa met z'n glasfiber carrosserie.



- *De Renault R.A.G. naast een Lotus Europa*

En die fabrikant stelde de introductie van háár type 46 uit omdat ze geen geschikte middenmotor kon vinden die iedere garage zou kunnen servicen. Tót de Salon van Parijs in 1965 waar Lotus directeur Colin Chapman onder de indruk was van de eerste lichtmetalen viercilinder ter wereld. Met een andere carburateur, nokkenas én zuigers voerde Renault de 1.470 CC motor op van 55 naar 82 PK en verkocht hem aan de Britten. De auto werd vervolgens éérst met links stuur op het continent geïntroduceerd en je snapt dat Jean Rédélé – autocoureur, Renault-Agent in Dieppe én de oprichter van Alpine – absoluut niet blij was met die concurrentie! Later verving Lotus het Renault blok door een Ford motor.

Met dat merk Alpine blijven we natuurlijk dicht bij huis. Zowel de Alpine A110 Berlinette als de 310/4 maakten volop gebruik van Renault 16 techniek. Ze haalden allebei een top van 210 kilometer per uur. In de A310 werd de viercilinder R16 motor later vervangen door de Douvrin zescilinder van de Renault 30. De fabriek zou altijd in Dieppe blijven, maar de naam Alpine maakte plaats voor Renault Sport.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *De Alpines A110 en A310. De eerste was van de hand van Giovanni Michelotti, de laatste ontworpen door Michel Beligond die ook aan de Renault 16 werkte.*

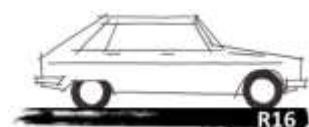
Frankrijk is – of was in ieder geval – een land waar veel kleine autofabrikanten ontstonden. Jacques Durand was er één van. De Fransman bracht van 1969 tot 1973 het merk Jidé op de markt (zijn initialen). De 1300G en 1600G waren lichtgewicht polyester sportwagens met aanvankelijk Renault 8 Gordini motoren en later ook die van de 12 Gordini/R16. Er zijn er maar 180 van gebouwd, waarvan 50 als kitcar. Nadat hij het merk verkocht, verhuisde Durand naar Lapeau in Corrèze waar hij tot 1978 samen met Charlie Carcreff 16 stuks bouwde van de vrijwel identieke Scora (Société Correzienne d'Automobile). Eveneens met R16 motoren.



- *De Jidé en BSH met Renault 16 motoren*

En ook François Benais en Max Saint-Hilaire bouwden een serie van 56 sportwagens met Renault 8 en 16 motoren. Ze vestigden hun merk BSH in Issy les Moulineaux. Saint-Hilaire werkte eerst voor Durand en nam het onderstel van hun sportwagen voor zijn rekening. Benais zorgde voor de carrosserie.

Tijdens een motorrace op het circuit van Montlhéry ontmoette racefietsen- en kartproducent André Marcadier de Brit Colin Chapman. Diens creaties inspireerden hem en in 1967 onthulde hij zijn eigen Marcadier Barzoï, vernoemd naar een Russisch windhondenras. Het was een spartaanse, 540 kilo wegende sportcoupé met vleugeldeuren en een Renault 16 of 12 Gordini middenmotor. Later kwam er ook een topless model. De fabrikant bouwde naar schatting 210 succesvolle racers.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *De Marcadier Barzoï als coupé en spider*

En dan is er nog de met Amédée Gordini bevriende Mario Marsonetto, geboren in Italië en later verhuisd naar Lyon. Nadat hij jarenlang met Panhard werkte, begon hij in 1965 auto's te bouwen op basis van Renault (de 8, 16 en 20). Al in oktober 1968 – acht jaar vóór de Porsche 924 en twaalf jaar vóór de Renault Fuego – presenteerde Marsonetto op de Salon van Parijs zijn 1600 GT. Een zeer luxueus afgewerkte vierzitscoupé met een kenmerkende bolle achterraut. De auto was gebouwd op een Duralinox chassis en in tegenstelling tot de 16 TS waar hij veel onderdelen van leende, had deze 1600 GT rondom schijfremmen en een vijfversnellingsbak. Met zijn gewicht van 575 kilo bereikte de auto een topsnelheid van 220 kilometer per uur en met een prijs van 38.000 Franse Francs was hij twee keer zo duur als de Matra 530 die een jaar eerder op de markt kwam. Het is niet duidelijk hoeveel exemplaren Marsonetto ervan bouwde, ergens tussen de zes en twintig.



- *De Marsonetto 1600 GT met duidelijk herkenbare Renault 16 achterlichten*

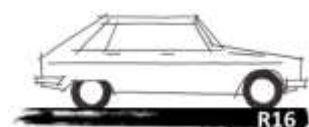
Meer Coupé en Cabriolet

Ghia ontwierp op verzoek van Renault een coupé die het niet haalde en Gaston Juchet tekende voor deze Renault 16 cabriolet, maar verder dan de tekening kwam het niet:



- *Fraaie cabrio's van Juchet's hand met koplampen die in de TX terug zouden komen*

Op basis van een gecrashte Renault 16, bouwde de Régie echter wel een andere cabriolet. Kortstondig waren er plannen om er een serie van te maken, maar dat bleek toch niet levensvatbaar. Yves Georges kocht hem voor zijn zoon, die ermee rondreed in Parijs. De auto doet me denken aan de morsige Peugeot 403 van inspecteur Columbo.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- Links de Renault 16 die Yves Georges aan zijn zoon schonk en rechts de Cabriolet/Plein-Air van Centre 16

Het verhaal van de Renault 16 Cabriolet (à la de Renault 4 Plein-Air) lees je elders in het interview met Alfred van der Gaast. Hier tentoongesteld door Centre 16 tijdens de Renault meeting op 25 mei 2002 in Nederland.

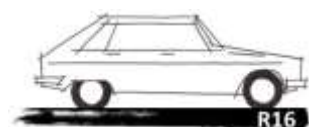
Huisvlijt

En dan is er nog wat huisvlijt links en rechts. Verschillende Renaults 16 werden onthoofd. Zo is er een rallyrode TL gemaakt door Jean-Paul Brunet van de Franse club Amicale Renault 16, die zonder kenteken door het leven gaat. De TX in de R25 kleur Rouge Persan (777) lijkt erop. Liefhebber Anton Bijl onthoofde hem, Wim Boer maakte hem later helemaal perfect en verving de tonneau cover door een volwaardige cabriokap. Ondertussen rijdt hij op Frans kenteken rond in Metz.



- Links de TL van Brunet en rechts de TX van Bijl en Boer

In een Nederlands Renault 16 boek mag de langste 16 ooit natuurlijk niet ontbreken: ter gelegenheid van het 60-jarige jubileum bouwden de monteurs van Renault-Agent Van Kerkhof uit Wijk bij Duurstede een 9,35 meter lang exemplaar met maar liefst 12 extra stoelen – in totaal dus 16 zitplaatsen – om je business class te vervoeren. Het tussenstuk had evenwel geen zijramen, maar dat is wel zo prettig bij warm weer!



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



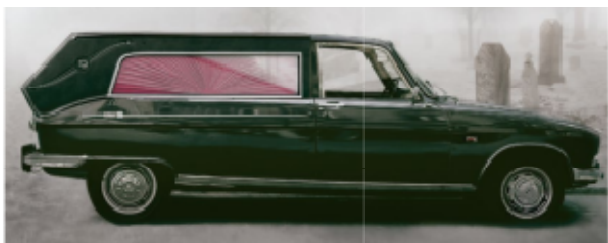
- De 16 van Renault-Agent Van Kerkhof ter gelegenheid van het 60-jarig bestaan

En over huisvlijt gesproken: als je 16 écht niet meer als volwaardige auto is te gebruiken, kun je er altijd nog een aanhanger van maken. Dankzij die vijfde deur (of hayon op z'n Frans), dat dan weer wel. En als je de weg kwijt bent is de R32 handig, een push-me-pull-you variant van de Renault 16 met twee voorkanten. In elkaar geknutseld door een liefhebber in Munster, Duitsland.



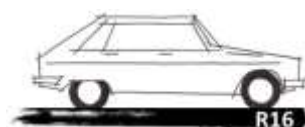
- De één een voorkant teveel, de ander een te weinig

En opmerkelijk is nog de R16 van Maurice Monnier, een carrosseriebouwer uit Gamache dans la Somme die een gecrashte 16 verbouwde tot een soort van Fiat 600 Jolly en ik kwam bij onze Duitse Renault 16 vrienden nog een begrafenisauto tegen.



- De strandauto van Maurice Monnier en een Renault 16 begrafenisauto

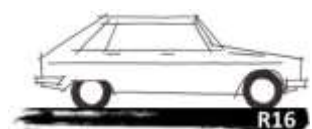
Tot slot: de Franse carrossier Beauvalais uit Blois bouwde ooit een Renault 16 Pick-up, kon je in ieder geval lange spullen meenemen...



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *De long wheelbase Renault 16 pickup, tevens woody*



Productieaantallen, fabricage- en chassisnummers

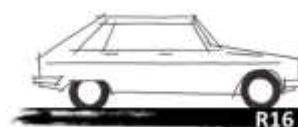
In december 1964 – het jaar voor de officiële introductie – werd er een batch van 182 voorserie exemplaren gebouwd die door Renault-medewerkers in het dagelijkse verkeer werden getest. Daarna volgde er een serie van 661 exemplaren die door potentiële klanten en overheidsfunctionarissen aan de tand werden gevoeld. Hoewel Peugeot heilig was bij de ambtenaren, de politie en het leger, bleek de ruime instap van de Renault 16 een groot voordeel. Dankzij de dakconstructie konden deze Fransozen immers hun baret, hoed of pet gewoon ophouden.

Vanaf de introductie in het voorjaar van 1965 tot het einde van het jaar zette Renault 37.656 auto's in elkaar. Het jaar daarop zouden het er 67.000 zijn (een marktaandeel van 5,6 procent), maar dat stak toch nog wat schril af tegen 209.000 Renaults 10 en 259.000 Viertjes. En ook Peugeot deed het beter met 106.000 fraaie 404's. Vanaf 1967 werden er meer dan 100.000 stuks per jaar gemaakt en met de komst van de 16 TS klopte Renault haar aartsrivaal (141.000 stuks om 67.000). In 1970 liepen er bijna 200.000 auto's van de band (194.359 om precies te zijn). Het totaal zit dan al boven de 700.000. De jaarproductie nam steeds verder toe; in 1972 werd de magische grens van één miljoen bereikt. In 1973 kwamen er nog eens 179.226 auto's bij, maar door het uitbreken van de oliecrisis viel de productie in 1974 terug tot 141.290 stuks. Na 38.000 geproduceerde auto's in 1979 stopte Renault met de 16 (maar in 1980 werden er nog 3.964 uit voorraad verkocht).

Links en rechts vind je afwijkende productieaantallen op het internet, maar écht structureel zijn de afwijkingen niet. De cijfers die ik in dit hoofdstuk noem, stroken in ieder geval met de onderstaande overzichten:

Onder andere Magnus Bjelk (<http://www.r16site.com>) en de Duitse vriendenclub <http://www.renault16-freunde-grevenbroich.de> publiceren een overzicht met productieaantallen. Daarin staan per kolom cumulatieve getallen vermeld.

| modeljaar | R.1150 | R.1151 | R.1152 | R.1153 | R.1154 | R.1155 | R.1156 | R.1157 | totaal |
|-----------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|-----------|
| 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 | | |
| totaal | 551.476 | 398.701 | 630.801 | 44.851 | 33.551 | 4.801 | 153.801 | 3.211 | 1.821.193 |



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Als je op het ovale plaatje van jouw auto afleest welke modelcode je hebt (in het voorbeeld hierna R.1152) en wat het opvolgende fabricage nummer is van dat type (587823) dan kun je in de tabel aflezen wat het modeljaar is van jouw auto (1978).



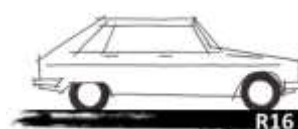
- Typeplaatjes onder de motorkap

Je begrijpt nu dat het fabricage nummer niet hetzelfde is als het unieke serienummer dat je op het ruitvormige plaatje vindt. Het is enkel het opeenvolgende productienummer van die betreffende modelcode.

De bovenstaande tabel kun je natuurlijk ook bewerken om de productieaantallen per bouwjaar en type te zien:

| modeljaar | R.1150 | R.1151 | R.1152 | R.1153 | R.1154 | R.1155 | R.1156 | R.1157 | totaal/jaar | cumulatief |
|-----------|---------|---------|---------|--------|--------|--------|---------|--------|-------------|------------|
| 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 | | | | | | | | | - | |
| totaal | 551.475 | 398.700 | 630.800 | 44.850 | 33.550 | 4.800 | 153.800 | 3.210 | 1.821.185 | |

Hoeveel Renaults 16 er nu écht exact zijn geproduceerd zal altijd een vraag blijven. In dit overzicht komen we tot 1.821.185 stuks. Maar, er zijn ook officiële persberichten van Renault die een productievolume van 1.845.959 vermelden (25.000 meer). Er zijn er waarin Renault rept over 1.851.502 auto's (nog eens 5.000 meer) en er is zelfs een document van Renault waarin in de tekst het éne en in de begeleidende grafiek het ándere als waarheid wordt genoemd.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

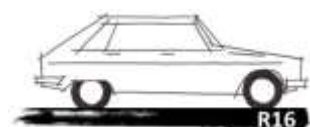
De verschillen zouden deels verklaard kunnen worden door prototypes en voorserie-auto's, maar dat zouden er dan héél veel moeten zijn. Waarschijnlijker is het dat er gewoon meer auto's zijn geproduceerd dan in de bovenstaande tabel is opgenomen. En dan met name in 1966 en in 1969. De Gaulle vertelde immers dat er in 1966 zo'n 600 Renaults 16 per dag werden gebouwd (laat hem dan wat hebben overdreven) en in 1969 was de TS volop in productie, wat de verkoop een flinke boost gaf.

Enfin, van die om en nabij 1,8 miljoen auto's bleven er volgens de analen dan weer welgeteld 999.468 stuks in Frankrijk en er werden 852.034 auto's geëxporteerd. Die fifty/fifty verdeling was volgens target. Er zijn 398.700 TS-en gebouwd (zo'n 22 procent) en 153.000 16's waren van het type TX (ongeveer 8 procent).

Daarnaast bestaat er ook een overzicht met serie- of chassisnummers. In het voorbeeld van de bovenstaande foto van een Renault 16 met modelcode R.1152 is het serienummer 9705056. Het chassisnummer luidt dan R11529705056. Pas vanaf 1982 kwam er een wereldwijde standaardisering in chassisnummers met 17 karakters.

Enfin, er zijn dus meer dan 1,8 miljoen Renaults 16 gebouwd. Maar veel zijn er niet meer over. In Frankrijk verlieten een hoop 16's het slachveld als stockcar of crossauto, net zoals dat in Nederland met DAF's gebeurde. Het Duitse tijdschrift Markt berichtte in 1988 dat er toen 17.205 Renaults 16 geregistreerd waren bij het Kraftfahrt Bundesamt – de Duitse Rijksdienst voor het Wegverkeer – en volgens Motor Klassik was dat aantal in 1993 al geslonken tot 1.500. In 2015 waren er 350 over en in 2017 waren er nog maar 306 auto's bij het KBA ingeschreven. In Nederland waren in 2022 nog 260 Renaults 16 over. Een kwart daarvan is TS en niet minder dan de helft bestaat uit TX-en. Het waren de achtereenvolgende topmodellen en ze zijn zeker begerenswaardig.

Nú is hij geliefd, maar omdat het zo lang duurde zijn er veel Renaults 16 van de aardbodem verdwenen. Vooral grote aantallen TL's moesten het ontgelden. De marktwaarde is natuurlijk altijd een kwestie van vraag en aanbod, maar voor mij is een mooie TL ondertussen ook zijn geld waard.

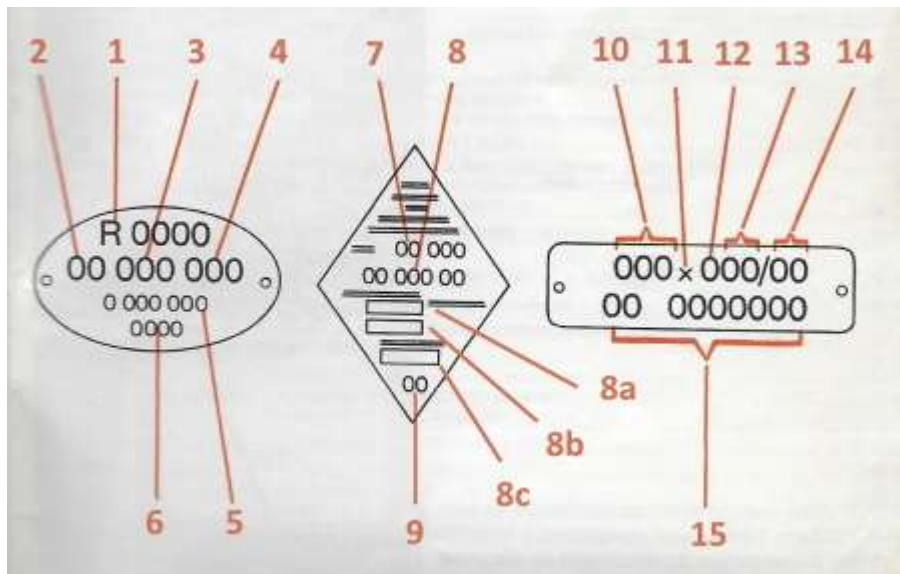


| modeljaar | R.1150 | R.1151 | R.1152 | R.1153 | R.1154 | R.1155 | R.1156 | R.1157 |
|-----------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| 1965* | 1 - 15131 | | | | | | | |
| 1966* | 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 en hoger | 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 en hoger | | 0020001 - 0052500 | |
| 1976 | | 2929001 en hoger | 9577001 - 9643500 | 8642501 en hoger | | | 0052501 - 0084000 | |
| 1977 | | | 9643501 - 9702000 | | | 7100201 - 7103500 | 0084001 - 0117500 | 7150001 - 7153000 |
| 1978 | | | 9702001 - 9734500 | | | 7103501 - 7106000 | 0117501 - 0144500 | 7153001 en hoger |
| 1979 | | | 9734501 - 9756000 | | | 7106001 en hoger | 0144501 - 0167001 | |
| 1980 | | | 9756001 en hoger | | | | 0167001 en hoger | |

* Bij de modeljaren 1965 en 1966 wordt gesproken van een fabricagenummer, vanaf 1967 wordt het aangeduid als serie/chassisnummer. Wat in deze tabel het fabricagenummer wordt genoemd, stemt niet overeen met de fabricagenummering uit de eerste tabel, waar het om productieaantallen gaat.

Identificatie

Onder de motorkap vind je twee identificatieschildjes die aan het rechter binnenscherm zijn gemonteerd, één ovaal en één ruitvormig.



- Verklaring uit het instructieboekje

Op het ovale plaatje staan zes nummers:

1. De modelcode die de fabriek heeft meegegeven, variërend van R.1150 tot en met R.1157. Het eerste cijfer 1 geeft aan dat het een personenauto is (de 2 staat bij Renault voor bestelauto benzine, 3 voor tractor benzine, 4 voor bestel- en vrachtauto diesel en 7 voor tractor diesel).
2. Vanaf modeljaar '73 geeft het eerste cijfer het type versnellingsbak aan (handgeschakeld of automatisch), het tweede of er een vast dak of een schuifdak in zit.
3. Het uitrustingsnummer, 100 staat voor de Franse uitvoering, 101 voor een Belgisch/Nederlandse, 103 voor een Nederlandse en 120 voor de Duitse uitvoering. Een compleet overzicht vind je op <http://renaultoldieclub-viersen.de/html/l-codes.html>.
4. De code voor de optieserie (achtterruitverwarming, getint glas, elektrisch bediende ramen, centrale vergrendeling).
5. Het fabricagenummer (is dus niet hetzelfde als het serie- of chassisnummer).
6. Het modeljaar (bij bepaalde landen). Bij de tijdlijn zag je al dat Renault werkt met modeljaren – AM's of années modèles. Het nieuwe modeljaar begint na de zomerstop – meestal in september – en loopt dus niet synchroon met het kalenderjaar.

