



Route 16

In het jaar dat De Franse Auto - de Citroën DS - zestig werd, zag de wereld een andere jubilaris over het hoofd. Precies een halve eeuw geleden introduceerde Renault de 16. Reden genoeg om met een goed geconserveerd exemplaar terug te gaan naar waar het allemaal begon.

★
TEKST OLOF VAN JOOLEN
FOTOGRAFIE ARNO LINGERAK



PHILIPPE CHARBONNEAUX
De man die de 16 samen met Renault-designbaas Gaston Juchet ontwierp, wordt in eigen land liefkozend de Franse Raymond Loewy genoemd. Net als de Amerikaan die het Coca Colaflesje, de Airstream-caravan en de Studebaker meer dan alleen maar mooie auto-ontwerpen maken. Voor Renault (naast de 16, de 8 en de 21) ook voor Ford en Delahaye. Charbonneau was in de jaren vijftig ook de geestelijk vader van een serie futuristische vrachtwagens. Zo tekende hij een mobiele radiostudio, gestroomlijnde krantenwagens en reclamevoertuigen voor de promotie-karavaan van de Tour de France. En hij was ook actief als industrieel ontwerper. Zo is de Téléavia Panoramica van zijn hand. Werk van Charbonneau staat zowel in het Centre Pompidou in Parijs, als in het New Yorkse Museum of Modern Art.

Voormalig R16-eigenaar Jacky Lyon keert voor een minuutje terug in een verleden van mooie herinneringen.



★ **Het prototype was een sedan. Goed dat ze daar bij de Régie een streep doorheen haalden** ★

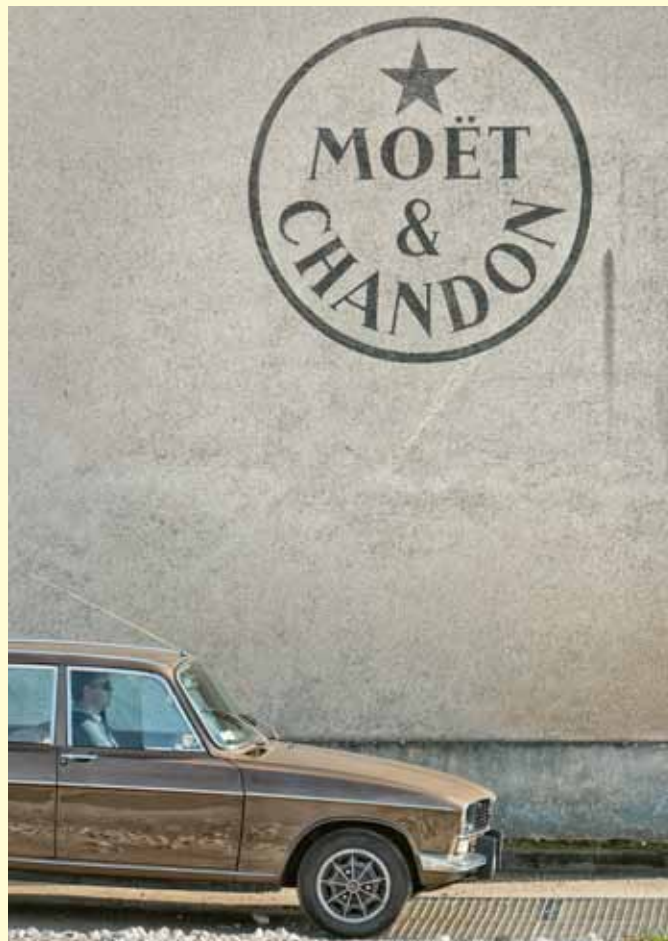
BEGIN NOVEMBER, OP HET MOMENT DAT HET GOUD VAN DE NAZOMER dwarrelend plaatsmaakt voor het grauw van de herfst. Een beter moment hadden we voor deze *sentimental journey* niet kunnen kiezen. Terwijl we onderweg zijn naar Frankrijk denk ik aan 'The september of my years', van Frank Sinatra, de ultieme ode aan dit seizoen. Daterend uit de jaren dat draaistoelen alleen nog op kantoor stonden, zingt The Voice er over veroveringen, feesten uit het verleden en zijn leven van nu als bezadigde, oudere man. Als ik het liedje hoor, vraag ik me altijd af wat Sinatra nou vooral bedoelde. De teloorgang van wat is geweest, van je jeugd, of gaat het over de schoonheid van de ouderdom? Zo'n beetje dezelfde vraag kan je stellen bij auto's van vroeger. Is het vergane glorie of staat een model na decennia nog recht overeind? Dat is het verschil tussen gewone oude auto's en echte klassiekers. Zoals een nummer 1-notering een willekeurig singletje van een *evergreen* onderscheidt. De vraag is de komende dagen: doet de Renault 16 herinneren aan een doodgewoon chanson of is het een echte gouwe ouwe?

