

## 45 LAT RENAULT 16

**Renault 16 obchodzi 45. urodziny. Pierwszy seryjnie produkowany hatchback na świecie zadebiutował w marcu 1965 roku na Salonie Samochodowym w Genewie.**

W 1960 roku grupa inżynierów z Billancourt rozpoczęła prace nad *Projektem 1150*. Była to rewolucja technologiczna – pojazd, który w późniejszym czasie otrzymał oznaczenie *16* całkowicie różnił się od modeli Dauphine z silnikiem montowanym z tyłu. W niczym nie przypominał także większego modelu Fregate z silnikiem umieszczonym z przodu, lecz nadal z tylnym napędem i archaicznym już pontonowym nadwoziem.

Po raz pierwszy w historii Renault projektowano samochód z napędem na koła przedniej osi i po raz pierwszy w historii motoryzacji nadwozie określone angielskim słowem *hatchback* otrzymało piątą drzwi – uchylną do góry klapę, która ułatwiała dostęp do bagażnika i umożliwiała załadunek przedmiotów o dużych rozmiarach. Pierwsze szkice charakterystycznej sylwetki ze ściętym tyłem i dużym rozstawem osi powstały w 1961 roku – długo przed projektem Syreny 110 realizowanym przez BKPmot i FSO. Sztab kilkudziesięciu osób kierowanych przez jednego z najwybitniejszych francuskich designerów XX wieku – Philippe’a Charbonneaux – budował liczne gliniane modele nowego Renault w różnych skalach, nadając bryle łagodne kształty. Jednym z projektantów był późniejszy szef stylistów Service Style Automobile Renault (dział designu) – Gaston Juchet. Duże powierzchnie przeszklone z charakterystycznym trzecim oknem w kształcie klina dodawały mierzącemu 4,23 m pojazdowi lekkości.

W 1963 roku gotowe były prototypy, które badano w tunelu aerodynamicznym oraz poddawano testom zderzeniowym w centrum badawczym Renault w Lardy. Efektem tych testów było wzmocnienie konstrukcji przedziału pasażerskiego. Od pierwszego produkcyjnego egzemplarza, Renault 16 posiadało seryjne punkty kotwiczenia pasów bezpieczeństwa kierowcy i pasażera. W późniejszych latach wprowadzono je także dla pasażerów z tyłu. Dział projektujący silniki testował kilka jednostek czterocylindrowych. W efekcie wybrano silnik typu 697 o pojemności 1470 cm i mocy 59 KM. Montowano go w latach 1965-1971. Na stanowiskach badawczych testowano także mocniejszą jednostkę 1 565 cm i 83 KM. Silnik typu 807 wyróżniał się głowicą z poprzecznym przepływem mieszanki oraz zaworami ustawionymi w kształcie litery V.

Poza standardową skrzynią czterobiegową trwały prace nad przekładnią o pięciu przełożeniach, jak również nad skrzynią automatyczną. Przez cały okres produkcji Renault 16 posiadało dźwignię zmiany biegów przy kolumnie kierownicy. W zawieszeniu przednim zastosowano wahacze i drążki skrętne, z tyłu umieszczono wahacze wleczone z poprzecznymi drążkami skrętnymi.

Skuteczne hamowanie zapewniały tarcze (przód) oraz hamulce bębnowe (tył). W 1964 roku prototypy przejechały ponad milion kilometrów, od Maroka po północną Finlandię. Zawieszenie dostrojono po tysiącach godzin jazd testowych na torze Monthlery.

Oficjalna premiera auta odbyła się w marcu 1965 roku na Salonie Samochodowym w Genewie. Prezentacja Renault 16 spowodowała kilkudniowe oblężenie stoiska firmy. Samochód został uznany przez jednego z dziennikarzy pisma *L'Automobile* *rewolucyjnym pojazdem, który wyznaczył nowe tendencje w motoryzacji*. Wkrótce międzynarodowe jury złożone z dziennikarzy motoryzacyjnych nagrodziło *Szesnastkę* zaszczytnym tytułem *Car of The Year 1966*. Seryjna produkcja modelu ruszyła w roku 1965 nowej fabryce Renault w Sandouville.