Op het ruitvormige plaatje vind je achtereenvolgens:

7. Nogmaals de modelcode.
8. Het unieke serienummer, 8a. de maximum aslast voor, 8b. de maximum aslast achter en 8c. het maximaal toelaatbaar totaalgewicht.
9. De laatste twee cijfers van het modeljaar.

De modelcode en het serienummer vormen tezamen het chassisnummer. Dat complete nummer staat ingeslagen in de bodem van de kofferbak, ter linkerzijde van de tank.

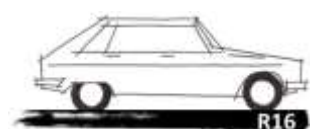
Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- *Het chassisnummer links van de benzinetank*

Op het motorblok is nog een rechthoekig typeplaatje bevestigd. Je vindt het aan de rechterzijde tussen de waterpomp en het uitlaatspruitstuk. De codes staan achtereenvolgens voor:

10. het motortype, variërend van 697 tot 843
11. de homologatieletter MINES
12. de identiteit van de RNUR (Régie Nationale des Usines Renault)
13. het motor typenummer
14. het model en de uitrusting van de motor
15. het unieke motornummer, vooraf gegaan door het motor typenummer

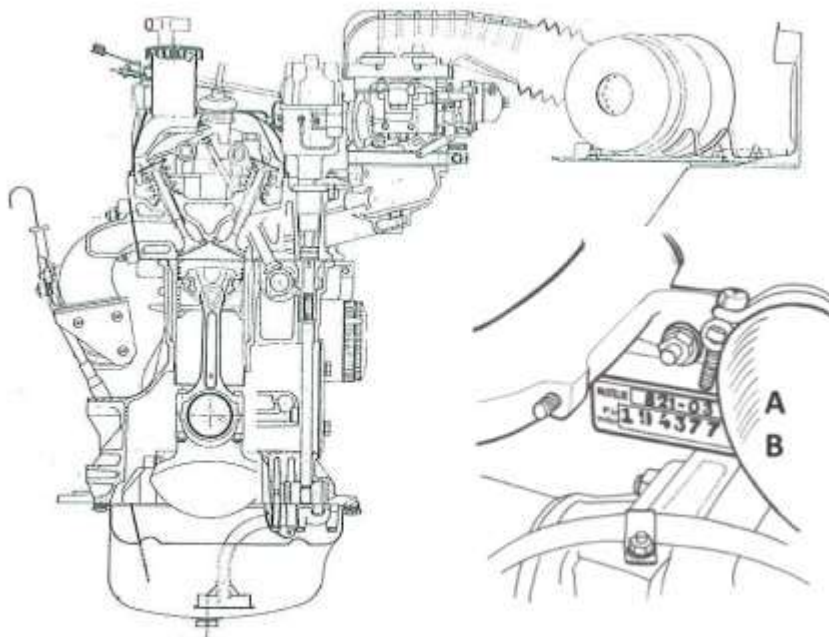


Motoren en prestaties

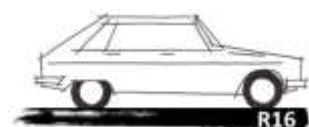
De motor van de 16 vond zijn oorsprong in project 114. Dat was de geplande opvolger van de Renault Frégate, maar de ontwikkeling ervan werd halverwege gestaakt. Die conceptsedan zou een rechtsomdraaiende aluminium zescilinder krijgen van 2,2 liter. Voor project 115 – de Renault 16 – werden er twee cilinders afgehaald, waardoor er een viercilinder met 1.470 CC overbleef.

De motorenfabriek in het Franse Cléon produceerde op dat moment al de zogenaamde Sierra of Cléon Fonte motor die onder andere van de Renault 4 bekend is (Fonte is Frans voor gietijzer en de naam Sierra heeft hier niets met Ford van doen). Met de introductie van de R16 kwam daar ook een aluminium exemplaar bij, dat vervaardigd werd volgens een spuitgietprocédé; een Europese primeur. Hij ging door het leven als de Cléon Alu of A-Type motor en vanaf dat moment zouden alle nieuwe Renault motoren een letter krijgen. Zowel de Cléon Fonte als de Cléon Alu werden trouwens ontwikkeld door René Vuillat (de latere directeur van Renault Gordini). Vanaf 1969 zou de fabriek in Cléon ook de automatische drieversnellingsbak van de R16 leveren.

De nieuwe motor kreeg een vijfmaal gelagerde krukas die via een duplex distributieketting de hoog aan de zijkant van het blok geplaatste nokkenas aandreef (viermaal gelagerd). Die bediende op zijn beurt via korte stoterstangen de kopkleppen. Korte stoterstangen betekende minder verplaatsbare massa en dus minder geluid. Om dezelfde reden werd het klepdeksel dubbelwandig uitgevoerd. Het cilinderblok van 1.470 CC met 55 PK had door de kop gefixeerde, verwisselbare gietijzeren busen en een gesloten koelsysteem met zelfdenkende ventilator. Die werkte met een thermostaat die op de radiator was gemonteerd. De motor stond achterstevoren in lengterichting achter de vooras, terwijl de versnellingsbak vóór de vooras lag. Daarmee werd het een soort middenmotor, wat goed was voor de gewichtsverdeling.



- *De motor van de Renault 16 TS met de kleppen in V-vorm geplaatst. Rechtsonder zie je het motornummer, dat is aan de rechtervoorzijde van het cilinderblok ingeslagen, tussen de waterpomp en het uitlaatspruitstuk. Codering A staat voor het type motor en codering B is het motornummer zelf.*



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

In de loop van de tijd werd het motorblok voor verschillende gebruikdoeleinden aangepast. Zo vond het in sterkere varianten zijn weg in de Renault 12 Gordini, 15 TS, 17, 18, 20, de Fuego, Trafic, Alpine A110 en A310 en in de Lotus Europa (in de Alpines liep het vermogen op tot 172 PK).

Aan de Renault 16 zélf waren drie uitvoeringen voorbehouden; de basis 1.470 CC (motorcode A1K I4), de opgeboorde 1.565 CC (A2L I4) en de 1.647 CC (A2M I4 en A3M I4). Aanvankelijk was de 1.565 CC cross flow motor bedoeld voor de TS. Door een bolle cilinderkop waarin de kleppen in V-vorm onder een hoek van 40 graden werden geplaatst én door een tweetraps Weber carburateur werd het vermogen opgeschroefd van 55 naar 83 DIN-PK (ook de TX had trouwens een tweetraps Weber). Op de website <http://renaultoldieclub-viersen.de/html/identifikation10.html> vind je een overzicht van alle toegepaste carburateurs.

Pas na de grote facelift van september 1970 kregen de goedkopere modellen die motorinhoud van 1.565 CC (maar dan wel met de oude vlakke cilinderkop, waarin de kleppen naast elkaar stonden). In de L had hij 55 PK en in de TL 66. Behalve in Duitsland, want daar werd de TL vanwege de oliecrisis in 1975 met een 55 PK motor verkocht in plaats van de gebruikelijke 66 PK. Door de lagere compressieverhouding van 8,0 : 1 in plaats van 8,6 : 1 nam dit blok genoeg met normale benzine, als enige trouwens van alle R16 motoren. In modeljaar 1977 werd deze 55 PK TL als R.1157 in heel Europa leverbaar, naast de oude 66 PK-versie (R.1152).

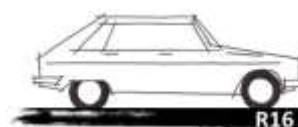
Behalve de net genoemde, is er ook nog een andere motoraanduiding bekend, namelijk zoals die in het cilinderblok is ingeslagen (zie afbeelding hiervoor):

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

De 1.470 CC motoren bleken minder betrouwbaar. Ze hadden sneller last van koelingsproblemen en een stevig olieverbruik bij hoge kilometrages. De Israëlische liefhebber Yuval vertelt op zijn site <https://meir-meir.tripod.com/myrenault16ts> dat zijn TS pas bij 345.000 kilometer een lekke koppakking kreeg.

Vanaf het moment dat de toevoerslang van het luchtfilter naar het rechterspatbord wijst en niet meer naar het midden van de auto, hadden alle motoren een mechanisch bediende zomer/winterstand. De TS en de TX kregen een luchtfilter met zomer/winterstand dat bij het linker spatbord een plekje vond en om te voorkomen dat de carburateur door toevoer van vochtige lucht bevroor – een TS-euvel – kreeg de TX een thermostaat om die zomer- en winterstand te regelen (en die ging vaak kapot). Dat een TX niet veel sneller was dan een TS, komt met name door de versnellingsbak. Het was immers geen close ratio sportbak waardoor je sneller schakelt en het vermogen beter benut, maar een versnellingsbak met lange overbrengingsverhoudingen om het toerental te drukken en daarmee het geluid én het verbruik. De vijfde versnelling is er als het ware achteraan geplakt. Dat alles dankzij de oliecrisis.

In het overzicht hierna heb ik al mijn kennis verzameld. Als je aanvullingen hebt, zijn die natuurlijk van harte welkom!



| jaar | autotype | | motortype | | CC | DIN-PK | boring x slag | koppel | compressie | 0 - 100 km/h | top km/h |
|---------|-----------------------------------|---------|--------------------------|--------|------------------|--------------------|------------------|------------------------|----------------------|------------------------|----------|
| 01-1965 | Normale en GL | R.1150 | 697-01 | A1K I4 | 1.470 | 55 bij 5.000 tpm | 76 x 81 | 108 Nm bij 2.800 tpm | 8,6 : 1 | 16,6 | 142 |
| aug-65 | Grand Luxe Super (GLS) | R.1150 | 697-01 | A1K I4 | 1.470 | 55 bij 5.000 tpm | 76 x 81 | 108 Nm bij 2.800 tpm | 8,6 : 1 | 16,6 | 142 |
| 09-1967 | Commercial | R.1150 | 697-01 | A1K I4 | 1.470 | 55 bij 5.000 tpm | 76 x 81 | 108 Nm bij 2.800 tpm | 8,6 : 1 | 16,6 | 142 |
| 01-1968 | Sedan-Wagon | R.1152 | 821-01 en 821-04 | A2L I4 | 1.565 | 62 bij 5.200 tpm | 77 x 84 | | 8,6 : 1 | | 150 |
| | Sedan-Wagon Automatic | R.1153 | 821-03 | | 1.565 | 70 bij 5.200 tpm | 77 x 84 | | 8,6 : 1 | | 150 |
| 03-1969 | TS | R.1151 | 807-03 en 807-04 | | 1.565 | 83 bij 5.750 tpm | 77 x 84 | 118 Nm bij 3.500 tpm | 8,6 : 1 | 12,5 | 165 |
| 03-1969 | TA | R.1153 | 821-01 en 821-03 | | 1.565 | 67 bij 5.200 tpm | 77 x 84 | 127 Nm bij 3.000 tpm | 8,6 : 1 | 19,8 | 147 |
| 09-1969 | TS Commerciale | R.1151 | 807-03 en 807-04 | | 1.565 | 83 bij 5.750 tpm | 77 x 84 | 118 Nm bij 3.500 tpm | 8,6 : 1 | 12,5 | 165 |
| 12-1969 | TA Commerciale | R.1153 | 821-01 en 821-03 | | 1.565 | 67 bij 5.200 tpm | 77 x 84 | 127 Nm bij 3.000 tpm | 8,6 : 1 | 19,8 | 147 |
| 09-1970 | L en TL | R.1152 | 821-02, 821-03 en 821-04 | | 1.565 | 67 bij 5.000 tpm | 77 x 84 | 113,1 Nm bij 3.000 tpm | 8,6 : 1 | 17,5 | 150 |
| | TS en TS Super | R.1151 | 807-01, 807-03 en 807-04 | | 1.565 | 85 bij 5.750 tpm | 77 x 84 | | 8,6 : 1 | 12,5 | 165 |
| 09-1971 | L en TL Automatic | R.1153 | 821-01, 821-03 en 821-04 | | 1.565 | 67 bij 5.000 tpm | 77 x 84 | 113,1 Nm bij 3.000 tpm | 8,6 : 1 | | 145 |
| | TS Automatic | R.1154 | 807-05 en 807-06 | | 1.565 | 83 bij 5.750 tpm | 77 x 84 | | 118 Nm bij 3.500 tpm | | 8,6 : 1 |
| 09-1972 | Affaires | R.1150 | 697-01 | | 1.470 | 55 bij 5.000 tpm | 76 x 81 | | 8,6 : 1 | 16,6 | 140 |
| 09-1972 | L en TL | R.1152 | 821-01, 821-02 en 821-04 | | 1.565 | 64,5 bij 5.200 tpm | 77 x 84 | | 8,6 : 1 | 148 | |
| 09-1973 | TS en TS Super | R.1151 | 807-01, 807-03 en 807-04 | | 1.565 | 83 bij 5.750 tpm | 77 x 84 | | 8,6 : 1 | 12,5 | 165 |
| 10-1973 | TX en TX Super | R.1156* | 843-01 en 843-02 | | A2M I4 en A3M I4 | 1.647 | 93 bij 6.000 tpm | | 79 x 84 | 128,5 Nm bij 4.000 tpm | 9,25 : 1 |
| 09-1974 | TX Automatic | R.1156 | 843-01 en 843-02 | | 1.647 | 90 | 79 x 84 | | 9,25 : 1 | | 165 |
| 09-1975 | L | R.1152 | 821-01, 821-02 en 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 bij 3.500 tpm | 7,5 : 1 | | 145 |
| 09-1976 | TL (optie i.p.v. TL R.1152 66 PK) | R.1157 | 821-02 | | 1.565 | 55 x 5.000 tpm | 77 x 84 | 107,2 Nm bij 2.500 tpm | 7,6 : 1 | | 140 |
| 07-1977 | TX | R.1156 | 843-01 en 843-02 | | 1.647 | 90 | 79 x 84 | | 9,25 : 1 | | 170 |

R.1156* Vanwege de uitlaatgasemissies werden de TL en TS in Zweden verkocht met een 1.647 CC TX-motor, voorzien van de bekende vierbak. De codering was eveneens R.1156. Maar de ons bekende TX werd er nooit verkocht.

Kleuren

In de vroege versies vind je de kleurcode rechts op het schutbord tussen de motorruimte en het interieur. Maar hij kan ook onder de rechter koplamp staan. De code bestaat uit drie delen:



- De kleurcode, óf op het schutbord dan wel bij de koplamp

Deel 1: een letter voor de laksoort en een cijfer voor de lakfabrikant:

C staat voor effen lak op cellulose basis, S voor effen lak op synthetische basis, A staat voor metallic lak op acrylaatbasis, NA staat voor metallic lak op acrylaatbasis van extra hoge kwaliteit. De fabrikanten zijn als volgt genummerd:


| | | |
|-------------|---------------------|---------------------|
| 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 | |

Deel 2: een of twee letters voor de fabriek waar de auto gebouwd is:













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

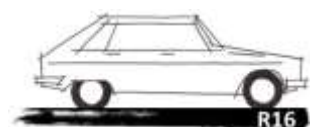
Géén letter betekende aanvankelijk dat de auto in Billancourt was vervaardigd. Een cijfer dat direct vooraf gaat aan de letter, duidt op de montagelij. 1F is dus de eerste montagelij in Flins.

Deel 3: drie cijfers voor de kleurcode zelf. Vanaf modeljaar '76 zijn de metaallakken voorzien van een vernislaag. Op mijn website <https://terneldeli.nl> vind je een pagina met foto's van Renaults 16 in de onderstaande kleuren.















| | code | naam | omschrijving | modeljaar |
|---|------|------|--------------|-------------|
|  | 111 | Daim | effen beige | 1976 - 1978 |

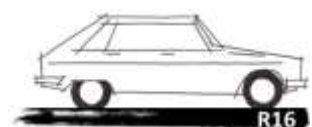
Renault 16, een innovatieve tijdmachine

| | | | | |
|---|-----|---------------------------|----------------------|-------------|
|  | 113 | Bronze Métal | donkerbruin metallic | 1974 - 1975 |
|  | 118 | Saintonge Métal verni | beige metallic | 1978 - 1979 |
|  | 122 | Marron Glacé Métal verni | bruin metallic | 1979 |
|  | 124 | Beige Métal | beige metallic | 1965 - 1966 |
|  | 140 | Vert-beige Métal (export) | beige/grijs metallic | 1969 - 1970 |
|  | 151 | Beige Nacrée verni | brons parelmoer | 1976 - 1977 |
|  | 165 | Bronze Métal | brons metallic | 1968 - 1969 |
|  | 170 | Beige | effen beige | 1979 - 1980 |
|  | 301 | Jaune Citron | effen geel/beige | 1974 - 1975 |
|  | 308 | Jaune Tournesol | effen geel/beige | 1978 |
|  | 310 | Jaune Pamplemousse | effen geel/beige | 1976 |
|  | 318 | Orange Andalou | effen oranje | 1977 |
|  | 319 | Blanc Monte Carlo | effen wit | 1976 - 1980 |
|  | 322 | Blanc | effen wit | 1968 - 1970 |

















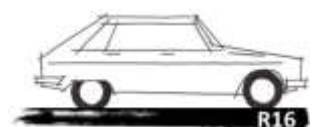
Renault 16, een innovatieve tijdmachine

| | | | | |
|---|-----|-------------------------|----------------------|-------------|
|  | 340 | Crème | effen crème | 1971 - 1972 |
|  | 355 | Blanc Arctique | effen wit | 1971 - 1975 |
|  | 377 | Blanc Glace | effen wit | 1965 - 1967 |
|  | 391 | Jaune Gold | effen geel/goud | 1968 - 1969 |
|  | 407 | Bleu Bretagne Métal | blauw metallic | 1975 |
|  | 410 | Bleu Clair/Bleu Ciel | effen lichtblauw | 1974 - 1975 |
|  | 412 | Bleu Métal verni | lichtblauw metallic | 1976 - 1977 |
|  | 420 | Bleu Pervenche Métal | blauw-groen metallic | 1965 - 1966 |
|  | 421 | Bleu Royal | effen middenblauw | 1977 |
|  | 426 | Bleu Marine | donkerblauw | 1967 |
|  | 430 | Bleu Océan | effen middenblauw | 1980 |
|  | 435 | Bleu Gris Métal | blauwzilver metallic | 1968 - 1969 |
|  | 440 | Bleu Clair | effen lichtblauw | 1968 - 1969 |
|  | 442 | Bleu RAF Métal (export) | donkerblauw metallic | 1969 - 1972 |



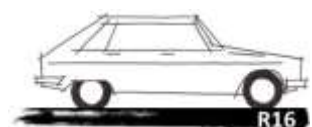
Renault 16, een innovatieve tijdmachine

| | | | | |
|---|-----|----------------------------|--------------------------|-------------|
|  | 446 | Bleu Amsterdam (export) | effen lichtblauw | 1971 |
|  | 448 | Bleu Roi | effen middenblauw | 1971 |
|  | 452 | Bleu Danube | effen midden/donkerblauw | 1968 |
|  | 456 | Bleu Clair | effen lichtblauw | 1972 - 1973 |
|  | 457 | Bleu Baie Métal | blauw metallic | 1971 - 1973 |
|  | 460 | Bleu Paris/Bleu Azul | donkerblauw | 1973 - 1977 |
|  | 464 | Bleu Touareg | effen licht/middenblauw | 1978 |
|  | 471 | Bleu Paris/Bleu Azul verni | donkerblauw | 1978 – 1979 |
|  | 474 | Alpine Bleu Métal | staalblauw metallic | 1975 |
|  | 475 | Ardoise Nacré verni | donkerblauw parelmoer | 1978 - 1980 |
|  | 602 | Gris Argent Métal | zilvergrijs metallic | 1975 |
|  | 616 | Gris Métal verni | zilvergrijs metallic | 1976 - 1978 |
|  | 620 | Gris Argent Métal verni | zilvergrijs metallic | 1979 - 1980 |
|  | 645 | Gris Saugé | effen berkengrijs | 1968 - 1971 |



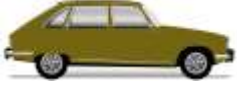
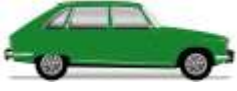




