



Renault 16

Na přední nápravu připadalo 55 procent hmotnosti vozu, jízdní vlastnosti byly nadprůměrné

Fenomén

ed padesáti lety přišel na svět model, který byl v mnohém přelomový.

I Na ČT2 běžel nedávno film Strach městem, kde se Jean-Paul Belmondo na místo činu v Renaultu 16. Po ných nasazení si vůz užil vícero, a ne ve francouzských filmech – podmanil totiž skoro celý svět. Příčin bylo hned několik. Předně šlo o první model tehdejší střední třídy se zavazadlovou kabinou. Navíc vnitřní řešení umožňovalo nebývalou variabilitu včetně lůžko-úpravy. Vůbec proto nepřekvapí, že nový závodník Stirling Moss nazval model „nejinteligentněji konstruovaným automobilem“, který kdy viděl. Tisk zase o „políčku německé automobilové historie“ a francouzskou novinku nevá- pasovat na nový etalon pro celou zemi. Oslňovala především špičkové kvality: šlo o vůz, který vypadal k světu, bylo sviž- ale zároveň praktické, líbilo se ženám i mužům. Prezident Renaultu Pierre Drey- jenž už stál za předchozím modelem totiž svému vývojovému týmu v roce 1965 sice v podstatě dal volnou ruku, ale

Hodně se líbila také loketní opěrka vpředu a razení na volantu – takto šlo při řízení zaujmout ležerní pozici



zároveň požadoval rodinné auto zcela nového druhu – s elegancí sedanu, všestranností kombi a nadprůměrnou prostorností. Proto se také všechno vsadilo na pohon předních kol – vzadu musel být prostor pro hrátky se zadními místy. V nově založeném „Bureau de Style“ se úkolu ujal 31letý Gaston Juchet. V pozdním létě 1961 byl design vozu hotov a byl spuštěn vývoj, jenž trval rekordně krátkou dobu – čtyři roky. Vedle toho vznikla za pouhých 18 měsíců zcela nová továrna Sandouville. Sériová produkce byla spuštěna v lednu 1965, v březnu pak vůz slavil výstavní premiéru v Ženevě. Automobil o rozměrech 4,32 x 1,65 x 1,36 metru zaujal velkým rozvozem

a také výraznými hranami. Ty ale nebyly samoučelné – zvyšovaly torzní tuhost de facto dvouprostorové karoserie. Nejvíce ale šokovala variabilita. Zadní lavice šla sklopit, posouvat v rozmezí 15 centimetrů nebo zcela vyjmout. Do kabiny jste pak mohli nacpat až 1200 litrů, přičemž základ byl 346 l. Aby originalit nebylo málo – „šestnáctka“ dostala také první celohliníkový motor v historii automobilky Renault. Čtyřválec začal na 40 kW z objemu 1470 cm³, ale se postupně vypracoval až na 1647 cm³ a 68 kilowattů (špičková verze TX z roku 1973). Ani tam ale jednotka neřekla poslední slovo, neboť v ještě silnější variantě zamířila posléze do sportovních



Ukázka možnosti variabilního vnitřku



Vůz se stal prvním francouzským vítězem evropské ankety Automobil roku, v roce 1966 byl první před Rolls-Roycem Silver Shadow

modelů Renault Alpine A110 a A310. Hodně populární bylo také provedení TS (1968) o 61 kW nebo 49kilowattový automat z roku 1969. Z modelu R 4 zdělala novinka také odpružení torzními tyčemi, které byly umístěny tak, aby nezasahovaly do zavazadelníku. Vedlejším efektem tohoto řešení byla vlastně nesouměrná karoserie – zatímco na levé straně činil rozvor 2717 mi-



V prvním plném roce výroby (1966) prodal Renault jen ve Francii 68 916 kusu, o čtyři roky později již v Sandouville vzniklo skoro 194 000 exemplářů



V roce 1980 šla legenda do zaslouženého důchodu, její výrobní počítadlo se zastavilo na čísle 1 845 959...

Projekt kupé-kabrioletu se nakonec do sériové výroby nedostal

milión vyrobených kusů, už se jeho produkce stěhovala do dalších zemí. Nakonec jich bylo čtrnáct včetně Madagaskaru, Venezuely, Trinidadu nebo Austrálie. V roce 1975 nicméně Renault na ženevském autosalonu ukázal nástupce s číslem 20. „Šestnáctka“ ale byla tak populární, že ještě řadu let vznikaly oba automobily vedle sebe. -di-

INZERCE

4 FLEET

Novinky ze světa automobilů, servisu a financování

NOVÝ EXKLUZIVNÍ ČASOPIS PRO FLEET MANAŽERY

PRÁVĚ V PRODEJI

4 FLEET
FLEET FLOITLY - AUTA, SERVIS, FINANCE

Pro manažery i prezidenta
ŠKODA SUPERB

Nevychází vám spotřeba?
Můžete si to ALŽD

Tendry jsou denně
Křídla Škoda, ALŽD, ALŽD

Malé dávkování
Škoda 1000