Poza przednim napędem i nowatorskim nadwoziem Renault 16, określanym początkowo jako *pół limuzyny/pół kombi*, istotnym atutem była możliwość aranżacji wnętrza na kilkanaście różnych sposobów – od *sypialni* aż po wnętrze przystosowane do transportu długich przedmiotów.

Umożliwiały to rozkładane fotele przednie i dzielona tylna kanapa. W zależności od ich konfiguracji można było uzyskać od 345 do 425 dm pojemności bagażnika – licząc do podłogi do linii okien – oraz dwukrotnie więcej w przypadku wyjętej kanapy i wykorzystania całej wysokości pojazdu, co dawało niemal taką samą pojemność jak średniej wielkości kombi. Wśród tysięcy modeli samochodów osobowych produkowanych na całym świecie, Renault 16 było niekwestionowanym liderem funkcjonalności i wykorzystania przestrzeni.

W wersji 16 Luxe z przodu montowana była kanapa, modele 16 Grand Luxe i Super posiadały już oddzielne siedzenia z przodu, podłokietnik tylnej kanapy oraz kilka innych udogodnień jak oświetlenie bagażnika, elektryczną zapalniczkę oraz – za dodatkową opłatą – jeden z czterech odcieni metalizowanego lakieru. W topowej wersji Super wprowadzono całkowicie nowe rozwiązanie – wzdłużną regulację tylnej kanapy. Pojazd rozwijał prędkość maksymalną wynoszącą 145 km/h, a jego zużycie paliwa wynosiło 9,5 l/100 km.

Zmodyfikowany silnik 1470 cm o mocy 82 KM oraz skrzynia biegów trafiły do brytyjskiego Lotusu Europa S1, który miał być sprzedawany do sieci dealerskiej Renault na Starym Kontynencie. Do końca produkcji wprowadzono ich kilkaset, jednak linia nadwozia nie uległa zasadniczym zmianom. Większe zmiany dotyczyły jednostek napędowych oraz innych mechanizmów. Z myślą o krajach o słabej jakości paliwa wprowadzono kilka wersji silnika o niższym stopniu sprężania wynoszącym 1:7,6.

Pierwsze drobne zmiany w Renault 16 wprowadzono już kilka miesięcy po premierze. W toku produkcji zmienił się także literowy system oznaczeń wersji pojazdu. W marcu 1968 roku na Salonie Genewskim zaprezentowano model 16 TS z silnikiem OHC o pojemności 1565 cm i mocy 83 KM. Jednostka była zasilana dwugardzielowym gaźnikiem Weber. Prędkość pojazdu wzrosła do 165 km/h. Zastosowanie radialnych opon 155-355 (lub 155-14") poprawiło zachowanie auta na zakrętach. W układzie hamulcowym zastosowano podciśnieniowe wspomaganie Mastervac, a na przednich zderzakach pojawiły się dodatkowe reflektory dalekosiężne H4.

Wersja TS (fabryczne oznaczenie R 1151) była bogato wyposażona i przejęła rolę flagowego modelu. W 1969 roku w salonach Renault pojawił się model 16 TA wyposażony w trójstopniową skrzynię automatyczną z hydraulicznym przetwornikiem momentu obrotowego. Nad prawidłową pracą przekładni czuwał elektroniczny moduł opracowany przez firmy Renault i Thomoson. Model 16 TA (moc 67 KM) nosił oznaczenie R 1153 i był oferowany zarówno w Europie, jak również w USA i Australii. Pod koniec lat 60. modele z gamy Renault były oferowane także w Polsce poprzez sieć placówek Pekao. *Szesnastkę* oferowano również w Czechosłowacji i na Węgrzech.