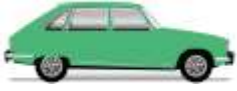







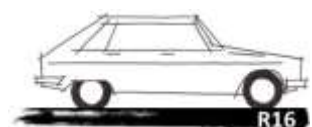
Renault 16, een innovatieve tijdmachine

| | | | | |
|---|-----|-------------------------|-----------------------------|-------------|
|  | 651 | Gris Argent Métal | zilvergrijs metallic | 1973 - 1974 |
|  | 654 | Gris Argent Métal | zilvergrijs metallic | 1965 - 1967 |
|  | 660 | Gris Croiseur | effen donkergrijs | 1965 - 1966 |
|  | 674 | Gris Elysée Métal verni | antraciet metallic | 1977 - 1979 |
|  | 675 | Gris Foncé | effen grijs | 1966 |
|  | 686 | Gris Argent Métal | zilvergrijs metallic | 1970 - 1971 |
|  | 694 | Noir Gris verni | effen zwart | 1978 - 1980 |
|  | 699 | Noir Brillant | effen zwart | 1965 - 1973 |
|  | 705 | Rouge Rallye | effen rood | 1976 |
|  | 708 | Prune Métal | aubergine of paars metallic | 1974 |
|  | 717 | Rouge Madrid | effen rood | 1965 - 1971 |
|  | 721 | Rouge Bordeaux | effen bordeauxrood | 1967 - 1968 |
|  | 723 | Rouge Toledo | effen rood | 1979 - 1980 |
|  | 728 | Rouge | effen diep donkerrood | 1969 - 1970 |



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

| | | | | |
|---|-----|-----------------------|----------------------|-------------|
|  | 733 | Rouge (export) | effen donkerrood | 1972 - 1974 |
|  | 901 | Vert Fougère Métal | groen metallic | 1975 |
|  | 906 | Vert Bornéo Métal | groen metallic | 1974 |
|  | 907 | Vert Jardin | effen hardgroen | 1975 - 1977 |
|  | 920 | Vert Métal verni | lichtgroen metallic | 1976 - 1977 |
|  | 921 | Vert Amande | effen middengroen | 1979 |
|  | 936 | Vert Foncé | effen donkergroen | 1965 - 1966 |
|  | 939 | Vert Foncé | effen donkergroen | 1965 - 1967 |
|  | 940 | Vert Bronzé Metal | groen metallic | 1968 - 1979 |
|  | 942 | Vert Dublin Foncé | effen donkergroen | 1969 - 1970 |
|  | 946 | Vert Tilleul (export) | effen lichtgroen | 1971 |
|  | 947 | Vert Dordogne Métal | donkergroen metallic | 1970 - 1973 |
|  | 951 | Vert Foncé | effen donkergroen | 1968 |
|  | 953 | Vert Métal (export) | groen metallic | 1972 - 1973 |



Renault 16, een innovatieve tijdmachine



977

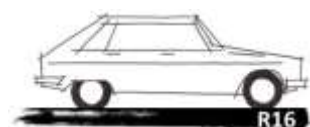
Algue Métal verni

blauw-groen metallic

1978 - 1980

Dit is het overzicht met kleurcoderingen voor Europa. Zónder kleurcodering bestaat er ook nog een Gris Armée dat enkel in het Franse leger voorkwam en in de overzeese gebieden is het wéér een ander verhaal. Daar werden andere kleuren geleverd en afwijkende namen gebruikt. Australië kende bijvoorbeeld de effen oranje kleur Trak Yellow die iets donkerder is dan Orange Andalou en het fel lichtblauwe Bleu Piscine (van de naam ben ik niet zeker). In de VS heette het bekende Bleu Roi ineens St. Louis Blue, Crème ging als Texas Sand door het leven (wel mooi), Vert Tilleul was Hawaiian Green en Blanc Artique werd er Alaska white genoemd.

Vreemd? Ja en nee, want hoewel bijvoorbeeld Vert Dordogne in Nederland ook gewoon zo heette, werd Gris Sauge – Saliegrijs – door de Nederlandse marketeers omgedoopt tot Berkengrijs en Vert Jardin heette bij onze oosterburen ineens Waldmeistergrün.

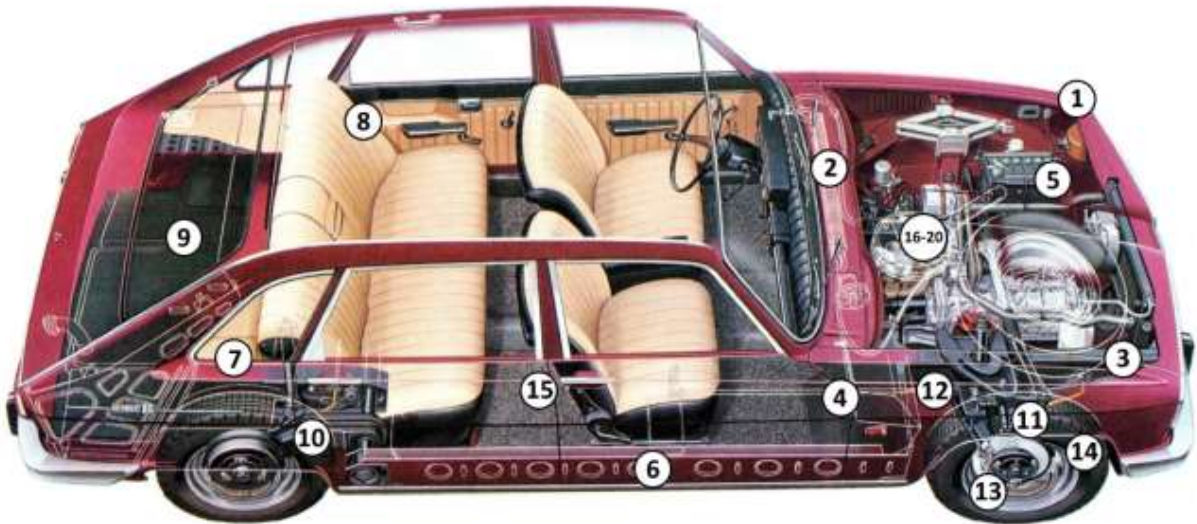


Aankoopadvies en onderdelen

De auto's die nieuw in de natte noordelijke landen werden geleverd – zoals Nederland, België en Duitsland – hebben vaak geleden onder het klimaat. Franse auto's zijn in de regel beter, maar hebben juist weer meer deuken dan roest. Zo zijn er natuurlijk allerlei aandachtspunten die ik in het onderstaande overzicht voor je opsom.

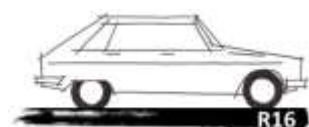
Aankoopadvies

Let bij de aankoop in ieder geval op de volgende zaken:



- | | |
|---------------------------------|---------------------------------------|
| 1. Spatborden en binnenschermen | 11. Aandrijfassen |
| 2. Bak onder paravent | 12. Spoorstangeinden |
| 3. Langsdragers | 13. Wiellagers |
| 4. A-stijlen | 14. Wielremcilinders |
| 5. Accubak | 15. Sloten |
| 6. Chassisbalken | 16. Lekkende koppakking/thermostaat |
| 7. Achterspatborden | 17. Olieverbruik (met name 1.470 CC) |
| 8. Plaatwerk slotvangers | 18. Nokkenashuis en klepdekselpakking |
| 9. Roest in kofferbak | 19. Oliefilter slecht bereikbaar |
| 10. Achterbrug | 20. Waterpomp |

1. De R16 heeft geen wielkasten onder de voorspatborden om spatwater of vuil op te vangen. Dat hoopt zich dus op in alle gaten en kieren, tot aan de koplampen toe. Bovendien monteerde Renault aan de voorzijde losse binnenschermen waardoor de spatborden feitelijk dubbel waren uitgevoerd. Dat leverde holle ruimtes op die door vuil en vocht roestgevoelig zijn. Als je op de voorspatborden ter hoogte van de koplampen roest ziet, is de zaak eigenlijk al reddeloos verloren (zie afbeelding hierna). Roest op die plekken is roest overal. Let ook op roest bij de bevestigingsschroeven van de voorspatborden.



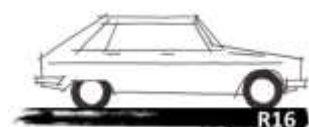
Renault 16, een innovatieve tijdmachine



- De roestduivel doet zijn werk beter dan je op het eerste gezicht ziet. Rechts: de montage van een binnenscherm ter protectie van de binnenkant

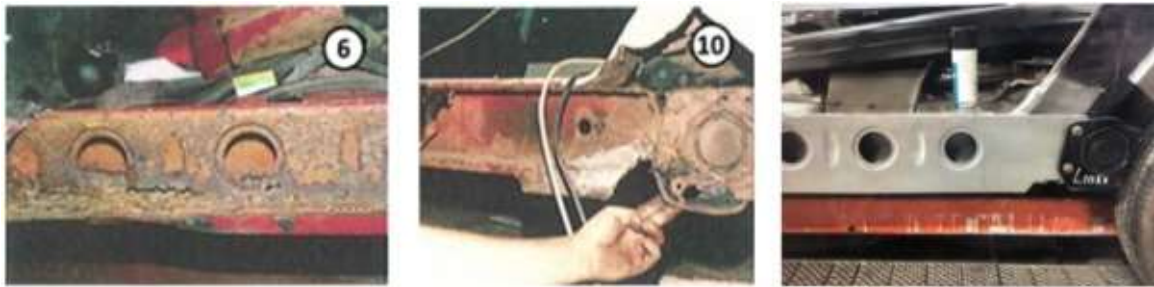
Als je een 16 wilt kopen kun je het beste zoeken naar een exemplaar uit het droge, zonnige zuiden. En als je jouw auto dan écht goed wilt beschermen plaats je voor en achter aluminium binnenschermen van Lokari (zie rechter foto). Je bestelt ze via: <https://www.lokari.de/p/innenkotfluegel-vorne-renault-16-bj-65-79>.

2. Roest links en rechts in de bak onder de paravent. Let erop dat de afvoerslangen gangbaar zijn. Als ze dicht zitten en je een scherpe bocht maakt, loopt het water door de ventilator-uitstroomopeningen in de voetruimte naar binnen. Die uitstroomopeningen roesten niet, maar de bodemplaat wel. Er zijn kenners die de slangen in zijn geheel verwijderen, zodat er geen verstoppingen meer kunnen ontstaan en het water altijd wegloopt.
3. Het is ook belangrijk om onder de motorruimte te controleren of de langsdragers die de motor flankeren, hard zijn.
4. De A-stijlen zijn dubbelwandig – staal op staal – en hol. Daarom zijn de bevestigingspunten van de deurscharnieren roestgevoelig. Als de bekledingspanelen aan de zijkant in de voetruimte niet meer strak zijn maar golvend, wijst dat op vocht. Dan kan het zomaar zijn dat er geen plaatwerk meer achter zit. Voel ook of de vloerbedekking nat is.
5. In de accubak blijft gemakkelijk water staan en dus is die roestgevoelig.
6. De carrosserie van de Renault 16 is zelfdragend met een gelaste vloerconstructie, maar de balken zijn hol en dus zijn ze gevoelig voor vocht en roest. Met het blote oog kun je niet zien hoe die 'geperforeerde' balken eruit zien, maar het vuil en vocht weet de weg wel degelijk te vinden. In de jaren zeventig zijn de rechtopstaande holle ruimtes geconserveerd met PU-schuim, maar juist die auto's zijn erg roestgevoelig omdat het schuim vocht vasthoudt.
7. Net als aan de voorzijde, zijn er aan de achterkant geen wielkuipen gemonteerd en ook hier komt het spatwater en vuil overal terecht, tot bovenin de C-stijl toe. Let daarom op roestplekjes rond de derde zijruit. Als je dan ook nog roest ziet op het plaatwerk tussen de wielkasten en de achterportieren, kun je het beter vergeten.
8. De roest laat zich ook zien in het plaatwerk waarop de slotvangers van de achterportieren zijn gemonteerd. Een nieuwe inlasplaat is zeldzaam op de aftermarket.
9. Roest in de kofferbak. Als de rubber ring rond de drukknop op de achterklep is versleten, loopt daarlangs water naar binnen onder de kofferbakmat. Dat is de reden waarom de benzinetank aan de bovenzijde doorroest en waarom het chassisnummer naast de tank vaak slecht of niet leesbaar is. Daarom is het slim om in het zwarte plastic bakje van de slotvanger een 6 millimeter gaatje te boren met daarin een ruitenwisserslangetje dat je door de opening van de kentekenplaatverlichting naar buiten voert. Zo blijft de kofferruimte mooi droog.
10. De bevestiging van de achterbrug is roestgevoelig. Problemen daar, maken de zaak zo ongeveer uitzichtloos. Reparatie is erg tijdrovend en dus duur. In de uitgaven van Journal 16 van 2013-01 en 2013-02 vind je een uitgebreid restauratieverslag met foto's. Journal 16 was het verenigingsblad van de Duitse Club 16 (<https://renault16.de>). Inmiddels is het vervangen door Histoires d'Aire Seize, maar alle oude uitgaves zijn voor leden als PDF toegankelijk. Volgens Paul Draper van de Britse Renault Classic Car Club (<http://www.renaultclassicarclub.com>) kun je



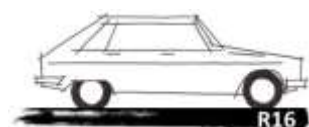
Renault 16, een innovatieve tijdmachine

voor reparatie terecht bij Marlow Motors in Kettering, maar er zijn natuurlijk méér specialisten. Zo kun je in ons eigen land naar <https://www.dehekaautoschade.nl> gaan in Hardinxveld Giessendam, of naar Marcel Berg van Berg Autoservice in Montfoort (info@bergautoservice.nl).



• De chassisbalk met achterwielophanging, oud en nieuw

11. De flenzen van de aandrijfassen kunnen lekken. De oorspronkelijke modellen hadden in het begin nog aandrijfassen met open cardankoppelingen zonder stofhoezen. Die gingen maximaal 50.000 kilometer mee. Defecte aandrijfassen – een kwaal van veel auto's met voorwielaandrijving – kunnen tijdens een proefrit worden ontmaskerd door in een kleine cirkel te rijden en te luisteren naar krakende geluiden.
12. Te veel speling in het stuur wijst trouwens op slijtage van de spoorstangeinden. En een licht krakend geluid bij het sturen dat vanuit de motorruimte kan worden gehoord, wijst op een defect kogelgewricht bij een van de bovenste draagarmen.
13. De wiellagers zijn slijtagegevoelig, met name aan de voorzijde.
14. Het remsysteem met één hydraulisch circuit was noch stabiel en remde ook niet bijster sterk, ondanks de rembekrachtiging. Bekend zijn lekkende wielremcilinders en vastzittende remzuigers aan de voorzijde. Bedenk dat – met uitzondering van de TX – tot modeljaar '75 het remsysteem niet gescheiden was. Valt het uit dan houd je enkel nog de mechanische handrem over (en die houdt ook niet over qua remkracht).
15. Van de Renault 16 is het bekend dat de cilindersloten vaak kapot gaan. Hoewel de auto nieuw werd afgeleverd met twee sleutels (één voor het contactslot en één voor de portieren, dashboardkastje, motorkap en achterklep) hebben veel overgebleven exemplaren er meer omdat het contactslot of de portierslotcilinders regelmatig werden vervangen. Een afsluitbare tankdop kwam uit de accessoireshandel.
16. Met name de 1.470 en vroege 1.565 CC motoren hadden last van een lekkende koppakking bij hogere kilometrages. De oorzaak is meestal een defecte thermostaat. Koud liepen ze onrustig. De latere 1.565 CC's met de nieuwe cilinderkop en de 1.647 CC motoren – van de TX – waren beter. Een lekke koppakking herken je aan luchtballen in het koelvloeistofexpansievat als de motor loopt.
17. Ook het olieconsumptie bij de 1.470 en vroege 1.565 CC motoren is hoog naarmate ze meer gereden hebben.
18. Ten aanzien van de motor geldt nog dat het nokkenhuis olie kan lekken, net als de klepdekselpakking. Voor het vervangen van de rubber pakking van het nokkenhuis moet de cilinderkop verwijderd worden. De motoren en versnellingsbakken zijn de sterkste onderdelen van de auto en in de regel overleven ze de carrosserie. Maar als er te weinig olie in de versnellingsbak zit, loopt die lagerschade op. De automaten zijn nóg robuuster dan de handgeschakelde bakken.
19. Let erop dat bij een grote beurt het oliefilter is vervangen. Omdat de motor omgekeerd in lengterichting is geplaatst, zit dat op een moeilijk bereikbare plek en wordt die vaak overgeslagen bij een onderhoudsbeurt.
20. Controleer of de waterpomp in orde is.

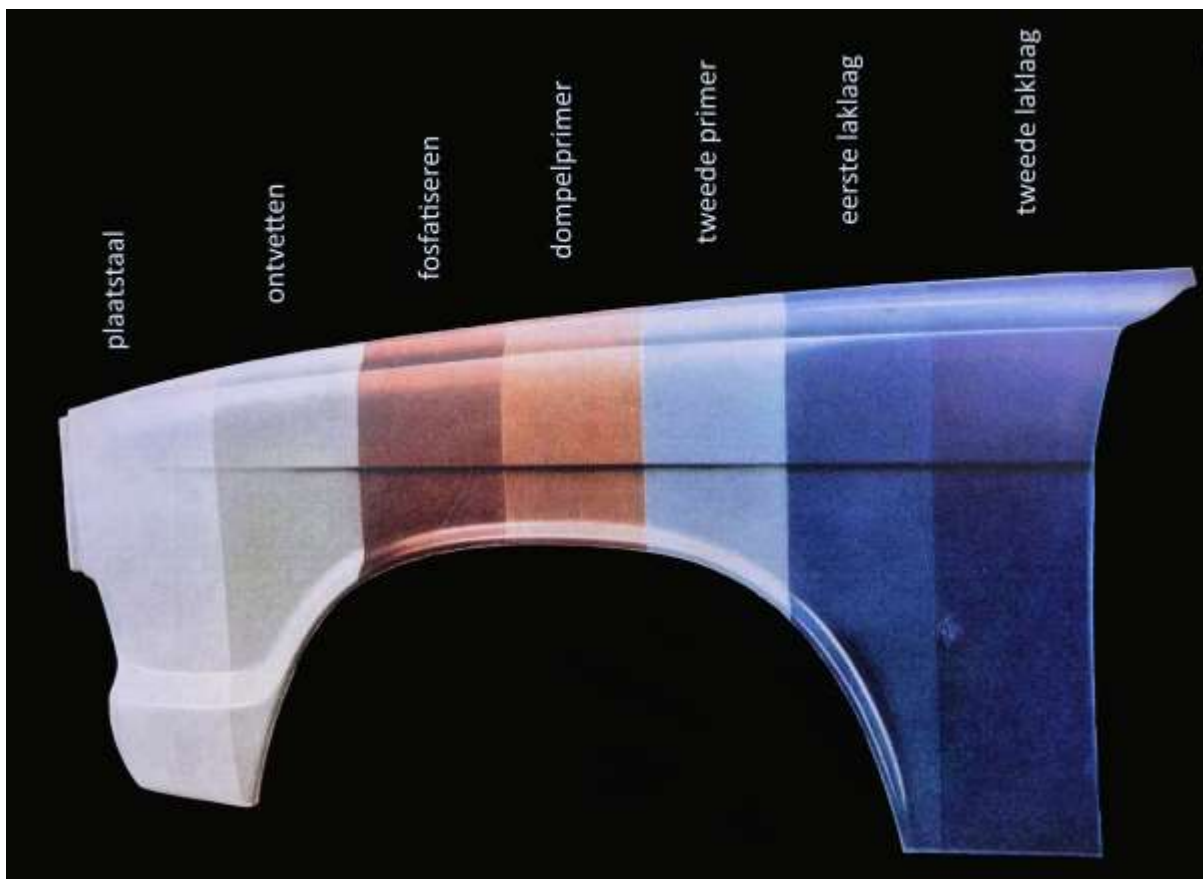


Sterke en zwakke punten, nu en toen

Je weet nu waarop je allemaal moet letten bij aankoop, maar ook in zijn glorie-dagen in de jaren '60 en '70 had de Renault 16 al sterke en zwakke punten:

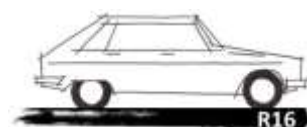
Sterke punten

De auto werd geroemd om zijn vijfde deur en het variabele interieur. De wegligging was buitengewoon goed en de auto was niet zijwindgevoelig, zelfs niet bij windkracht 7 (wie hoor je daar nog over bij de huidige autotests)! Het veercomfort werd geprezen. De 16 was zuinig met benzine – zeker met een vijfbak – en hoewel de motor in koude toestand niet mooi rond draait, is hij warm wél soepel en betrouwbaar. In die tijd werd het ook als een voordeel gezien dat er geen smeerpunten meer waren aan de motor en het onderstel.



