

---

## Im Rückspiegel: Mit der 16 gelang Renault der Sprung

Mit dem Renault 16 präsentierte der französische Automobilhersteller Renault vor 55 Jahren die erste Mittelklasse-Limousine mit Schrägheck, großer Kofferraumklappe und variablem Innenraumkonzept. Der als Antwort auf den Babyboom der 60er-Jahre konzipierte Renault 16 war bei seiner Präsentation im März 1965 eine automobiler Sensation.

Gaston Juchet gelang seinerzeit der wegweisende Entwurf eines Viertürers mit Schrägheck und je drei Seitenscheiben. 1965 feierte der Renault 16 auf dem Genfer Auto-Salon seine Messepremiere mit einem positiven Presseecho: „Sieg der Vernunft: innen größer als außen“, titelte die Zeitschrift „Hobby“, die „Auto Motor und Sport“ schrieb von einem „neuen Begriff in der Mittelklasse“. Es folgten gute Verkaufsergebnisse und die Auszeichnung als „Auto des Jahres 1965“. Rennsportlegende Stirling Moss nannte ihn „das am intelligentesten konstruierte Automobil“, das er je gesehen habe. Die Zeitschrift „mot Auto-Kritik“ verspürte gar „eine Ohrfeige für die deutsche Automobiltechnik“ und erhob ihn euphorisch zum „neuen Maßstab“ für die Branche.

Die Maße des Neulings: 4,32 Meter Länge, 1,65 Meter Breite und 1,36 Meter Höhe, dazu serienmäßig vier Türen, wenn die große Kofferraumklappe hinzugezählt wird, sogar fünf. Tatsächlich fiel der R 16 nicht nur mit seiner Heckklappe aus dem Rahmen. Auch der lange Radstand und das „Pagodendach“ tragen zum unverwechselbaren Erscheinungsbild bei. Die hochgezogenen Karosseriekanten waren mehr als nur ein Design-Gag. Sie verliehen dem Fahrzeug eine ausgezeichnete Verwindungssteifigkeit, und dies trotz fehlender Querwand zwischen Passagier-abteil und Kofferraum.

Vor allem aber überzeugte der Renault durch eine bis dahin nicht gekannte Innenraumvariabilität. Die Sitzlandschaft ließ sich in insgesamt sieben Positionen an die unterschiedlichsten Situationen anpassen. Wer viel zu transportieren hatte, konnte das Fondgestühl umklappen, um bis zu 15 Zentimeter nach vorne schieben oder ganz ausbauen. Hierdurch wuchs das Ladevolumen von 346 auf 1200 Liter. Eine weitere – heute aus der Mode gekommene – Konfiguration erlaubte es, die Rückenlehne der Fondbank unter den Dachhimmel zu hängen, während das Sitzkissen nach vorne gekippt und von hinten an die Vordersitze gelehnt wird.

Der Beifahrer konnte zwischen zwei Liegekombinationen für seinen Sitz wählen, eine für unterwegs, die andere für das Nickerchen auf dem Rastplatz. Und in der „Mama“-Position rückte Mutti – so wollen es die Namensgeber – den Beifahrersitz auf Tuchfühlung an die Fondbank, so dass der schlafende Sprössling bei einer Vollbremsung nicht in den Fußraum purzelte.

Ein Detail wussten vor allem Männer, die Hut tragen, zu schätzen: Dank der hohen Türausschnitte und der stattlichen Innenraumhöhe konnten sie im Wagen Platz nehmen, ohne Gefahr zu laufen, dass ihnen der Dachholm die Kopfbedeckung vom Haupt warf. Auch an eine solide Kofferraumabdeckung hatte Renault gedacht. Sie beugte dem Eindruck vor, in einem schönen Kombi zu sitzen, der damals noch ein reines Nutztier war, und hielt das Odeur geruchsintensiver Einkäufe von den Insassen fern.

Weiteres durchdachtes und komfortables Detail: Die in Deutschland nahezu ausschließlich nachgefragte Ausstattung „Grand Luxe“ verfügte über eine Mittellarmlehne mit praktischem Ablagefach. Sie erlaubte jene unverwechselbar lässige Renault 16 Fahrer-Haltung, die auch zum Gangwechsel nicht aufgegeben werden musste. Denn geschaltet wurde grundsätzlich am Lenkrad. Dazu konnte der Ellbogen weiter auf der Armstütze ruhen. Die Fachzeitschrift „Auto Motor und Sport“ erklärt den Franzosen im Rahmen eines

---

50 000-Kilometer-Dauertests zum „rollenden Wohnzimmer“.

Anfangs mobilisiert der Leichtmetall-Vierzylinder 55 PS (44 kW) aus 1470 Kubikzentimetern Hubraum. Im Lauf der Zeit stieg die Leistung auf 68 kW / 93 PS in der 1973 vorgestellten Spitzenversion TX. Damit verbunden war ein stetiges Hubraumwachstum auf bis zu 1647 Kubikzentimeter. „In Bezug auf Laufruhe, Elastizität und Leistungsverhalten gehört der Motor zum Besten, was heute in der Vierzylinder-Mittelklasse existiert“, lobte „Auto, Motor und Sport“ das Aggregat, das später in leistungsgesteigerter Form auch in den Sportwagen Renault Alpine A 110 und A 310 Motorsportgeschichte schreiben wird.

1966, im ersten vollen Verkaufsjahr, setzte Renault allein in Frankreich von seinem neuen Topmodell 68.916 Fahrzeuge ab. Bis 1969 stieg die Zahl auf 92.488 Autos. Weltweit verkaufte Renault in jenem Jahr 179.991 R 16, eine Zahl, die 1970 noch überboten wurde. Dazu trugen auch die Einführung des stärkeren TS-Modells 1968 mit 83 PS (61 kW) und der Automatikversion 1969 mit 67 PS (49 kW) bei. Ein Jahr zuvor hatte Renault den Export des R 16 nach Kanada und in die USA gestartet. Das US-Magazin „Road Test“ schlug vor, „alle in Detroit arbeitenden Designer zwei Wochen ans Lenkrad dieses Autos zu setzen, in der Hoffnung, dass ihre eingeschläfernte Fantasie wieder aufgeweckt wird“.

Zum Modelljahr '71 erlebte der R 16 sein erstes Facelift. 1972 rollte in Sandouville der einmillionste Renault 16 vom Band. Selbst als Ende 1975 der Nachfolger Renault 20 auf den Markt kam, bedeutete dies nicht das Aus für den Renault 16: Noch bis zum Januar 1980 wurde er weiter produziert. Insgesamt baute Renault 1.845.959 Exemplare.  
(ampnet/deg/Sm)

---

## Bilder zum Artikel



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

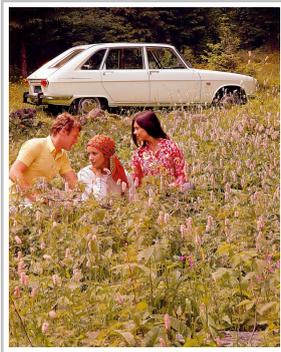
---



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault

---



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



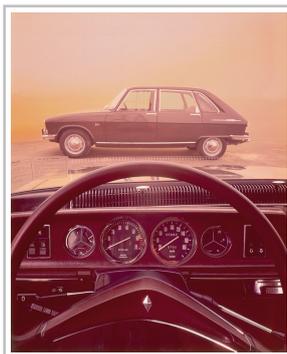
Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault



Renault 16.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Renault