Choć Renault 16 było kojarzone przede wszystkim z komfortem i przestrzenią, brało także udział w imprezach sportowych. Szwajcarski kierowca F. Reust (Renault 16 TS Blick Racing Team) uplasował się na 43. miejscu w maratonie Londyn-Sydney, w którym brało udział kilkaset pojazdów. Auto startowało także w kilku innych imprezach, m.in. w Rajdzie Monte Carlo w 1971 roku. Dla amatorów szybkiej jazdy firma Autobleu oferowała szereg akcesoriów tuningowych. Od kwietnia 1970 roku wszystkie wersje Renault 16 były seryjnie wyposażone w pasy bezpieczeństwa dla kierowcy i pasażera. W roku 1972 wprowadzono dwa typy deski rozdzielczej: w modelach L i TL stosowano wstęgowy prędkościomierz, zaś w TS – okrągłe instrumenty.

Lifting wyglądu nadwozia Renault nastąpił we wrześniu 1973 roku przy okazji prezentacji Renault 16 TX z 93-konnym silnikiem 1647 ccm. Nowe było nie tylko logo firmy, które zaprojektował Victor Vasarely, ale także pięciobiegowa skrzynia, dwuobwodowy układ hamulcowy, czarna plastikowa atrapa chłodnicy oraz cztery kwadratowe reflektory halogenowe. Model 16 TX posiadał ponadto sportowe obręcze z Renault 12 Gordini, chromowane ozdobne ramki wokół okien, elektrycznie podnoszone szyby oraz wycieraczkę tylnej szyby. Wersje L oraz TL i TS otrzymały w 1974 roku nową atrapę, a w niej dwa stosowane dotychczas reflektory.

W marcu 1975 roku funkcję topowego pojazdu w gamie Renault przejęło sześciocylindrowe Renault 30, a kilka miesięcy później model 20. Wysoki komfort i doskonałe walory użytkowe spowodowały, że Renault 16 było nadal chętnie kupowane we Francji i kilkudziesięciu innych krajach świata. W roku 1976 w ofercie pozostawały wersje TA, TLA, TL, TX, wycofano natomiast 16 TS. Na wybrane rynki trafiło Renault 16 TL z odprężonym silnikiem 1565 cm i mocą obniżoną do 55 KM.

Wszystkie wersje Renault 16 posiadały bezwładnościowe pasy bezpieczeństwa, bezpieczną łamaną kolumnę kierownicy oraz zamki, które umożliwiały otwarcie drzwi nawet po silnym zderzeniu i deformacji nadwozia. Od lipca 1978 roku we wszystkich wersjach w standardowym wyposażeniu znalazły się pasy bezpieczeństwa tylnej kanapy.

Po wprowadzeniu modelu 18 produkcja *Szesnastek* została ograniczona do modeli TX oraz TL z silnikiem o mocy 67 KM przystosowanym do spalania benzyny o ograniczonej zawartości ołowiu. Najważniejszymi rynkami eksportowymi poza Francją były: Belgia, Holandia, Hiszpania, RFN oraz Szwajcaria. Ostatni z 1 850 000 egzemplarzy Renault 16 opuścił taśmę zakładu w Sandouville w maju 1980 roku.

Obchodzący jubileusz 45-lecia samochód odegrał niezwykle istotną rolę w historii koncernu Renault. Idea maksymalnego wykorzystania przestrzeni, bezpieczeństwa i komfortu przetrwała zarówno w pojemnym Espace (1984 rok) jak i w samochodach Renault klasy średniej – od modelu 18 (1978 rok) przez 21 (1986 rok), aż po kolejne generacje Laguny produkowanej od roku 1994 do dziś. Idea nadwozia typu hatchback, którą zapoczątkował Philippe Charbonneaux przy projektowaniu Renault 16, stała się wielkim przełomem w historii motoryzacji.