- Zeven carrosseriebehandelingen, de blanke plaat werd meegeteld

En tot slot – wat cynisch misschien – werd de roestpreventie af fabriek geprezen. In een folder van 1979 schreef Renault zelf dat iedere auto af fabriek met Tectyl-ML tegen roest werd beschermd. 'Quote: 'De ervaring heeft ons geleerd dat dit in een nat en wisselvallig zeeklimaat, zoals in Nederland geen overbodige luxe is.' Daarnaast kreeg de 16 zeven carrosseriebehandelingen, inclusief een duik in het dompelbad van 35.000 liter. De in het Canadese Quebec gemaakte auto's kregen zelfs zes lagen antiroestbehandeling en vijf laklagen in plaats van twee. Maar desalniettemin vielen er letterlijk en figuurlijk gaten. Er ontstond roest van binnenuit, volgens de een omdat het plaatstaal werd gewalst met rivierwater dat vervuild was door zoutlozingen van de kalimijnen en volgens de ander omdat het geperste plaatwerk zonder bescherming over de Seine werd vervoerd van Flins naar



Sandouville. En misschien kwam het ook wel door het een én het ander... In 1969 kreeg de laatste plant haar eigen stansmachines en nadat de staalleverancier ander water gebruikte, gaf Renault garantie tegen deze vorm van roest. Een beetje zoals een commerciële bank die je een paraplu geeft als de zon schijnt.

Zwakke punten

De algehele afwerking was matig; een beetje met de Franse slag. Rammels waren dan ook normaal. De beenruimte achterin was beperkt. Met de voorstoelen in de achterste stand, bleef er maar twaalf centimeter over en met name in de prijsklasse van de TX was dat te weinig. Verder werd er in testverslagen geklaagd over het remsysteem en de kwaliteit van de sloten. Door de plaatsing van de motor was het onderhoud moeilijk (zelfs de oliepeilstok is moeilijk bereikbaar). De vakpers had commentaar op de plaatsing van schakelaars, de handrem én het contactslot en in het stadsverkeer viel het op dat de auto zwaar stuurde. Maar desondanks was stuurbekrachtiging niet leverbaar.

Ondertussen is dat euvel te verhelpen door de montage van een TÜV gecertificeerde elektrische stuurbekrachtiging van de firma EZ uit Leerdam/Nederland.

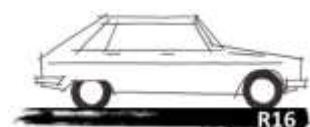
Onderdelen en tips voor leken

Voor onderdelen kun je op een beperkt aantal plekken terecht. In Nederland heeft de auto een cultstatus en is er het nodige te vinden. Broer en zus Geert en Marleen Erishmann spelen een belangrijke rol. Zowel via <http://www.renault16.nl> als via <https://www.renault16shop.com> kom je bij hun bedrijf terecht. Je kunt het magazijn niet bezoeken, maar er wel online bestellen (de artikelen worden opgestuurd). Alfred van der Gaast van Centre 16 in IJmuiden kan je zeker ook aan onderdelen helpen (<https://sites.google.com/view/renault16/home>). Erishmann en Van der Gaast zijn bekende internationale spelers.

Verder kun je lid worden van de Club d'Anciennes Renault des Pays Bas/CAR. Op de website <https://www.renaultklassiek.nl> vind je de openingstijden van het magazijn in Bergschenhoek (bij Rotterdam). En in Duitsland heb je de Club 16 (<https://renault16.de>) waarvan je lid moet zijn om – online – onderdelen te bestellen. Zo gaat het ook bij de Duitse Renault vriendenclub <http://www.renault16-freunde-grevenbroich.de>. Het zwaartepunt van hún activiteiten ligt in Noordrijn-Westfalen; voor Nederlanders goed bereikbaar. En nu we toch in Duitsland zijn: <https://www.franzose.de> is misschien een alternatief voor je. Ook is er een overkoepelende club van Duitse Renault verenigingen D'ARC die een marktplaats heeft waar je oproepen kunt plaatsen: <https://d-arc.org/marktplatz/suche.html>.

In la patrie kun je bij <https://www.melun-retro-passion.com> terecht. De site is in het Frans, Engels en Spaans te lezen en ze verzenden internationaal. <https://www.cipere.fr> is de Franse variant van Franzose.de en misschien vind je nog wat bij <https://www.mecaparts.com>. Ook Bretagne Auto Retro heeft Renault 16 delen in het assortiment (<https://www.bretagneautoretro.fr/product-category/renault-r16>). Net als Auto Retro Services (<https://www.arsif-pieces-auto-collection.fr/en/118-r16>). Nog meer adressen vind je mooi bij elkaar gebracht op <http://www.renaultoldieclub-viersen.de/html/links.html>.

Overseas in the UK is <https://www.retrorenaultservices.co.uk> gevestigd. Het bedrijf van Duncan Topliss werkt met bestelling via e-mail.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Voor specifieke Renault onderdelen kun je natuurlijk ook altijd nog kijken op <https://www.leboncoin.fr/>. Het is de Franse Marktplaats waar bedrijven en particulieren letterlijk van alles aanbieden.

Voor banden moet je even je best doen, want de reguliere handel levert geen 145 of 155 SR 14 meer. Google dus op oldtimer en banden en kijk welke leverancier bij jou in de buurt zit. Eén van de bedrijven is <https://www.oldtimerbv.nl> uit Heeze. De hoogte van die oude banden was altijd al 80 procent van de breedte en omdat er geen andere verhoudingen bestonden, werd die 80 procent niet in de bandenmaat vermeld. Sinds de komst van ander hoogte/breedte verhoudingen zoals 70 en 60-serie banden, wordt die 80 procent wél in de bandenmaat vermeld. 145 SR 14 wordt nu dus 145/80 SR 14 genoemd, maar het is dezelfde maat. Op de standaard stalen 5J x 14 velgen van de TL en TS passen trouwens ook 155/80 SR 14, 165/70 SR 14 en zelfs 175/70 SR 14 banden. Maar bredere banden sturen zwaarder en als de auto wat lager is afgesteld of zwaar beladen is, kunnen ze aanlopen tegen de binnenschermen. Je zult niet de eerste zijn met gevaarlijk afgesleten achterbanden, die teruggaat naar de originele maat. Hetzelfde geldt voor de lichtmetalen Dunlop velgen. Camac en Toyo zijn prijsvechters en je kunt ook voor Bridgestone, Pirelli of Michelin kiezen (Toyo en Michelin vanaf 155/80).

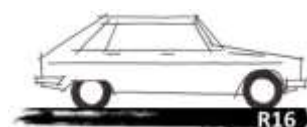
De motorkap is niet erg roestgevoelig, maar middenvoor zit een holle ruimte waar water kan achterblijven. Daardoor gaat de kap op de neus roesten. Dat kun je voorkomen door in het holle gedeelte twee vier millimeter gaatjes te boren en de compartimenten met was of tectyl te vullen. Het is één van de vele tips van Guillaume Kuhnle op zijn Franstalige site <http://guillaume.kuhnle.free.fr>. Het is de moeite waard die door te nemen, al is het maar omdat hij met zijn bedrijf <https://www.retro-meca.com> gespecialiseerd is in de restauratie van oldtimers. Vertaal desnoods met <https://www.deepl.com>.



- *Voorkomen dat de motorkap roest en zorgen voor de juiste ruitenwisserarmen*

Nog een praktische tip: als je ruitenwisserarmen hebt met een rechthoekige uitsparing onder de u-bocht – dus geen open gleuf met een kromming – dan passen de ruitenwisservegers van Bosch Twin 340 met onderdeelnummer 3 397 118 700-FUP (hoewel de Renault 16 niet op de verpakking staat). Vier millimeter ruitenwisserslangen – dat is de binnenmaat – koop je gewoon bij Hornbach en op <https://www.sinatec.com/> vind je universele onderdelen.

De slangen van het luchtfilter zijn vaak verduurd. Daar kun je een aluminium exemplaar van Gates op zetten, maar die laat na verloop van tijd schilfers los, die in de motor worden gezogen. Voor de Kever zijn er nog steeds zwarte exemplaren te koop die wel goed blijven. Je kunt ze kopen bij VW Aircooled Center in Valthermond bij Emmen (<https://www.ottovandenbergh.nl>).



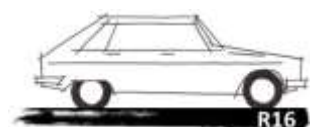
Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Het kan natuurlijk ook nog zijn dat de roestduivel zodanig heeft toegeslagen dat er intensief gelast moet worden aan je auto. Ik schreef het al eerder, daarvoor kun je terecht bij Rob de Hek van <https://www.dehekaautoschade.nl> in Hardinxveld Giessendam. Of bij Marcel Berg van Berg Autoservice in Ammerstol (info@bergautoservice.nl). Ze zijn bekend met de Renault 16. Bij Marcel kun je je auto bovendien laten tectyleren. Vraag hem om uitleg en je weet dat je aan het juiste adres bent.

Complete bekledingsets voor stoelen, achterbank, armleuningen en hoofdsteunen bestel je in verschillende kleuren bij <https://www.classiccarsellerie.com>. En als je dan toch bezig bent met je interieur: kokosmatten koop je gewoon op de rol bij Hornbach. Haal de originele vloerbedekking uit je auto, leg die omgekeerd op de onderkant van de nieuwe kokosmat, teken hem af en maak alles twee centimeter kleiner. Je nieuwe kokosmat past perfect!

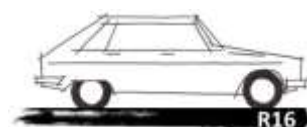
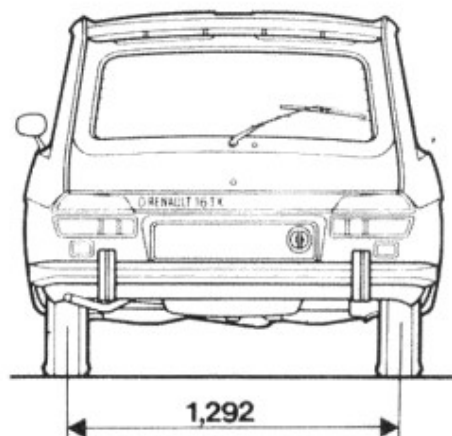
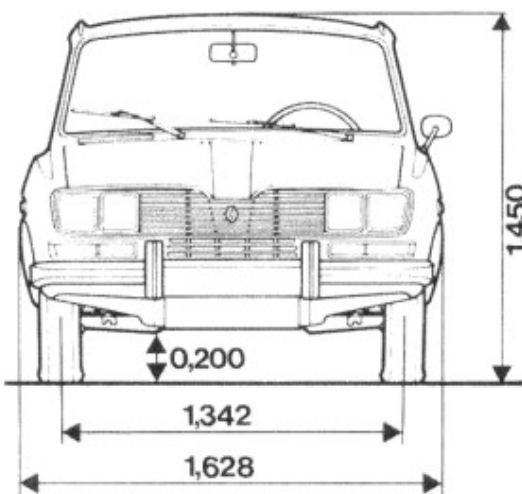
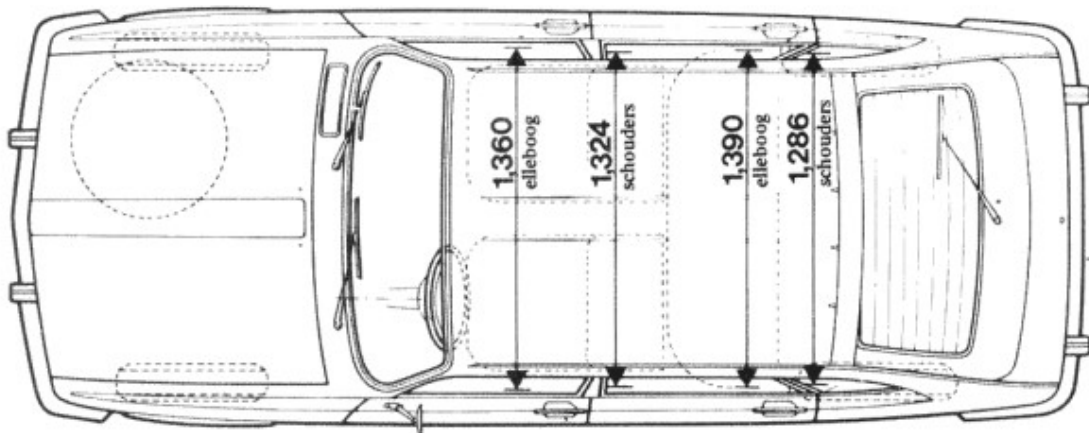
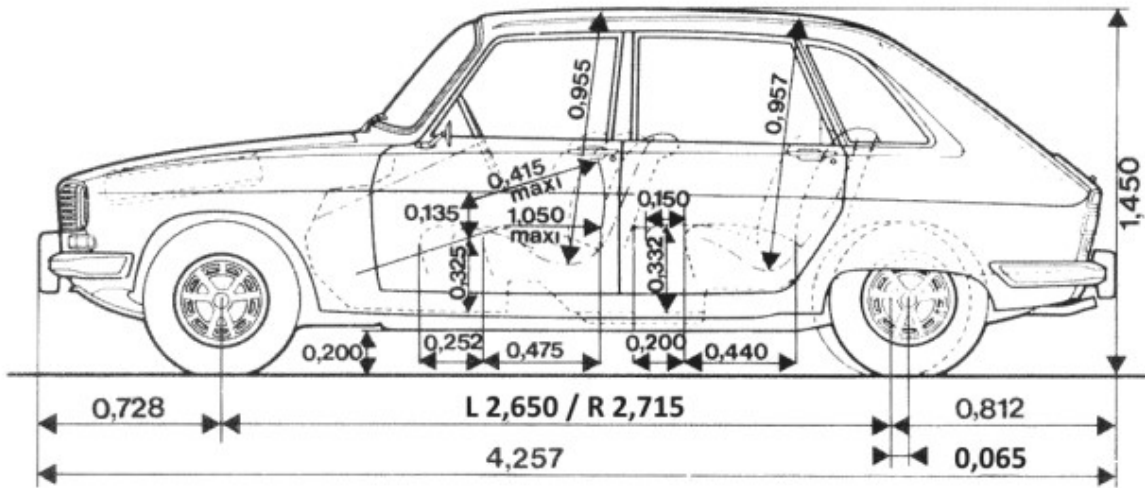
Als je motorolie ververst, gebruik dan 20W50. De versnellingsbakolie vul je af met 80W90GL5.

Laatste tip: als je auto de winterstalling ingaat, tank hem dan af – de benzine wordt toch niet goedkoper – en zet de banden op 3 of 3,5 bar. Dat voorkomt dat je platte kanten krijgt van het staan. Demonteer de accu en houd hem op een verwarmde plek met een druppellader onder spanning.



Maten en gewichten

Een 16 is een 16 zou je denken. Dat is natuurlijk waar én niet waar: door iets andere bumpers is de auto na zijn facelift als Phase II 4,26 meter lang in plaats van 4,23 meter. En de Amerikaanse Sedan-Wagon brengt het op 4,32 meter. Merk ook op dat door de torsievering de wielbasis aan de linkerzijde 6,5 centimeter langer is.



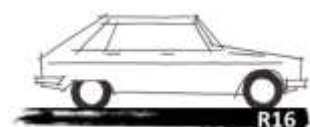
Gewichten

Het ledig gewicht van de R16 GL was 980 kilo. De TL woog 1.010 kilo. De TA 1.028 kilo, de TL Automatic 1.045, de TS 1.060, de TX 1.065 en de TX Automatic 1.090 kilo.

Maar daarbij merk ik op dat bij de invoer van mijn 16 TL door de Nederlandse Rijksdienst voor het Wegverkeer RDW de auto met een volle tank is gewogen op 970 kilo. Met een correctie voor brandstof en de toevoeging van één persoon van 75 kilo – zo luidt de formule – komt de instantie op een ledig gewicht van 1.041 kilo.

Het geremd aanhangergewicht is voor de TL 1.025 kilo, de TX mag 1.090 kilo trekken en de TL Automatic en de TX Automatic ieder 1.090 kilo (met boven de 450 kilo een extra oliekoeler).

Door zijn sterk geprofileerde dakstijlen had de Renault 16 een aparte imperiaal nodig, waarop je maximaal 50 kilo mocht laden.



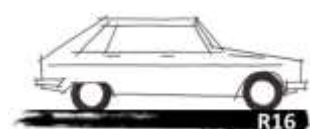
Productie en assemblage

Voor de productie van de Renault 16 bouwde Renault dochter SERI – Société d'études et de réalisations industrielles – in anderhalf jaar tijd een speciale fabriek in Sandouville bij Le Havre/Normandië. Een complex van in totaal 370.000 vierkante meter met daarop drie hoofdgebouwen in een U-vorm, gebouwd in twee verdiepingen op 2.300 heipalen van 10 meter lang. Dat is nogal wat, zeker als je bedenkt dat die 37 hectare grond met één meter werd verhoogd om overstroming vanuit de Seine te voorkomen. Eén gebouw was bestemd voor plaatwerk (met 25.800 vierkante meter het grootste van de drie), één voor de lakkering (13.600 vierkante meter) en één voor stoffering en montage (17.500 vierkante meter). In juli 1963 viel de beslissing om te gaan bouwen en in september stak de eerste schop al in de grond. De bouwtijd van anderhalf jaar was een unicum. De fabriek begon met 1.500 nieuwe medewerkers die allemaal getraind moesten worden. De meesten waren boer of havenarbeider zonder werk. Een jaar later werkte er al 3.000 mensen in de fabriek, waarvan een vijfde van het vrouwelijk geslacht. Samen waren ze goed voor 400 auto's per dag. In plaats van een complete fabriek, was Sandouville eigenlijk meer een assemblage-unit waar de onderdelen werden samengevoegd en de auto's werden gespoten, want het plaatwerk kwam van de persen uit Flins, de aandrijflijn uit Le Mans, de torsievering uit Billancourt en de motoren en versnellingsbakken uit Cléon.

De locatie leverde zo'n 82 procent van alle 16's en als ze eenmaal in elkaar waren gezet, gingen de auto's per vrachtwagen of per schip naar het distributiecentrum in Flins. Later kwamen de Renaults 20 en 30, de 18 en 21 en de 25 en Safrane ook uit Sandouville. Tegenwoordig wordt de Trafic er gebouwd, ook verkozen tot (bestel)Auto van het Jaar.



- Een liefhebber poseert met zijn R16 bij de fabriek



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

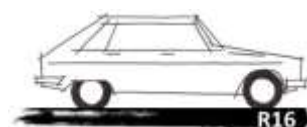
De Renault 16 was een instant succes en de faciliteiten moesten dringend worden uitgebreid. Daarom kwam er al snel productiecapaciteit bij in Flins – 338.889 auto's – en later in Creil en Billancourt. De aanduiding van deze fabrieken vind je nog terug in de oorspronkelijke kleurcodering.

Flins – officiële naam 'Pierre Lefauchaux' – speelde vanaf het begin een sleutelrol. Want naast het feit dat het distributiecentrum er was gevestigd, kwamen de voorserie auto's er al vandaan, de teamleiders van die fabriek leidden de nieuwe medewerkers van Sandouville op, Flins leverde het plaatwerk en het werd het internationale logistieke centrum voor de levering van onderdelen aan buitenlandse fabrieken. Want stansmachines voor het plaatwerk konden niet zomaar worden gekopieerd en dat gold ook voor het spuitgietprocedé voor de motoren en versnellingsbakken; dat was complex en kostbaar. Die gingen dus van Cléon via Flins naar de rest van de wereld. Tegenwoordig vindt Renault Classic onderdak in Flins.

Door het internationale succes – ruwweg de helft van de productie vond zijn weg naar het buitenland – kwamen er ook assemblagefabrieken bij die hun onderdelen uit Frankrijk kregen aangeleverd: Algerije, Australië (West Heidelberg in Melbourne, een joint venture van Renault voor de 12 en 16 met Peugeot die er de 404 en de 504 bouwde), Ierland, de Filippijnen, Ivoorkust, Joegoslavië (in Novo Mesto), Madagaskar, Maleisië, Marokko (in Casablanca), Portugal (in Guarda), Trinidad, Venezuela, Zuid-Afrika (met name op verzoek van de locale importeur Rosslyn Motors) en tot slot Canada (in de SOMA-fabriek ofwel Société de Montage Automobile in Saint-Bruno de Montarville in Quebec). Enkel de basisuitvoeringen en de TS werden in het buitenland gemaakt.

| Productieland | Fabriek | Productieland | Fabriek |
|---------------|-------------------------|---------------|------------------------|
| Algerije | CARAL | Maleisië | AMI |
| Australië | Renault Australia | Marokko | SOMACA |
| Canada | SOMA | Portugal | ILR |
| Filipijnen | Renault Philipines | Trinidad | Henry Pain |
| Ierland | Smith Engeneering | Venezuela | Constructera Venzolena |
| Ivoorkust | SAPAR | | de Vehiculos |
| Joegoslavië | Titovi Zavodi Litostroj | Zuid-Afrika | Rosslyn Motors |
| Madagaskar | SOMACOA | | |

Maar zoals Renault niet echt voet aan de grond kreeg op het Amerikaanse halfmond, zo werd ook de Canadese fabriek geen succes. Het was een samenwerkingsverband tussen de Régie en de regeringen van Quebec en Frankrijk, waaraan – enkel in het eerste jaar – ook Peugeot deelnam. L'histoire se répète want Renault had maar weinig geleerd van het échec met de Dauphines. Frankrijk leverde de onderdelen maar zelden op tijd en er werd veel gestaakt in Canada, zodat de fabriek per saldo een kwart van de tijd stillag. Een grote werkonderbreking van 1974 deed de plant definitief de das om als assemblage-unit. Vanaf dat moment tot begin jaren '80 werd hij enkel nog als magazijn gebruikt voor de opslag van onderdelen. In Canada werden er zo'n 16.000 Renaults 16 verkocht.



Op bezoek bij

Je begrijpt dat je met het schrijven van een verhaal als dit best wel wat Renault kennis opdoet, maar het valt allemaal in het niet bij die van de liefhebbers pur sang. Ik zocht er enkelen voor je op en vroeg aan hen hoe zij in deze wereld terecht kwamen:

Lennard Maagdenberg, voorzitter van de Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas

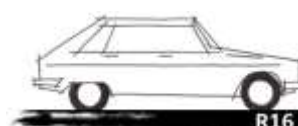
Als ik op bezoek ga, moet dat natuurlijk als eerste bij de voorzitter van de Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas, Lennard Maagdenberg. Niet dat de oud KPN-er nu álles van de Renault 16 weet, maar hij is wél de pater familias, de hoeder van ons erfgoed. Met 'zijn' vereniging faciliteert hij het Nederlandse clubleven. Ik ontmoet Maagdenberg tijdens een door de club georganiseerde middag techniek bij Renault-dealer Stokman in Alkmaar.

Hoe kom je bij de CAR terecht, vraag ik de voorzitter? Dat gaat ver terug, antwoordt ie. 'Toen ik net m'n rijbewijs had, werkte ik als student bij een aannemer in het grondverzet. De machinisten hadden allemaal een viertje – de 4L – als bedrijfsauto. Die gingen wel eens stuk en ik kreeg ze telkens weer aan de praat. Dan ligt het natuurlijk voor de hand dat je er zélf ook een gaat rijden en dat hield ik lang vol. Pas jaren later – toen ik met m'n gezin onderweg was en de geharde voorruit sneuvelde – kwam ik er niet meer onderuit en moest er een veilige, moderne auto komen. De Clio kwam ... en ons viertje bleef; voor de hobby. Zo werden we lid van de Renault 4 Club Nederland en tijdens een gezamenlijke buitenlandreis naar Denemarken met de Club d'Anciennes, sloeg het 4CV-virus over. Jij zo'n ding, ikke ook, lacht Lennard.



• *Het bestuur van de Club d'Anciennes Renault des Pays Bas met links Lennard Maagdenberg*

Dat is nu vijftientig jaar geleden en kort nadat hij in 2014 stopte met werken, loste Lennard Maagdenberg Hans Visser af als voorzitter. Het bestuur bestaat uit zes man en wordt ondersteund door kaderleden. Bijvoorbeeld voor de ledenadministratie, de clubwinkel en de website met alles wat daarbij hoort. En dan zijn er nog veel vrijwilligers werkzaam in de evenementen-, de onderdelen- en de technische commissie. Da's best een hele club, letterlijk en figuurlijk. Maar de voorzitter vindt het dankbaar werk. Nou ja, althans – voegt ie terloops toe – op de ALV mogen er wel wat meer leden komen. Maar we doen het met plezier! En wat we óók met z'n allen doen – misschien wel het belangrijkste – op bijeenkomsten spreken we de leden aan en zorgen we dat ze zich welkom voelen.



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

De CAR komt voort uit de 4CV Club Nederland en daarmee is het logisch dat dit model het best vertegenwoordigd is. De CAR telt er zo'n 160 en met 140 stuks komt de Renault 16 er snel achteraan. Verder zie je van alles in het ledenbestand; Renaults 8, 14, 20, Fuego, een vroege Espace of Clio en bijvoorbeeld ook Alpines. Name it and you get it. De club telt een kleine 800 leden die allemaal het clubblad Renograaf ontvangen. Een prachtig full color magazine dat vijfmaal per jaar op de deurmat valt en het Losange Magazine – een glossy Renault blad dat viermaal per jaar verschijnt – krijgen ze er gratis bij.

De vereniging organiseert van alles. De middag techniek waar ik Maagdenberg ontmoet, is één van die dingen. In het voorjaar waren de leden welkom bij Renault dealer Stam in Amersfoort en in het najaar bij de Alkmaarse dealer Stokman. De essentie? Als je een technisch probleem hebt waar je niet uitkomt, kijken de leden van de technische commissie daar samen naar en helpen ze je met een oplossing. Zij hebben het ambacht nog in de vingers en van hén kun je leren! Logisch dat iedereen er meteen in een kring omheen staat als er een auto de brug op gaat. Maar er zijn veel meer evenementen zoals de snert- en andere tourritten, kampeerweekenden en natuurlijk is er het clubmagazine in Bergschenhoek. Zie het niet als een winkel die het héle assortiment van alle auto's heeft liggen, maar als een organisatie zonder winst oogmerk die de contacten heeft om heel veel onderdelen voor je op te sporen, die technische adviezen geeft en die ook nog eens voorziet in technische documentatie. Dat is bijzonder!

Leuke dingen, herhaalt de voorzitter mijn vraag? Wat denk je van 'kontje kijken'? Bij de oude Renaults zit de motor achterin en als er iets kapot gaat, is iedereen er als de kippen bij. En als je veel organiseert gebeurt er altijd wel wat. Een diner bijvoorbeeld waar maar niet werd opgediend en de brandweer plotseling met zwaailichten verscheen omdat de keuken in de fik stond. En soms ga je het restaurant in en ontdekt er iemand dat de frikadellen van de buurman veel lekkerder zijn. Er wordt veel gelachen.

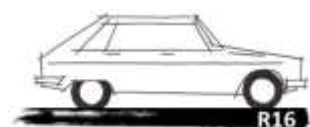
Zeg Han, als je nog wat van de Renault 16 wilt weten, moet je bij andere clubleden zijn hoor. Hij noemt er een paar.

Wim Boer, helpende hand in Renault 16 land

Gastvrijheid en behulpzaamheid, dat is wat opvalt als je bij Wim Boer op bezoek gaat. Hij ontvangt me aan de koffietafel die vol ligt met Renault boeken. Zeg Han, ken je dit boek van Andreas Gaubatz en Jan Erhatitsch? Ja Wim. En La Renault 16 De Mon Père van Bernard Vermeylen? Ja Wim. Okay, zegt ie. En ken je dit in leer ingebonden exemplaar van Renault Deutschland ter gelegenheid van het 40-jarig bestaan? Uh, nee!? Mooi, zegt ie en hij laat me nog een kast vol boeken zien die over ons onderwerp gaan. Naar blijkt staat Wim Boer niet voor niets bekend als een van dé kenners in onze Renault 16 wereld!

Hij vertelt me dat ie twintig jaar chauffeur was voordat hij bij Volker Stevin in de baggerwereld terecht kwam. Via de Hollandse Beton Groep, Ballast Nedam en Van Oord ging ie naar z'n pensioen. Maar – zo praat hij honderduit – al werkte ik officieel bij die baggeraars, 's avonds zat ik bij m'n goede vriend Wim Schipper, toen nog Renault-Agent in Hardinxveld. En die contacten bleven, zowel met z'n maat als met de dealers. Want als vanouds sprong en springt hij in bij de opvolgers Indumij en Van Mossel. Ik komperaan, is zijn motto. Zo onderhoudt de wandelende 16-vraagbaak zijn contacten in de Renault wereld. Dat komt altijd van pas Han...

Hoe ik in de 16's terecht kwam, herhaalt Boer mijn vraag? Tja, mijn oom was Renault-Agent in Sliedrecht en toen ik een jaar of twintig was, verrichtte ik daar hand- en spandiensten. Zo kocht ik de 40-13-PZ – een ingeruilde 16 L – voor een zacht prijsje. Dat was wel wat anders dan de Morris Mini



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

en Fiat 850 Sportcoupé die ik daarvoor had! Ik denk dat er daarna wel 30 voorbij kwamen. Totdat ik er in 1986 een kocht die echt hélemaal naar m'n zin was! Een bruine TX op LPG. Díe gaat nooit meer weg, dacht ik toen. Maar in 2012 verschoof de oldtimergrens van vijftintig naar veertig jaar en moest ik wegenbelasting gaan betalen. Dat vond ik toch wel zo'n rotstreek! Woest was ik en in een opwelling verpatste ik m'n fraaie TX aan een Luxemburger, die hem nooit meer verkoopt. Je snapt dat ik er spijt van kreeg en daarom kocht ik een zilvergrijze TX terug van een Franse vriend, die ik van dezelfde opties voorzag. Pas toen ie veertig jaar oud was, heb ik hem officieel ingevoerd. Hij is letterlijk in nieuwstaat en álles wat op een 16 te krijgen was, zit erop. Maar die vriend wilde wel dat ik de auto van kleur veranderde, anders zou hij weer spijt krijgen. Daarom is tie nu Prune 708 en spijt heeft hij toch, lacht de Sliedrechtse Renault 16 kenner. Daarnaast had ik de allereerste Nederlandse TS waarmee ik helaas verongelukte toen ik een keer naar Alfred Van der Gaast reed. Die heb ik in 1988 vervangen door een lichtblauwe TS die ik volgens Amerikaanse specs opbouwde. Z'n beide 16's hebben elektrische stuurbekrachtiging van EZ uit Leerdam. Lachen zegt Wim, als je met één vinger inparkeert! Enfin, mijn les van dit verhaal is wel dat als ik iets goeds heb, ik het niet meer wegdoe.



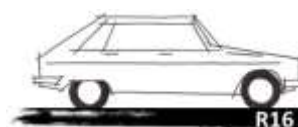
• Wim Boer bij zijn trotse bezit



Dat geldt voor z'n auto's en eigenlijk ook voor de onderdelenvoorraad, want stiekem heeft Wim Boer best wat liggen. Slechts bij gelegenheid verkoopt hij eens wat en een andere keer ruilt ie weer met clubleden in Frankrijk, Duitsland of Engeland. En overal in het buitenland heeft Boer bevriende adressen waar hij onderdelen naartoe laat sturen die hij dan na verloop van tijd daar weer oppikt. Wim Boer denkt met weemoed terug aan z'n overleden vriend Mike Stokes, de Britse Alfred van der Gaast. Met weemoed om de man, maar óók omdat z'n verzameling auto's en onderdelen teloor is gegaan. Voor de Britse 16 rijders is het goed dat ze ondertussen weer terecht kunnen bij Simon Pocklington uit Lincolnshire. Enfin, de internationale contacten doen Boer goed.

Als ik vraag wie nu Mister R16 is in Nederland, moet ie lachen. Ik in ieder geval niet, zegt de nuchtere Sliedrechtenaar. Tja peinst ie verder; je hebt natuurlijk Stef Ruijtenbeek, Alfred van der Gaast en Arno van 't Hof, maar die laatste woont tegenwoordig in Duitsland. En als je even nadenkt zijn er nog wel anderen ook. De een treedt nu eenmaal wat meer op de voorgrond dan de ander. Maar – zo zegt de kenner – bekend of onbekend, allemaal willen we hetzelfde: jullie 16's rijdend houden!

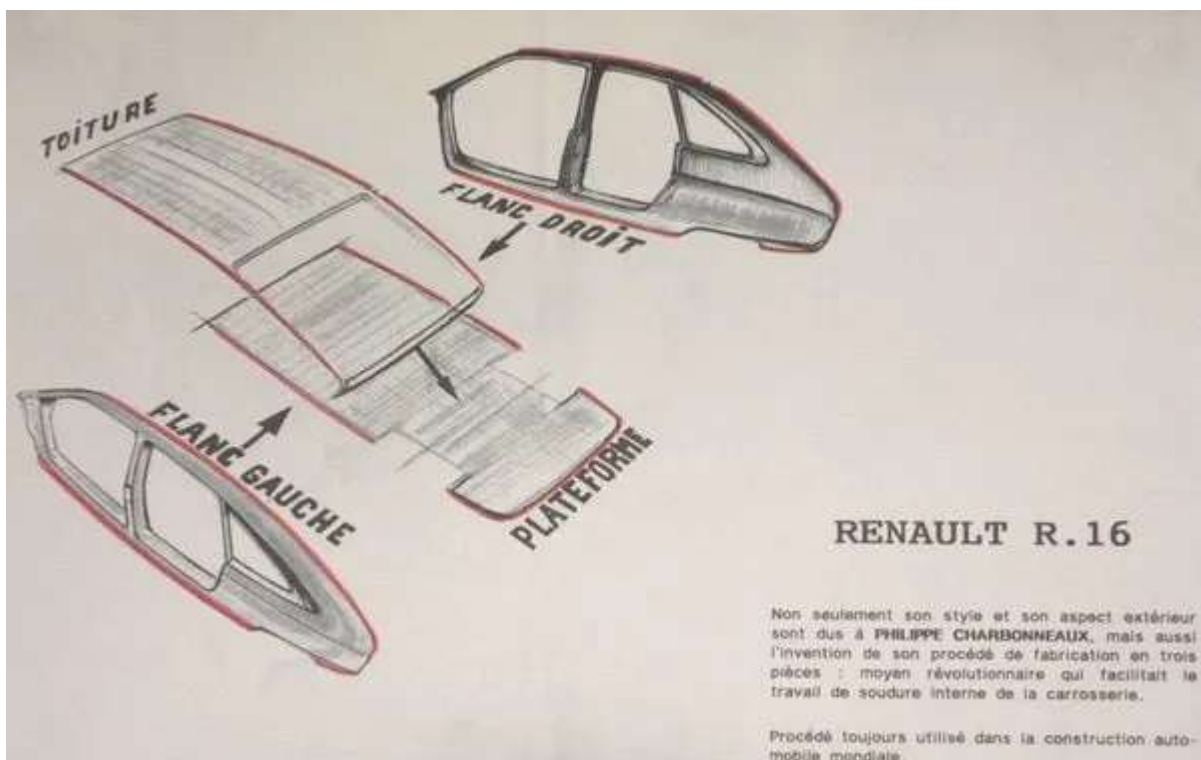
Ik vertel hem hoe ik de mijne in Frankrijk kocht en Wim lacht. Het gevoel dat het spannend is, herken ik wel ja. Ik ga ieder jaar met m'n vrienden op strooptocht in Frankrijk. Mét een koffer vol gereedschap! Dat levert mooie anekdotes op: op de sloop kwamen we een prachtige 16 tegen die daar als Balladurette of Juppette was beland. Door die Franse sloopregelingen van de achtereenvolgende ministers Balladur en Juppé verdwenen er veel klassiekers. De Renault mocht dus het terrein niet meer af, maar kon wel ter plekke worden gestript. De heren besloten om – daar



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

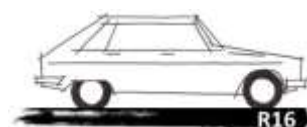
op de sloop – de motor over te zetten in een zojuist gekochte auto. Toen na een dag de klus was geklaard, werd het duidelijk waarom die mooie 16 daar stond. Een gat in de zuiger... Op drie cilinders en met buikpijn van het lachen zijn de vrienden naar huis gegaan. Boer vertelt het in geuren en kleuren en heeft er nóg pret om. Maar we hebben ook vaak zat op een parkeerplaats aandrijfassen vervangen of olie verversst omdat het meer teer was dan wat anders. Je kan het zo gek niet bedenken of we maakten het mee, bezweert ie me. Maar dat loont allemaal, want die Franse – maar ook de Zwitserse en Zweedse – auto's zijn vaak een stuk beter omdat ze daar 's winters geen zout strooien.

Over zijn Franse contacten: Wim ontmoette Philippe Charbonneaux meerdere keren. Het was een bijzondere man die van alles ontwierp, van televisies tot aan de Renault 8 en 16. Het belangrijkste was misschien wel zijn gedachte dat een auto heel simpel in elkaar gezet moet worden: je hebt alleen een onderkant nodig, een bovenkant en twee zijkanten die je vervolgens aan elkaar plakt. De geprofileerde dakstijlen van de 16 zijn daar het gevolg van. Ik heb er nog een tekening van. Charbonneaux was geniaal zegt Wim. Het contact liep soepel; zo leende hij zijn Renault 16 sedan uit voor een clubevenement en werkte hij in 1996 mee aan het televisie interview met Huub Stapel. Nadat Fred van der Vlugt het programma 'Wereld op Wielen' presenteerde – met de koude start in een vriescel – kwam Ruud ter Weijden met 'De Hoogste Versnelling', Julia Samuel met 'De Heilige Koe' en natuurlijk twaalf jaar lang 'Stapel op auto's'. Philippe had een testbaan in zijn achtertuin en voor zijn verzameling auto's richtte hij een eigen museum op, vertelt Boer.



- *De bouw van een auto moet simpeler, zei Philippe Charbonneaux*

Tja, je hebt liefhebbers in soorten en maten. Charbonneaux was er één, maar Wim Boer is dat zeker ook. Hij troont me mee naar zijn garage om foto's te maken voor dit verhaal en ik vraag hem of hij nog een uitsmijter heeft? Zeker, zegt de liefhebber: een Renault 16 die je goed behandelt, brengt je altijd thuis! En zo is dat, dankjewel Wim.



Alfred Van der Gaast, eigenaar van Centre 16

Tot zijn 37^e werkte Alfred als assistent accountant, maar de getallen die hem uiteindelijk het meeste bezig zouden houden, waren 4 en 16. In zijn jonge jaren kocht de rekenmeester een gebruikte 4CV. Omdat zijn vader er vroeger een had, sprak die tot de verbeelding. Reed ook veel beter dan een Topolino, zo vertelde hij me toen we elkaar voor dit interview in Amsterdam ontmoetten.

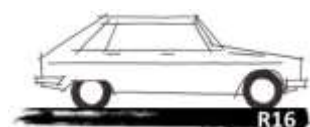
Op beurzen leerde Van der Gaast andere liefhebbers kennen – waaronder de verkoopdirecteur van Renault Amsterdam, Otto Müller – en samen richtten zij de 4CV Club Nederland op. 10 September 1976 was de dag. Alfred werd voorzitter en begon met een magazijn in Bergschenhoek. Regelmatig ging ie naar Frankrijk voor onderdelen. En ja, er kwam ook wel eens een 4CV mee terug. Meer dan eens zelfs. Begin jaren '80 moest er iets anders komen voor zijn dagelijkse 12 TS en kocht de IJmuidense ondernemer de eerste 16. Een TX van drie jaar oud in Ardoise blauw en met een vastgelopen motor; hij nam hem over van de penningmeester van de Panhard-club. Van der Gaast fikste de motor en gebruikte hem als daily driver; dat was het begin van een langdurige liefde. Alfred werd ondertussen ook penningmeester van de FEHAC; de koepelorganisatie van Nederlandse oldtimerclubs. Niet vreemd natuurlijk, met zijn financiële achtergrond.

Enfin, in de tien jaar dat hij de 4CV Club bestuurde, kwamen er steeds meer liefhebbers van de 16 (waaronder Stef Ruijtenbeek en Rob Ferwerda). Maar de auto voldeed nog niet aan de leeftijdsgrens van twintig jaar – inmiddels vijftwintig jaar – om bij de officiële Renault club te mogen. Daarom riep het drietal in 1986 het Register Renault 16 in het leven. Het zou een tussenoplossing zijn, want net als de 4CV Club zelf, ging het register uiteindelijk op in de Club d'Anciennes Renault des Pays Bas.

Midden jaren '80 (1986 om precies te zijn); het was zo'n beetje het begin van de 16-scene. Van der Gaast besloot om zijn baan op te zeggen en met Centre 16 te beginnen. Daar zat brood in, want de achterwielophanging van die auto's rotte snel door en er was niemand die dat goed kon maken. De 16 kenner kocht originele chassibalken bij Renault (kon toen nog), zette ze nauwkeurig op tekening en maakte ze sindsdien veelvuldig na. Alfred en ik, we praatten honderduit tijdens onze meeting in Amsterdam en na mijn opmerking dat de faceliftversies naar mijn mening meer waard zijn dan de originele R.1150 werd ie fel. Ja, een TX is bijzonder maar het oertype heeft zeker ook zijn charme! De ondernemer heeft er veel gekocht, in Nederland én in Frankrijk. De Nederlandse auto's hadden vaak last van ons klimaat en werden donor, de Franse waren beter van kwaliteit. Al jarenlang gaat Alfred dan ook in september met z'n Renault 16 vrienden Wim Boer, oud Renault-Agent Wim Schipper en Jaap Schoonderbeek naar La Douce om auto's en onderdelen te kopen. Een traditie is het ondertussen. Soms zit er vliegroeft in de lak. Zo'n 16 wordt dan gestript, geschuurd, in de epoxy-primer gezet en gespoten. Dat is serieus werk, maar dan heb je ook wel een échte auto!



- Alfred van der Gaast achter het stuur van zijn cabrio



Tijdens zo'n jaarlijkse ronde kocht Alfred ook een 16 cabriolet. Het verhaal: in 1966 ontwierp Philippe Charbonneaux de Renault 16 sedan (met kofferbak dus) en carrosseriebouwer Augereau bouwde twee exemplaren, allebei in donkergroen. Eén daarvan ging naar het museum in Reims en de andere auto crashte toen ie één jaar oud was. Met een beschadigd dak, besloot de Franse ontwerper om er een cabriolet/plein-air van te maken en zo geschiedde. Charbonneaux bewaarde dit exemplaar thuis in zijn garage en liet hem zien toen Alfred daar begin jaren '80 met andere bestuursleden op bezoek kwam. Enkele jaren later werd de cabrio door een volgende eigenaar te koop aangeboden en tijdens de traditionele septemberreis haalde Van der Gaast hem op. De auto bleek ondertussen wit te zijn en hij was voorzien van een carte grise mét daarop de vermelding dat het een cabrio was. Met een kopie daarvan importeerde hij hem en nadat ie als trouwauto had gediend bij z'n huwelijk, verkocht Alfred hem weer met de originele carte grise aan een Franse vriend. De oude R.1150 cabriolet is ondertussen rood en voorzien van een TS-motor.

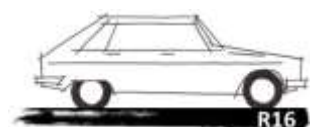
Enfin, in de loop van de tijd heeft Alfred véél auto's ge- en verkocht. Als ik vraag hóeveel antwoordt ie lachendweg dat ik beter kan vragen hoeveel hij er gesloopt heeft. Meer dan 100 verklapt ie. Dat levert een schat aan onderdelen op, maar ook aan kennis die hij gebruikt in z'n bedrijf dat internationaal naam heeft. Hij verhuisde van Nieuwkoop, via Haarlem naar IJmuiden waar hij ondertussen al jaren nauw samenwerkt met z'n vriend Jaap Schoonderbeek. Continuïteit gewaarborgd.

Ron Vening, Bon Vivant in het hart van Frankrijk

Sinds zijn pensioen vertoeft deze autoliefhebber vaker dan ooit in zijn tweede huis in de Morvan. Een vakantieverblijf? Nou, niet bepaald als je je bedenkt dat de woning een werkplaats heeft met twee hefbruggen voor zijn Renaults 16. En bij een werkplaats hoort natuurlijk ook een magazijn met de nodige onderdelen. 'Quitte à le faire, autant bien le faire' heet dat in het Frans (doe iets goed of doe het niet).

Hoe het virus kwam? Nou zegt Ron, mijn vader begon met een Eend en na z'n Ami 6 en Simca 1301 kwamen de Renaults. Z'n eerste 16 TS – een demo van Renault Den Haag uit '69 – maakte meteen een onuitwisbare indruk op me. Na drie jaar en 100.000 kilometer kocht hij een blauwe TS bij garage Meidoorn in Badhoevedorp en die werd dan weer afgelost door een TL in Vert Jardin. Je weet wel, van dat felle groen. Vening lacht: heb ik een sportstuur ingezet, waardoor die nóg zwaarder stuurde en die oude man reed daarmee rond alsof het de normaalste zaak van de wereld was! De 15-jarige puber fietste ondertussen alle autobedrijven af, op zoek naar werk. Bij Renault Amsterdam in de Wibautstraat mocht hij auto's wassen en daar zag de harde werker alle leslokalen waar dealers uit het hele land werden geschoold. Vening vond het indrukwekkend, maar wie kon toen voorspellen dat hij daar zelf ooit les zou geven!? Enfin, uit die hoek kreeg de techneut later allerlei werkplaatshandboeken van de R16 en zelfs een langspeelplaat met Franse Chansons die speciaal voor de introductie was gemaakt.

Met MTS en HTS werktuigbouw is de autoliefhebber technisch georiënteerd en van Renault ging hij naar de Focwa als trainer en bedrijfsadviseur. Bevlogen als hij is, schreef Vening naast zijn werk restauratiehandboeken voor de Citroën ID/DS en ook een boek over de Renault 16: La Vie de la Renault 16. Een lijvig boek waarin hij natuurlijk in de techniek duikt. Vening verkocht best wel een aantal fotokopieën van zijn manuscript, maar van professioneel uitgeven kwam het nooit. Dat kost meer aan klokkluiden dan aan begraven, legt hij uit en dat is jammer. Nu speelt hij met de gedachte om een website te maken met beschrijvingen en video's over de 16, maar eigenlijk heeft ie te weinig tijd. Dat komt omdat de 67-jarige autoliefhebber nog steeds lezingen en cursussen geeft voor de stichting DSTT – <https://www.ds-tt.nl> – om kennis van de Citroën DS over te dragen. Vening doet dat met een team van zeven man, waarbij hij de carrosserie voor zijn rekening neemt. Kortgeleden was



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

er nog een meeting in het nieuwe automuseum dat oud multimerk dealer Henk Visscher en supertechneut Wim Donkervoort in Buren runnen. Kijk maar eens op en <https://visscherclassique.nl>. Met de jaren – zegt Ron – verschuift mijn interesse steeds meer van het sleutelen zelf naar het overbrengen van kennis en het maken van video's.

Die Citroëns zijn mooi zeg ik, maar het gaat me natuurlijk om la Seize Ron! Hij lacht en vertelt dat ie zijn DS D Super 5 onlangs heeft verkocht; te ingewikkeld voor het Franse platteland. De DS-liefhebberij zit hem nu vooral in de theorie en z'n 16's zijn voor de praktijk. Hij heeft er drie: er wacht een donorauto naast het huis en in zijn garage bewaart Vening twee witte TS-en met rood kunstleer. De eerste nam ie over van oude mensen uit Orleans die hem ooit nieuw kochten. Dat kostte me een jaar – lacht de levensgenieter – maar hij is dan ook in nieuwstaat. Hij gebruikt hem graag voor clubmeetings. Als er ergens iets te doen is, hangt hij de 16 achter zijn camper en gaat ie erop af. Die andere is een van de laatst geproduceerde TS-en (uit '76 dus). Met hulp van Laurent Lamat – de secretaris van Amicale Renault 16 – vond de Focwa man in ruste hem in 1994 in Clermont-Ferrand. En omdat ie meer onder de Franse zon is dan de Nederlandse wolken, haalde hij de auto in 2016 toch maar naar de Morvan. Hij is ondermeer voorzien van een TX-grille en stuur, maar dát was origineel voor de laatste 500, zo verzekerde Renault 16 kenner Wim Boer hem. Vooral zo laten dus! Ik heb hem nog uitgeleend voor de Salon Champenois du Véhicule de Collection, de jaarlijkse oldtimerbeurs in Reims, zegt Vening trots.

Enfin, hij verzamelt, dat is wel duidelijk. Auto's, onderdelen, kennis én documentatie. Het is niet voor niets dat Bernard Vermeylen bij hem informeerde voor 'La Renault 16 De Mon Père' en dat ik nu ook aan zijn voordeur klop. Is er nog meer, vraag ik hem? Jazeker, wat denk je van mijn verzameling miniaturen? Als ik zo af en toe een partijtje op de kop kan tikken dan doe ik dat natuurlijk!

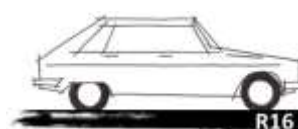
1 : 24 Of 1 : 18, ik heb ze in soorten en maten.

Via zijn eigen 16's – groot en klein – komt het gesprek op de markt en Vening bevestigt dat de prijzen de afgelopen jaren verdrie- of zelfs verviervoudigd zijn. Een TL of TX? Iedereen zegt dan TX, maar een klokgave TL laat ik nu toch ook niet meer staan en hoewel je wat minder luxe hebt, is de rijbeleving hetzelfde, inclusief de fantastische sound! Na al die jaren, weet ik nog steeds niet waar die nou precies vandaan komt, zegt Monsieur 16 en ik vertel hem dat ik vroeger met mijn ogen dicht op straat kon staan en je dan vertelde of er een TL of TS voorbij kwam. De crossflow cilinderkop hoorde toch nét iets anders aan. Een gesprek tussen liefhebbers...



- Ron Vening en de oprichtingsfoto van Amicale 16 met in het midden de Franse driekleur.

Ik vraag Vening naar het Franse clubleven en hij vertelt enthousiast: in '94 was mijn R16 boek af en eigenlijk zonder verwachtingen, stuurde ik een kopie naar het blad La Vie de l'Auto (<https://www.lva-auto.fr>). M'n kinderen zagen een paar maanden later dat ze er een artikel over hadden geschreven



en daarnaast stond een publicatie over de oprichting van Amicale Renault 16. Onontkoombaar vroeg Luc Dassens me of ik erbij kwam en zo kan het dat je mijn TS op de oprichtingsfoto vindt. In het midden zie je de Franse driekleur blauw-wit-rood. Lachen wel, mijn witte heeft gele platen...

Vening geniet van het Franse leven, zo komt hij net terug van de 43^e Salon Epoqu'auto in Lyon waar zijn club ook vertegenwoordigd was. Een videoverslag zet ie binnenkort op zijn eigen Youtube kanaal. Vaak doet ie dat soort dingen met Wouter Jansen van <https://www.citroexpert.nl> die in de buurt woont. De ene keer gaan de ritten dus naar het zuiden en dan weer naar het noorden, want Amicale Renault 16 heeft z'n thuisbasis in Pomponne bij Parijs. Wist je dat Renault aan de Champs-Élysées een hele showroom heeft met een grote shop en de nieuwste auto's? Hartstikke leuk!

En verder over z'n club Amicale: tja, het gaat er toch wel héél anders aan toe dan wij in het koude noorden gewend zijn hoor. M'n vrienden Tintin (de bijnaam van voorzitter Jacky Bertin), Luc Dassens en Christophe Delu organiseren geen bijeenkomsten, maar complete happenings (en dat doen ze natuurlijk niet enkel met z'n drieën). Bij de Amicale kom je overdag bij elkaar en tegen de avond gaat de vlam in de pijp; dan wordt er copieus gedineerd en tot diep in de nacht gefeest! Met een beetje geluk rol je 's ochtends vroeg je bed in. Dat zorgt er natuurlijk wel voor dat we elkaar goed kennen en dat we voor elkaar klaarstaan als er iets is. En Fabienne Dubois van de club Bleu 16 uit het zuiden, kom ik ook overal tegen; de Franse Renault 16 scene is een hechte gemeenschap, begrijp je?

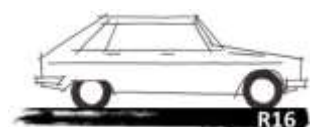
We filosoferen nog even over het uitgeven van zo'n Renault 16 boek als dit. Moet je dat dan ouderwets op papier doen of online? Want het drukken en de distributie kosten een hoop geld. En doe je dat dan in het Nederlands of vertaal je het ook? Kijk – zegt Vening – samen met mensen als Wim Boer en Stef Ruijtenbeek ben ik natuurlijk van de oude generatie Renault 16 fans, maar ondertussen is er een nieuwe lichting die het anders aanpakt. Kijk maar eens op Facebook bij Cérise Enroute. Dat is een fanpage die door een jonge dame is opgezet en die héél veel publiek trekt. Misschien is online wel leuker! En voor de inhoud zou je je licht ook nog eens kunnen opsteken bij het Nederlands Centrum voor Autodocumentatie in Helmond (<https://www.ncad.nl>). Wie weet wat je er nog vindt.

Zo komen we aan het einde van ons interview en als ik hem vraag waar ie nou dagelijks mee rijdt, lacht Vening: een Twingo en een Lelijke Eend die ik kocht met de hulp van Wim Boer. Ook een liefde van vroeger (de 2CV dan :-). Tja, je kunt niet alles hebben zegt hij, terwijl ie z'n schouders ophaalt. Nou... denk ik glimlachend, dat is betrekkelijk. Dankjewel voor dit gesprek Ron!

Barbara de Bruin, spin in het World Wide 16-Web

In het voorgaande interview met Ron Vening las je het al: Cérise Enroute is een fenomeen op het net. De dame die daarachter zit, heet Barbara de Bruin en past niet bepaald in het stereotype beeld van de Renault 16 liefhebber. Ze is immers geen man, ook niet afkomstig uit een gezin waar vader vroeger zo'n auto had, héél actief op internet en blond in plaats van grijzend. Dat is verfrissend en roept de vraag op wat er schuil gaat achter de nieuwe generatie liefhebbers? Tijd om naar Amstelveen te gaan, waar zij samenwoont met haar vriend.

Tijdens onze kennismaking laat ik haar een voorlopige print van mijn boek zien. Met interesse bladert ze er doorheen en vrijwel onmiddellijk blijft ze hangen bij het kleurenoverzicht. Moet ook wel natuurlijk, als je De Bruin heet. Kleuren spreken tot haar verbeelding – zegt ze – zeker als het om roodtinten gaat! De naam van haar bekende Facebookprofiel Cérise Enroute is dan ook gelinkt aan het Franse kersen- of wijnrood. Zelfs de exportkleuren staan erbij zegt ze verrast, maar ze mist dan weer de Australische schakeringen. Daar kan ik je wel aan helpen als je dat wilt, want ik heb verschillende contacten in de Outback. Die afwijkende kleuren komen van lokale lakfabrikanten en



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

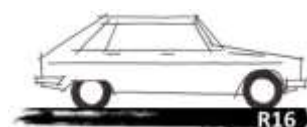
hebben ook andere namen, zonder codering. De 16 TS werd immers in Melbourne geassembleerd met zoveel mogelijk plaatselijke toeleveranciers. Ze vertelt me dat ze haar internationale contacten ook aanwendt voor de Duitse Martin Zabel, die ieder jaar een Renault 16 kalender maakt voor z'n club. Bij elke maand staat er een Seize tegen een voor het land typerende achtergrond en om die foto's te krijgen, maakt Zabel graag gebruik van haar netwerk. Ze bladert nog even verder en kijkt verlekkerd naar de bladzijdes met links naar Renault 16 sites. Dat is een kolfje naar haar hand, maar ze wijst me erop dat er ook nog een video is op internet met Jean-Michel Juchet, de zoon van ontwerper Gaston Juchet (<https://www.youtube.com/watch?v=Es-sxcSmXds>). De appel valt niet zo heel ver van de autoboom blijkt als ik verder scroll, want een filmpje verder zie ik dat zoonlief directeur PR en communicatie is bij de Franse tak van BMDoubleV. Die link over de Renault 16 moet er natuurlijk ook bij, zegt ze opmerkzaam! De video heet Sans mon père la Renault 16 n'existerait pas – zonder mijn vader zou de Renault 16 niet bestaan – en maakt deel uit van een erg leuke reeks die Petites Observations Automobiles heet, met auto's die – net zoals de R16 – tot de verbeelding spreken. Je vindt deze bijzonder interessante serie van Renaud Rebaudi op https://www.youtube.com/results?search_query=petites+observations+automobiles.



• Barbara de Bruin alias Cérise Enroute bij haar tweede Renault 16

Enfin, via Zabel en Juchet komen we op de verschillen tussen de landen en De Bruin bevestigt dat de Nederlandse Renault 16 scene compleet anders is dan de Franse. Ze beheerst de taal en was verschillende keren bij internationale meetings van de Amicale Renault 16. Zo ook bij het vijftigjarig bestaan van de auto. Dat was een driedaags evenement met ondermeer een bezoek aan de fabriek in Sandouville. Het zijn nog steeds diezelfde oude gebouwen en wat denk je van die feesten joh, het is écht een fenomeen! Ik stond er met m'n oren te klapperen...

Ik schreef al dat Barbara en haar vriend vroeger niet met 16's zijn opgegroeid. Maar waar komt dan de liefde vandaan, vraag ik haar? Terwijl we naast een enorme vleugel zitten, vertelt ze dat zij gitaar speelt en haar vriend piano. Voor een optreden moet je dan wel je instrumenten kunnen meenemen en al is het dan geen vleugel, een elektronische piano moet natuurlijk in de achterbak passen. Een Renault 4 was het niet voor ons en met de 16 hadden we meteen een klik. De eerste – een witte met rood interieur – kochten we in 2007 en al was hij niet zo goed, we reden er toch nog vier jaar mee. In 2012 kochten we de okergele TS van de foto. Dat 391 Jaune Gold is superkarakteristiek en ook nog eens zeldzaam. Voor zover ik weet, rijden er nog drie in Frankrijk en ééntje in Japan, citeer ik De Bruin. In 2017 stonden de Amstelveners er mee op het Concours d'Elegance bij Paleis 't Loo. Maar het pronkstuk werd ook voor dagelijks gebruik ingezet en dat ging prima. Dat moest ook wel zegt ze, want we woonden in Amsterdam en daar mag je maar één auto hebben. Met 40.000 kilometer per jaar, hebben we de motor gereviseerd en er een vijfbak in laten bouwen. Enfin, dat de liefde voor de Renault 16 diep zit, wordt duidelijk als de bescheiden gitaardocente vertelt dat de auto een



belangrijke reden was om van Amsterdam naar Amstelveen te verhuizen. Want inmiddels mag je in het centrum nog wél een oldtimer houden als je die al hebt, maar je mag er géén andere meer kopen en dat wilden ze wel! Onze nieuwe TS komt van Centre 16 en is in twee jaar tijd van voor tot achter gerestaureerd. De motor en bak werden van de oude in de nieuwe auto gezet en de kleur veranderde van wit in 721 Rouge Bordeaux. Ja Han, het móest gewoon, lacht de dame achter Cérise Enroute. De splinternieuwe R16 gaat in de garage en voor dagelijks gebruik hebben ze nu een Twingo op de oprit.

Over Facebook legt Barbara uit: Cérise Enroute is gewoon mijn profiel en daarnaast heb ik een speciale pagina voor onze Renault 16 (Cérise's R16): we maken vaak mooie reizen naar het buitenland en daar schrijf ik graag over. Eerst deed ik dat op de site voor Franse klassiekers van Henri Vermeer, Route Nationale (https://www.routenationale.com/blogs/category/blog-seize?fbclid=IwAR30EgwYd34Jyw4q3MckL_9E7fzbofdZdfqZSMqDMJVSiZmJbzhP3zKzrQ) en later stapte ik over naar Facebook. In zeven jaar tijd heeft Cérise's R16 2.500 volgers gekregen uit allerlei landen. De meesten komen uit Frankrijk, maar er zijn ook trouwe volgers uit Algerije (een voormalige kolonie van de Fransen), Amerika en Australië. En naast die pagina Cérise's R16, is Barbara beheerder voor de van oorsprong Franse Facebookgroepen La Belle Française met 1.900 volgers, Renault 16 Group(e) met 2.900 leden en Fanclub Renault 16 met maar liefst 23.500 deelnemers. Daarmee zit ik meer in de internationale scene dan in de Nederlandse. Als beheerder lees ik alles wat er voorbij komt en dat kost heel veel tijd! Mensen hebben vaak geen idee, maar de praktijk is dat ik iedere avond voor al die Renault 16 fans achter mijn scherm zit.

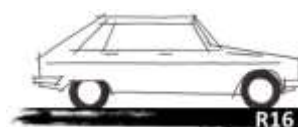
Ondankbaar werk? Soms lijkt het zo, maar daarmee faciliteert De Bruin alias Cérise Enroute toch maar mooi een nieuwe online generatie liefhebbers. Is dat niet geweldig!?

Marleen en Geert Ehrismann, de mensen achter Renault16shop.com

Wat zeg je, zijn auto's een mannending? Volgens mij vertelde Ron Vening al dat de voorzitter van de Franse club Bleu 16 een dame is en waar ik eerder sprak met Barbara de Bruin, ben ik voor dít interview op bezoek bij Marleen Ehrismann en haar broer Geert. Dat is een mooie ontwikkeling in de wereld van la Seize! En wat me opvalt in álle gesprekken over die auto, is dat er een grote drive is om samen te werken. Het Renault 16 wereldje is niet zo groot en veel liefhebbers helpen elkaar om de auto's rijdend te houden. Samenwerken is een beter devies dan afgunst zegt Geert daarover, het is een soort van vriendenclub. En nu ik me voor mijn boek in die Renault 16 wereld verdiep, kan ik dat beamen.

Natuurlijk vraag ik naar de oorsprong van het bedrijf. Marleen lacht en zegt dat Geert eerst mag en dat zij dan háár versie zal vertellen, die wél klopt. Broerlief: in de tijd van mijn eindexamen reed ik dagelijks met iemand mee naar de bouw, in een 16 natuurlijk. Zelfs bij hoge snelheid was ie nog comfortabel en dat vond ik geweldig. Enfin, een paar jaar later stond ik bij een spoorwegovergang te wachten voor een trein met splinternieuwe TX-en en tóen nam ik de beslissing: ik wil zo'n auto! De eerste kocht ik met een paar studenten, maar die was ronduit slecht en de tweede kwam toen ik al in het onderwijs werkte (Ehrismann deed omgangskunde). Hij léék wel perfect, maar net als de vorige was déze Renault óók rot en dus ging ik hem restaureren. Het was de tijd dat je nog van alles bij de dealer kon kopen, van balken tot dorpels en plaatwerk. En voor vijftig gulden kocht ik slopers en verzamelde ik steeds meer. Je zou maar eens een motorblok nodig hebben... Nu heeft dat geen zin meer, want er zijn niet veel goede slopers over.

Jan Walrecht kende hij al van het basketballen en ook met Piet van Eggelen raakte Geert in gesprek over de gezamenlijke hobby. Al snel besloten ze om old stock bij dealers op te kopen en zo ontstond de Renault 16 Club Tilburg (<https://renault16.nl>). De naam hadden we niet zo goed gekozen zegt de



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

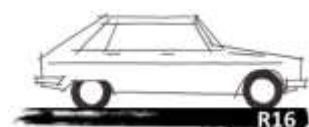
sympathieke ondernemer, want het was meer een onderdelenhandel waarmee we onze hobby financierden dan een oldtimerclub. Mensen wilden lid worden, maar wij hielden het natuurlijk liever zoals het was. Terwijl Jan en Piet in de loop van de tijd andere interesses kregen, vond ik het steeds leuker worden (!) en toen ik in 2012 naar Eindhoven verhuisde, schreef ik me in bij de Kamer van Koophandel. Zo werd het een bedrijf. Op háár beurt vertelt Marleen dat zij een heel andere achtergrond heeft: pedagogische academie en daarna orthopedagogiek aan de Radboud universiteit in Nijmegen. Maar in plaats van werk, koos ze voor het gezin. Marleen: maar op een gegeven moment moest ik toch wat om handen hebben. Geert wilde graag online en ik had al eens eerder een webshop gemaakt. Eén en één is twee denk je dan. Maar in 2014 wist ik nog niets van auto's en het was wel héél veel werk! Alles drietalig én voorzien van documentatie uit de Renault catalogus. Met vijftig artikelen in de <https://www.renault16shop.com> ging ik van start. Misschien zijn het er nu wel duizend. Geert: het eerste dat we verkochten was een y-stukje van de carterontluchting. Niet waar – lacht z'n zus – het was een remslang. Ik weet het zeker, want ik schrok me rot van die bestelling! Help, er heeft iemand betaald, wat moet ik doen!? Echt Han, dit is de waarheid lacht ze. Tja, we leven allemaal in onze eigen werkelijkheid, haalt Geert z'n schouders op.

Enfin, je snapt als lezer dat ons gesprek nogal informeel verloopt, precies zoals broer en zus met elkaar omgaan. Sinds we samenwerken, zijn we veel hechter geworden, zeggen ze beiden. Komt ook omdat er duidelijke afspraken zijn: Geert de groothandel CQ Classic Parts en Marleen de webshop die formeel is ondergebracht in Foos (de Franse Oldtimer Onderdelen Shop). Als wholesaler levert Geert trouwens ook aan andere bekende partijen zoals <https://www.franzose.de> en de Franse variant <https://www.cipere.fr> (van Citroën, Peugeot en Renault), maar het overgrote deel van de omzet komt toch uit de eigen retail. Verdeeld over Renault 12 – eenderde van de omzet – en 16. Maar we kijken of het breder kan, zegt Marleen. Want jongere auto's als de Renault 14 en 18 komen ondertussen ook voorbij. Met die site hebben we naam opgebouwd ja. Een 16 fan die van Nederland naar Frankrijk verhuisde, werd daar voor onderdelen naar ons verwezen. Geweldig toch!?



• Marleen en Geert Ehrismann van de [Renault16shop.com](https://www.renault16shop.com)

Wat broer en zus niet verwachtten, was dat de verkoopsite ook een inkoopkanaal creëerde. Ineens wisten internationale toeleveranciers hen ook te vinden. En naast het feit dat er old stock wordt ingekocht, investeert het bedrijf in de productie van nieuwe delen. Natuurlijk moeten we ervan leven legt Geert uit, maar we potten niet op. We verbreden het assortiment liever zodat we de auto's rijdend houden. Daar zit wel écht mijn passie! Neem zo'n knipperlicht van de TX, dat was altijd



moeilijk te krijgen. Omdat ze ook op de eerste Renault 5 Turbo zitten, heb ik er samen met de club mijn schouders onder gezet. En voor de Lotus Europa hebben we nieuwe zuigers gemaakt die via internationale Lotus shops hun weg vinden. Dat merk groeit, maar net als voor Lotus maken we ook voor de gewone 16 rubbers, lagers, distributiesets, zuigers, bussen en nokkenassen. Van motoren hebben we ondertussen bijna alles liggen en onze vaste monteur Gerard Fleuren heeft een teststraat gebouwd, zodat we zeker weten dat alles goed is. Dat is wél belangrijk als je een motor naar Canada verscheept, zoals laatst. Zo'n klant laten we dan vooraf video's zien van de draaiende motor.

Marleen en Geert willen het graag goed doen, zoveel is duidelijk. Daarom hebben ze soms moeite met reacties op social media. Geert daarover: we zijn gespecialiseerd in onderdelen van auto's die vijftig jaar oud zijn. De inkoop, de opslag, het personeel en de fabricage kosten geld. We kunnen het niet altijd voor de prijs doen, die particulieren elkaar onderling rekenen. En een nieuwe old stock achterklep die ergens dertig of veertig jaar in een magazijn op voorraad stond, kan vliegroeft of krasjes hebben. Terwijl wij dan trots zijn dat we het aanbieden, zijn er klanten die letterlijk gloednieuw verwachten en hun teleurstelling breed uitmeten op Facebook; dat doet pijn. Marleen vult aan: maar ons uitgangspunt is dat de klant gelijk heeft en we lossen het gewoon op.

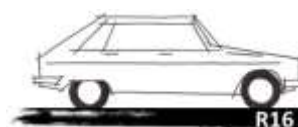
De onderdelen liggen in een loods in de zuidelijke grensstreek, dat is historisch zo gegroeid. Maar het maakt niet uit waar we zitten – zegt Geert – want we ontvangen geen klanten, álles gaat online. Misschien onderstreept de locatie ook wel het internationale karakter van ons bedrijf. Natuurlijk halen we de meeste Renault 16 omzet uit Frankrijk, maar verder gaat het de hele wereld over: Amerika, Australië, Nieuw Zeeland, Japan, Noord Macedonië, Rusland en Afrika bijvoorbeeld. Hij vertelt: in Cyprus heb ik samen met Gerard de TL van mijn goede vriend Hector weer rijdend gekregen; stond tien jaar stil! Nu zoek ik nog een bush voor een rechtsgestuurde TS Automatic van hem. Ik zal mijn licht eens opsteken bij Duncan Topliss van <https://www.retrorenaultservices.co.uk>. En Marleen vult aan: zelfs als ik naar Guadeloupe ga, staat er een Renault 16 voor me klaar. Klanten? Zeg maar vrienden, het is ontzettend leuk om die contacten te onderhouden! Bij de Renault 12 is de marktverdeling trouwens anders. In het Oostblok rijdt hij rondt als Dacia 1300 en in Turkije als Renault Toros. Dus is er vraag uit die regio en omdat je daar nog aan nieuwe onderdelen kunt komen, kopen we er ook weer in.

Het is logisch natuurlijk, als je bij de Renault16shop.com op bezoek gaat; het gesprek gaat over onderdelen. Maar als ik vraag of de Ehrismannen ook auto's verkopen, antwoordt Geert: dat is een heel ander verhaal. Ik ben een perfectionist en krijg geen loods vol met auto's zoals mijn eigen TS. Als de kwaliteit minder is heb ik er geen goed gevoel bij, althans niet als ik het moet verkopen. Kijk, Marleen heeft een TL als daily driver en dat vindt ze leuk. Maar een ander zou er van alles van kunnen vinden. Trouwens, nu we het over auto's hebben: ik zat wel nog in De Witte Olifant, een stichting met Jan Walrecht, Piet van Eggelen en Robert van Ieperen. Die laatste is trouwens voorzitter van de Alpine Renault Club Nederland. Toen we de eerste Renault 16 kochten, zei de Vlaamse verkoper met een prachtig accent: met vierduizend kilometer is het nu wel een spreekwoordelijke witte olifant, suh. Je snapt dat de club uitzonderlijke Renaults wil bewaren voor volgende generaties.

En dáár gaat het allemaal om, zeggen broer en zus tot slot. Ons erfgoed in stand houden!

Cees Koekoek en Ferencz Looijs: sleutelen als hobby, mooier kan het niet

Als lezer weet je wat de aanleiding is tot het schrijven van mijn boek: ik wilde graag een goede 16 kopen en dat is gelukt: een Gris Elysée TL uit 1977. Kerngezond, maar zónder de heilige graal van een vijfbak. Lieten Cees en Ferencz me daar nu mee kunnen helpen. Zo maakte ik kennis met het koppel en strikte ik ze voor een bijdrage:



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Cees en Ferencz zijn dikke vrienden, dat wordt snel duidelijk als je hen samen spreekt. Cees vertelt hoe ze elkaar leerden kennen: twaalf jaar geleden kocht ik een touareg blauwe TX van Jac Maurer – de auteur van Renault, 100 jaar in Nederland – die ik vier jaar had. Door het kenteken 04-UG-09 waren we érg aan die auto gehecht, want 4 september is mijn verjaardag. Maar ja, toen kwam er een verleidelijk bod en gedane zaken nemen helaas geen keer. Zo maakte m'n UG plaats voor de UJ en een reisje naar Engeland werd die laatste 16 fataal: op drie cilinders kwamen we terug naar huis. We schrijven 2014 en Wim Boer verwees me naar Ferencz, die constateerde dat er een gat in de zuiger zat. Ja – vult Ferencz aan – Cees kwam naar Arnhem en haalde het weerbericht door de mist die hij veroorzaakte. Schandalig was het! Maar het was wél het begin van een hechte vriendschap.

De 63-jarige Koekkoek legt uit dat hij als jochie al meehielp in de plaatwerkerij van hun buurman, maar beroepsmatig ging ie toch een andere kant op. Via via kwam hij aan de bak bij een KI-station in Lutte – een dorp in Twente – waar hij tweeëndertig jaar bleef. Al was het dan met een korte tussenstop, uiteindelijk verruilde Cees de koeien toch voor de appel- en perenboomgaard op het landgoed dat hij nu beheert en waar hij samen met Ferencz een kleine werkplaats runt. Dat laatste voor onderhoud van het materieel én voor de hobby, want sleutelen aan 16's fascineert hem. Natuurlijk omdat zijn vader er drie had.

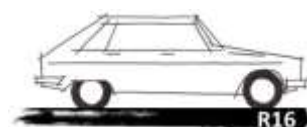


- *De huisvljijt van Ferencz als kind*

Ook bij de 51-jarige Ferencz gaat de liefde ver terug. Hij laat me een zorgvuldig samengesteld album zien over de 14-43-PU. Een blauwe demo die z'n vader in 1971 kocht bij Renault-Agent Du Soleil Kreijtz in Arnhem. De foto's in het naslagwerk worden afgewisseld door tekeningen die Looijs maakte toen hij zeven was. De 16 was het helemaal voor hem (!) en als puber struinde hij graag door de voorraad gebruikt van Renault dealer Franssen. Wat later leerde hij op de LTS het monteursvak aan de hand van z'n favoriete auto, inclusief de officiële Renault SUN-tester. Hij ritselde een échte Renault overall en nog voordat hij zijn rijbewijs had, nam de monteur in spé de eerste R16 in onderhoud. Met een lach op het gezicht vertelt de creatieve techneut vervolgens dat hij van zijn eerste officiële werkgever EBAG Trucks een zware, stalen archiefkast mee naar huis kreeg die hij van voor tot achter in zijn halfvergane TX laste. Tja, dan versta je het vak natuurlijk!

Beroepsmatig hielden de vrachtwagens hem lang bezig, want van DAF ging hij in dienst en via GPdW – een uitzendbureau in de transportwereld – naar Mercedes en Iveco om uiteindelijk bij Defensie instructeur te worden in het zware transport. Maar het hobbymatig sleutelen aan 16's liep altijd als een rode draad door zijn leven. Sinds ze elkaar kennen, sleutelt hij in z'n vrije tijd graag samen met z'n vriend Cees Koekkoek in Loenen aan de Vecht. Op dit moment is Looijs in between jobs en biedt hij de helpende hand aan Alfred van der Gaast in IJmuiden. Soms moet je niet teveel nadenken en de dingen gewoon doen, legt hij uit. Centre 16 spreekt me aan en die auto's moeten rijden; gelukkig heb ik even voordat ik weer aan de slag ga.

Net als Koekkoek is Looijs geen commercieel dier, maar een techneut en liefhebber in hart en nieren. Automatisch roept dat sympathie op en met die gedachte stelde hij in het verleden voor om een



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

Jahrestreffen in Arnhem te organiseren voor de Duitse Club 16. Zijn toenmalige vriendin hielp flink mee – een understatement – en samen kwamen ze erachter hoeveel werk het is om 80 man een weekend lang te entertainen. Het is liefhebberij en dus allemaal vrijwilligerswerk zegt ie, maar het is toch indrukwekkend om te zien hoeveel geld erin omgaat.

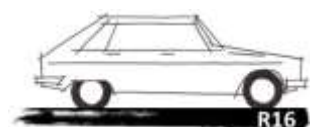


• Cees Koekkoek en Ferencz Looijs in hun werkplaats

Hoe zien deze vrienden de toekomst van de R16? Ferencz antwoordt: ik zie het positief in, maar de markt verschuift. Vroeger kocht je voor 200 gulden een ouwe bak en die waren er genoeg. Maar nu is de spoeling veel dunner en de kwaliteit beter. Uiteindelijk blijven de auto's in concoursstaat over, zowel hier als in het buitenland.

Over hún rol in die Renault 16 wereld zegt Cees: een officiële rol hebben we helemaal niet, want we zijn hobbyisten en geen bedrijf. Maar we vinden het wél belangrijk dat de Renaults 16 blijven rijden en als we daar af en toe iemand mee kunnen helpen, doen we dat. Maar ook wij kunnen niet alles hoor; voor plaatwerk kloppen we nog weleens aan bij Marcel Berg van Berg Autoservice in Montfoort. Daar blijft het ook wel zo'n beetje bij. We handelen niet in auto's en ook niet in onderdelen, zoals officiële bedrijven dat doen. Die 16 wereld is een soort van vriendenclub en met z'n allen moeten we zorgen dat het betaalbaar blijft. Dat vinden we erg belangrijk, want alleen dán blijven mensen erin rijden. En over hun eígen vriendschap zeggen de mannen: we doen veel samen ja. Cees helpt Ferencz bij het sleutelen, omgekeerd springt Ferencz bij op het landgoed en samen zeilen ze en delen ze lief en leed. Maar over één ding verschillen de heren fundamenteel van mening: Cees rijdt sinds 2015 met een witte TX en Ferencz... Hij lacht: laat ik het zó zeggen, een échte 16 heeft geen plastic, maar een aluminium grille en zéker geen spoiler achterop! Hoe ouder, des te mooier.

Enfin, als je het over de vrienden en over sleutelen hebt: dankzij Koekkoek en Looijs maakte mijn oude vierbak plaats voor een compleet gereviseerde TX-transmissie en het resultaat is grandioos! Stil, soepel en ook nog eens superzuinig. Tja, zegt Cees tot slot: in 1981 stond het al in de advertenties: een Renault rijdt langer op 'n liter. Inderdaad, ik herinner het me.



Zo kocht ik mijn eigen 16

Die donkergroene 36-28-VE waarover ik in het voorwoord sprak en waarin mijn vader me leerde rijden toen ik twaalf was, maakte diepe indruk op me en m'n hele leven dacht ik dat ik óóit zelf nog eens een Renault 16 moest kopen. Met alle kennis die ik voor dit boek had opgedaan, ging ik op zoek. Natuurlijk keek ik op Autoscout24 en op Mobile. Er stond al maandenlang een prachtige R.1157 TL met 55 PK motor in Orange Andalou bij Roland Kayser van Atelier Automobile in Berlijn. Een slordige 18.600 euro moest ie kosten en dat vond ik straf aan de maat. Al was het dan niet zo serieus, tien jaar daarvoor keek ik ook al naar 16's en toen zag ik een volledig gerestaureerde TS in Vert Dordogne (die wil ik!) voor 10 mille en dát vond ik al veel. Maar ja, wen maar aan die stijgende prijzen, want een eenvoudige Alfa Romeo Gulia uit die tijd gaat ondertussen voor meer dan dertig mille van de hand en de DS doet er nog een aardig schepje bovenop.

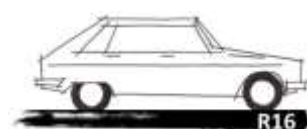
Ik dacht toen trouwens dat die 55 PK bij de kwalitatief minder goede 1.470 CC motor hoorde en de prijs zou vast nog wel dalen, nu hij zo lang te koop stond. Er kwam ook een fraaie 66 PK TL voorbij – in Ardoise Nacré – met vijfbak voor een dikke 17 mille. Een auto waarvan de zijkant was beschadigd. Die zal ook wel even blijven staan, dacht ik. Niets was minder waar; een paar dagen later verkocht Kayser z'n oranje Seize en de blauwe vloog direct daarna de winkel uit. Zo gaat dat in de handel...

Toen bedacht ik me dat de meeste Renaults in Frankrijk verkeren en dat het klimaat daar natuurlijk beter is. Daarom zette ik een zoekopdracht in <https://www.leparking.fr>. Een zoekmachine die in heel Frankrijk zoekt (en vér daarbuiten). Een kéeer zou ik mijn slag slaan! Dagelijks kreeg ik meldingen van mijn Franse vriend en vaak verwezen ze me naar <https://www.leboncoin.fr> of <https://www.lesanciennes.com>. Voor de eerste moet je een account aanmaken om de contactgegevens te zien en dáárvoor heb je dan weer een Frans mobiel nummer nodig. Wie niet sterk is, moet slim zijn. Dat probleem tackelde ik via <https://www.lefrenchmobile.com>, waar ze voor een tientje een simkaart opsturen.



- *De groene Renault van mijn ouders werd tientallen jaren later opgevolgd door mijn eigen 16 in Gris Elysée*

Dagelijks kwam er een hoop schroot in mijn mailbox en plots zag ik hem: een superstrak gerestaureerde TX met 35.000 kilometer voor tweeëntwintig mille. De hoogste prijs die ik tot dan toe was tegengekomen, maar dan ben je wel in één keer klaar! Ik belde meteen ... en was te laat. Vanaf dat moment liet ik de mails naar m'n telefoon gaan in plaats van de laptop, zodat ik sneller kon reageren. Ik leerde de markt kennen en het werd me duidelijk dat véél verkopers denken dat ze goud in handen hebben met een roestbak. Tien of twaalf mille voor een verloren exemplaar is geen uitzondering. Het is maar sporadisch dat er een echte 16 voorbij komt (en die kost dan óók geld). In de zomer van 2022 was het zover. Ping zei m'n telefoon en ik zag een Gris Elysée 16 TL waar ik



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

spontaan verliefd op werd. Ik belde meteen en werkte – in mijn beste Frans, dat zegt genoeg – mijn vragenlijstje af. De verkoper wilde hem reserveren, mits ik snel kwam. Demain, zei ik. Je pars demain. En ik ging naarstig op zoek naar een trein of vliegtuig naar Poiré sùr Vie, middenin de Vendée. Maar een beetje piloot landt niet in een dorp en demain werd vijf dagen later. Want met alle problemen op de luchthavens, kozen veel reizigers voor de Thalys en het was ook nog eens vakantietijd.

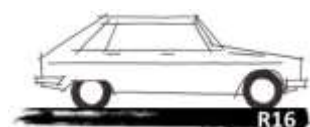
Maar La Seize wachtte op me. Bij NS Internationaal boekte ik de trein naar Parijs, naar Nantes en naar La Roche sùr Yon waar de verkoper me zou ophalen. Wat een feest! Ik nam de Intercity naar Brussel – pfff, wat is dat station groot, Schiphol is er niks bij – en zou dan met de Thalys verdergaan naar Gare du Nord in Parijs. M'n dochter schreef keurig netjes op hoe ik van Gare du Nord met de metro naar Gare Montparnasse kon reizen, om daar in de Thalys naar Nantes over te stappen. Maar de metro lag stil door onderhoudswerkzaamheden. Iedereen wilde een taxi en mijn riant overstaptijd van anderhalf uur verdween als sneeuw voor de zon. Zo zag ik de trein naar Nantes letterlijk voor mijn neus vertrekken. Jammer natuurlijk, maar La Seize wachtte op mij.

Gelukkig kon ik een plaatsje vinden in de aller-, allerlaatste trein naar Nantes die dag en ik moest dan thuis via een speciale website mijn geld terugvragen. Maar dat ging op z'n Frans: rien ne va plus, het geld is niet meer van u! Om 24:00 uur kwam ik aan en een knorrige taxichauffeur wilde me voor 200 euro wel naar La Roche brengen. Pardon, de trein kost een tientje! Hij haalde zijn schouders op en ik zocht een hotelletje in de buurt van het station. Ik was doodop, maar – zoals gezegd – La Seize wachtte op me. De volgende ochtend ging ik extra vroeg op pad om op de afgesproken tijd in La Roche sùr Yon te zijn. Want daar haalde de verkoper me op.

Het goede nieuws: mijn moeite werd beloond. Want de auto was erg mooi, strak in de lak en keihard. Er was geen weg meer terug – vond ik – en als rechtgeaarde Hollander kreeg ik ook nog wat van de prijs af. Na vele tientallen jaren zou ik in mijn eigen 16 terug naar huis rijden! De verzekering op chassisnummer had ik geregeld via <https://dekilometerverzekering.nl>. Ik maakte ter plaatse de premie over en was daarmee verzekerd. De supercomfortabele ~~stoelen~~ fauteuils, het geluid, zelfs de lucht die erin hing en natuurlijk het schakelen; alles was zoals ik het me herinnerde. Daar ging ik dan over de Route Nationale. Maar ik vond het wél spannend (!) en hield in het begin mijn billen stiekem toch wat tegen elkaar. Niettemin, het vertrouwen groeide en ik leerde snel hoe ik de Franse rotondes met onderstuur in z'n drie kon beslechten. De 16 bleek een magneet: overal waar ik stopte, stonden er mensen omheen. Ieder met zijn eigen verhaal over de goede oude tijd waarin hún 16 – of die van hun ouders – een prominente rol speelde. Ik genoot ervan en tijdens de rit voelde ik mijn vader en zoon – allebei aan Gene Zijde – trots op de achterbank. Met tranen in de ogen zat ik achter het stuur van mijn jongensdroom.

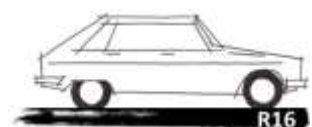
Minder goed nieuws: na een overnachting bracht de Route Nationale me naar Rouen en daar werd ik wreed wakkergeschud. Er waren ontelbaar veel stoplichten en – zo rond het middaguur – volop verkeersstremmingen. De thermostaat was kapot en het waarschuwingslichtje van de koelvloeistoftemperatuur ging branden. Rood is stoppen en daar stond ik dan aan de kant van de weg. Weer kwamen er allerlei Fransozen op me af met verhalen over vroeger, maar nu had ik er wat minder ruimte voor. Ik bedacht me dat ik rijwind en dus motorkoeling zou hebben als ik maar blééf rijden en dus besloot ik om de RN te verlaten en over D-wegen van dorp naar dorp te gaan. Over het platte land, tussen de graanvelden door en zonder de files van grote steden. Het werkte perfect (!) en ik realiseerde me dat dit misschien wel de mooiste rit in mijn 16 kon zijn.

Maar ik moest België nog door en overdag zou dat gegarandeerd met files zijn. Ik besloot om mijn tweede overnachting te schrappen en aan één stuk door te rijden naar huis. Ik gokte goed en koos voor de route via Gent in plaats van Brussel. Dat ging zonder oponthoud en met veel wind. M'n ogen



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

en m'n lijf werden moe, maar m'n Seize rook de stal (en ik ons huis). Op 12 juli om 23:00 uur kwam ik aan. Op mijn verjaardag nota bene. Het voelde alsof ik twaalf was geworden en mijn cadeau stond op de oprit!



Clubs en adressen

Ondanks al zijn kwaliteiten duurde het lang totdat de R16 als verzamelaarsobject werd erkend. Maar ondertussen zijn er verschillende verenigingen waarvoor je je kunt aanmelden:

Verenigingen

In 1984 begon Jack van der Veer De Gelderse Renault 16 Club. Die werd in 1986 opgevolgd door het Register Renault 16 dat in 1991 weer opging in de Club d'Anciennes Renault des Pays-Bas. Die CAR – sinds 1976 – kwam op haar beurt voort uit de 4CV Club Nederland en is te vinden onder <https://www.renaultklassiek.nl>. Na de 4CV met ongeveer 160 stuks, is de Renault 16 het best vertegenwoordigd met om en nabij 140 auto's. De CAR geeft vijfmaal per jaar haar eigen Renaultgraaf uit en de leden krijgen het Losange Magazine er viermaal per jaar gratis bij. Het zijn allebei volwaardige full colour tijdschriften die je graag leest én bewaart! De CAR heeft een onderdelenmagazijn voor leden in Bergschenhoek (bij Rotterdam). Op de website vind je de openingstijden.

In 1989 richtte de Duitse Regin Reuschel met Martin Zabel de R16-Freunde Südwest op, dat op 2 november 1991 verderging als de Renault Club 16 met iets meer dan 190 leden (<https://renault16.de>). De vereniging heeft een aantrekkelijk lifestylemagazine Histoires D'Aire Seize waarin niet enkel de auto zelf, maar ook het tijdsbeeld wordt geschetst. In 2004 begon Martin Zabel vol bezieling opnieuw met zijn R16-Freunde Grevenbroich (<http://www.renault16-freunde-grevenbroich.de>). Zijn magazine heeft een oplage van twintig stuks en is erg leuk. Juist door de beperkte omvang voelt het als een vriendenclub. Zabel – een spin in het Duitse Renault 16 web – is overigens ook weer verbonden aan de Renault Oldie Club Viersen (<http://renaultoldieclub-viersen.de>).

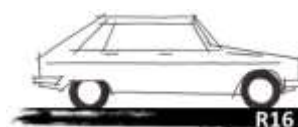
Omdat de Franse oldtimerclubs hem niet als klassieker erkenden, richtten de liefhebbers Jacky Bertin en Luc Dassens in 1994 zelf de vereniging Amicale Renault 16 op (<http://www.amicale-r16.com>). Ze hebben Pomponne bij Parijs als thuisbasis en laten maximaal 120 leden toe (er is een wachtlijst). Naast de officiële evenementen zijn er iedere maand informele bijeenkomsten op verschillende locaties. Maar er is meer: in de Franse Elzas bestiert Benoît Diringer zijn club Must 16 – <https://www.auto-collection.org/site/r16> – en een stuk zuidelijker in Frankrijk vind je nog de Bleu 16 Rhône Alpes. De club van Fabienne Dubois heeft een beperkte website <https://bleu-16.skyrock.com> en een uitgebreide pagina op Facebook: <https://www.facebook.com/profile.php?id=100057227029023>.

Zoek je het aan de andere kant van de Noordzee dan kun je sinds 1952 terecht bij de Renault Owners Club (<https://renaultownersclub.com>) met viermaal per jaar het uitgebreide magazine Renotes en vanaf 2001 kun je ook lid worden van de Renault Classic Car Club (<http://www.renaultclassiccarclub.com>). Hoewel ze niet allemaal actueel zijn, heeft de site een pagina met interessante links.

Adressen

Je weet ondertussen dat Alfred van der Gaast Van Centre 16 een goede bekende is in het Renault 16 wereldje. Alfred sleutelt al heel lang aan onze hobbyauto's en helpt je graag. Je vindt Centre 16 aan de Breesaapstraat 2 in IJmuiden. Telefoon 0031 255 512 540. Zijn loods met opslag heeft hij elders. Maar net als jij en ik kan hij maar op één plek tegelijk zijn. Bel hem daarom altijd even. Meer informatie vind je op <https://sites.google.com/view/renault16/home>.

Minstens net zo bekend zijn Marleen en Geert Erishmann van <https://www.renault16shop.com>. Bij hen werkt alles online. De bestelde onderdelen worden allemaal opgestuurd.



Op schrift en links

Er zijn verschillende boeken geschreven over de Renault 16, maar het zijn veelal technische handleidingen. Degene die ik ken en als bron heb geraadpleegd, zijn de volgende:

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

Verder vond ik op het internet nog de volgende boeken:

- 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 pagina's
- De Haynes Owners Workshop Manual
- Vintage Motor Books, Renault 16 Restauration and Maintenance Book, 100 pagina's

Ik kon ze zelf niet vinden, maar in het Frans zouden er ook nog andere Revues Technique Automobile moeten zijn:

- 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

En zoals voor alle modellen heeft Renault ook voor de R16 zelf de bekende M.R.'s of Manuels de Reparation uitgegeven. Eerst werd de M.R. 96 in één deel uitgebracht en later in twee delen, te herkennen aan één of twee sterren op de cover. Er is ook nog een M.R. 96 supplement. Naast M.R. 96 voor de techniek, is er ook een M.R. 199 voor de carrosserie. Je vindt ze als downloads op http://www.renault16.nl/werkplaatshandboeken_en.htm. Tot slot publiceerde Renault de P.R. 820, speciaal voor onderdelen.

Voor mijn verzamelwerk snuffelde ik in allerlei artikelen en testverslagen van Autoweek en Autobild, van Motor Rundschau, MOT Die Autozeitschrift, Auto Motor und Sport, Handelsblatt, Der Spiegel, Motor Klassik, ik las Journal16, Histoires D'Aire Seize, Renotes, Renaultgraaf, Losange Magazine en Motor Illustrated.

Links

Via de onderstaande links kom je ook aan veel informatie. Ik vermeld uitdrukkelijk dat ik ze als bron heb gebruikt voor dit werk. Je zult zien dat bijna alle sites ook weer onderliggende links vermelden. Het is de moeite waard en leuk om te 'grasduinen!'

A

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

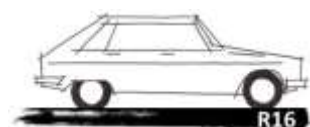
<http://www.amicale-r16.com>

<https://www.lesanciennes.com>

<https://d-arc.org/>

<https://arcn.org/>

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



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

<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://lautomobileancienne.com/renault-rambler-1962-1967/>
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

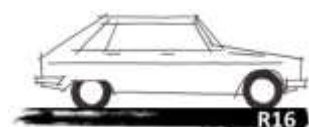
<https://lignesauto.fr/?p=10564>
<https://www.youtube.com/watch?v=cGpFpBrucWk&t=22s>
https://fr.wikipedia.org/wiki/Michel_Beligond
info@bergautoservice.nl
<https://bleu-16.skyrock.com/>
<https://www.facebook.com/profile.php?id=100057227029023>
<https://www.bretagneautoretro.fr/product-category/renault-r16>

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
<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://en.wikipedia.org/wiki/Pierre_Dreyfus
<https://www.nytimes.com/1994/12/28/obituaries/pierre-dreyfus-87-manager-who-led-growth-of-renault.html>



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

<https://www.independent.co.uk/news/people/obituary-pierre-dreyfus-1609774.html>
<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://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/citroen-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
<http://www.imcdb.org/vehicles.php?make=renault&model=16>

J

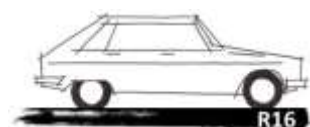
<http://renaultconcepts.online.fr/figures/juchet.htm>
https://fr.wikipedia.org/wiki/Gaston_Juchet
<https://juchet.fr>
https://en.wikipedia.org/wiki/Gaston_Juchet
https://nl.frwiki.wiki/wiki/Gaston_Juchet
<https://www.youtube.com/watch?v=Es-sxcSmXds>
<https://www.facebook.com/groups/cabrautopassion/permalink/5063576167061835>

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://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, een innovatieve tijdmachine

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

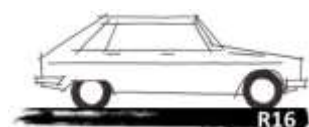
<https://www.octanemagazine.nl/renaults-alpines-oud-ontmoet-nieuw/>
<http://www.okolt.de/>
<https://www.oldtimerbv.nl>
<http://www.oocities.org/motorcity/factory/1616/renault.html>
<https://theoriginals.renault.com>
<https://www.ottovandenbergh.nl>

P

<https://www.leparking.fr>
https://www.youtube.com/results?search_query=petites+observations+automobiles
https://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_\(industrieel\)](https://nl.wikipedia.org/wiki/Louis_Renault_(industrieel))
<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.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>



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

<http://www.renault16.nl/>
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=IwAR3r3gXHUpWpyIzHZuntVgchzLqa5f0DRp0OMj-RsReDGmgzU7JZRgiWIYk>

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>

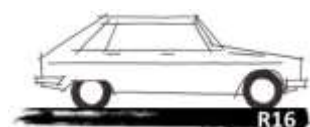
T

<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

V



Renault 16, een innovatieve tijdmachine

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

<https://www.lva-auto.fr>

<https://visscherclassique.nl>

https://fr.wikipedia.org/wiki/Ren%C3%A9_Vuillard

W

https://nl.wikipedia.org/wiki/Renault_16

https://nl.frwiki.wiki/wiki/Renault_16

https://en.wikipedia.org/wiki/Renault_16

https://fr.wikipedia.org/wiki/Renault_16

https://commons.wikimedia.org/wiki/Category:Renault_16?uselang=fr

https://de.wikipedia.org/wiki/Renault_16

Y

Het aantal video's over de Renault 16 is enorm. Begin hier en klik door:

<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=-ucuMf8N1Lk>

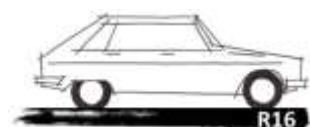
<https://www.youtube.com/watch?v=DNHca90wcDU>

<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

Ik wilde wat meer weten over de Renault 16 voordat ik er een kocht. Alle kennis verzamelde ik in dit boek en nu heb ik hem. Geen snelle TS of TX, maar een supergezonde TL uit 1977. Een auto waarvan de techneuten van de Club d'Anciennes zeiden dat een R16 in deze staat, zó origineel en zó gaaf zonder roest en laswerk een zeldzaamheid is. 'Niet eens getectyleerd; nou heren, kom maar even genieten!' klonk het in Alkmaar. Natuurlijk is hij ondertussen wel behandeld en ik hoop hem nog lang als hobbyauto te houden.

Maar hoe mooi zou het zijn als ik voor dagelijks gebruik mijn elektrische Hyundai Ioniq kan inruilen voor een splinternieuwe 16 in een retro-jas. Precies zoals Autobild Klassik dat in de tweede uitgave van 2018 schetste:



- Een nieuwe 16 zoals beschreven in Autobild Klassik, naast een schets van Philippe Charbonneaux

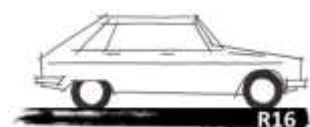
Ooit komt ie er; die nieuwe 16. Het móet haast wel. En dan kan ik daarover óók weer schrijven.

Et merci beaucoup

Natuurlijk bedank ik jou voor het lezen van mijn boek. Ik hoop dat het je net zoveel plezier bracht als ik had met het schrijven. Dat komt zéker ook door alle mensen die ik mocht interviewen. Dankjewel daarom Lennard, Wim, Alfred, Ron, Barbara, Marleen, Geert, Ferencz en Cees! Ik bedank ook Renault-kenner Tony Vos voor zijn gastvrije ontvangst en goede raad, ik bedank Hans de Moei – een goede vriend en autoliefhebber – voor zijn input en als aller-, allerlaatste geef ik graag credits aan mijn echtgenote Christianne die zoals altijd de eindredactie voor me deed en mijn vader Frans Terneldeli die de R16 op mijn pad bracht en me aanstak met het virus. Ik geniet ervan pa!

Cordialement,
Han Terneldeli.

P.S. Zoals ik in het voorwoord al zei: ongeacht de verschijningsvorm liggen de rechten van mijn boek bij mij als schrijver. Als je wilt citeren dan mag dat natuurlijk, maar vermeldt ook even de bron.



Over Han Terneldeli



Han Terneldeli is uit de jaren '60 en heeft een passie voor auto's. Hij is geboren en getogen in Nederland en heeft geen Italiaans bloed, al doet zijn naam dat vermoeden.

Na de autoschool in Driebergen werkte Han dertig jaar in de autobranche. In dienstverband en als zelfstandig ondernemer. Later combineerde hij zijn voorliefde voor auto's met het schrijven.

Han bewaart goede herinneringen aan de Renaults 16 uit zijn jeugd. Het is de tijd van de 'flower power'. Prinses Beatrix trouwt met Claus von Amsberg en Sean Connery vertolkt zijn laatste rol als James Bond in 'You only live twice'. Voor Han is dat zeker waar en daarom wilde hij graag nog eens zijn eigen 16 hebben.

Zoekend naar een gedegen aankoopadvies, zag hij dat er veel technische handleidingen zijn, maar slechts weinig naslagwerken over de geschiedenis, de verschillende uitvoeringen en waar je op moet letten als je zo'n auto koopt. Zo ontstond dit boek met praktische informatie, handige tips en last but not least een deel 'Op bezoek bij' waarin Han verslag doet van zijn gesprekken met échte liefhebbers – Rseizistes zoals ze die in Frankrijk noemen – en met bekende Nederlandse Renault coryfeeën.