We beginnen onze zoektocht in Maartensdijk bij Utrecht. Daar staat onze 16 voor drie dagen. Het is een TS uit 1976, eigendom van garagehouder Bart van der Meij. Hij kocht hem met nostalgische motieven. Vroeger gehad, altijd lekker mee gereden, dus moest er weer eentje komen. In de praktijk maakt de verzamelaar er weinig kilometers mee, dus mag de 16 naar een volgende eigenaar. Maar pas nadat wij er mee op pad zijn geweest en dat vinden we meer dan sportief van Bart. Onze eerste stop is Reims. De man die het meest wordt genoemd als ontwerper van de 16, Philippe Charbonneau, werd hier geboren. Na zijn overlijden bleef de autoverzameling die hij opbouwde in Reims en vormt daar de ruggengraat van het Musée Automobile. Verstopt in een serie onooglijke

In een oude metaal-werkplaats in Reims huist de collectie van Philippe Charbonneau, die vooral uit auto's van eigen hand bestaat. Daar- onder de R16, maar ook Delahayes van net na de oorlog.

loodsen, om de hoek bij het champagnehuis Pommery, is het precies zoals je een automuseum graag ziet. In de hallen ruikt het naar olie en benzine. De collectie staat in grind geparkeerd. Herfstlicht valt geel door oude dakplaten. De collectie van Charbonneau bestaat vooral uit auto's van eigen ontwerp. Zoals een serie adembenemende Delahayes van net na de oorlog. In hun midden staat een 180, gebouwd voor communistenleider Jacques Duclos. De goede man lag zo te zien niet zo lekker, want de limousine is zwaar gepantserd en weegt 3300 kilo. Franssen kunnen wat doortastend zijn in de manier waarop ze hun ongenoegen uitdrukken. Zoals de Air France-top onlangs nog ervoer.

In een rij moderner spul staat naast een onvermijdelijke DS de allereerste R16. Prototype nummer 1. Wat meteen opvalt, is dat deze nog een kofferbak heeft, het is een sedan. Maar goed dat ze daar bij de Régie een streep doorheen haalden, want de latere revolutionaire hatchbackvorm zou juist het verschil gaan maken. Vrijwilliger Georges Guir knikt. "Het ging allemaal om die vijfde deur... Nou ja, bijna alles. De 16 betekende de grote sprong voorwaarts voor Renault. Natuurlijk heeft iedereen het dit jaar over de Citroën DS, maar de R16 mag je net zo'n revolutie noemen. Het is een auto die in Frankrijk nog graag wordt gezien." Alsof het is afgesproken draait er op de parkeerplaats net een meneer van halverwege de zestig om de Renault heen. Het is Jacky Lyon, die dromerig vertelt precies zo'n 16 te hebben gehad. "Het is toch een TS?", vraagt hij. We doen de deur van het slot en Jacky laat zich in de stoel zakken. Zijn handen vallen als vanzelf om het grote stuur. "Een heerlijke auto. Ik ben er nog mee naar Ierland op vakantie geweest", vertelt hij. Ondeugend voegt de naamgenoot van Ickx eraan toe dat zijn 16 serieus snel was. Daarna doet hij voorzichtig het portier weer achter zich dicht.



Renault 16 TS	
bouwjaar	1976
nieuw prijs	fl. 17.715,-
aantal gemaakt	1965 tm 1980
huidige prijs	€ 7950,-
topsnelheid	165 km/h
acceler. 0-100	12,5 s
motor	vier-in-lijn, 1565 cm ³
max. vermogen	84 pk (61 kW)/5750 min ⁻¹
max. koppel	118 Nm/3500 min ⁻¹
transmissie	handgeschakeld, viertraps, voorwielaandrijving
massa leeg	1060 kg

Alle gegevens zijn fabrieksgegevens



★ De R16 was de kampioen van de gewone man, net bereikbaar zonder academische studie ★

Waar ooit 30.000 Renault-medewerkers auto's assembleerden, realiseren bouwvakkers nu een cultureel centrum. De fabriek op het Île Seguin midden in de Seine, vlakbij Parijs, was volstrekt uniek. Met als meest bijzondere voorziening een indoor testbaan in de kelder van het complex. Het verhaal van de R16 is onlosmakelijk met de rivier verbonden, want alle fabrieken die bij de auto betrokken waren, lagen aan de Seine.



Via de D3 zetten we koers naar Parijs. Een betere route kan je je met een klassieker als deze niet wensen. De weg slingert door de Champagne Ardenne en is overzichtelijk genoeg om lekker door te rijden. Op bijna elk moment kan je de Route Touristique Champagne nemen die de smalle, tussen de wijnvelden door slingerende paden met elkaar verbindt. We gaan van Bollinger naar Moët et Chandon en zetten Radio Nostalgie op, dat grossiert in muziek uit de tijd van de 16 (1965-1980). Natuurlijk zingen Lingerak (uit '65) en ik ('75) mee. Zachtjes, zodat de wegwerkers die goedkeurend zwaaien en omkijkende oudere dorpsbewoners het niet horen. Er is duidelijk nog steeds 'iets' met deze auto. Wanneer we bij champagnehuis Beaumont de Crayeres in Mardeuil stoppen valt het kwartje. De dame achter de receptie kijkt naar buiten en begint direct over de *Seize* van haar ouders. "Ze hadden er net zo eentje, maar dan in metaalgroen. Die kleur bestond toch?" We vragen waarom zoveel Fransen nog een zacht plekje hebben voor een 16, terwijl het in het buitenland alleen maar over de DS gaat. "Mijn ouders waren middenstanders. Ze konden zich zo'n auto alleen veroorloven door heel hard te werken. Een DS..., ja, dat was meer iets voor de rijke mensen", legt de Française uit. We begrijpen het. De 16 was de kampioen van de gewone man. Nog net bereikbaar zonder academische studie, door gewoon je mouwen op te stropen en lang te sparen. Dat roept blijvende sympathie op en garandeert een mooi plekje in het collectieve geheugen.

Zo vernieuwend als de auto was, zo ingenieus mag je ook het productieproces van de nieuwkomer noemen. Tot 1965 bouwde Renault vooral auto's op het Île Seguin. Een naar moderne standaard volstrekt bizarre fabriekslocatie, want hij lag op een eiland midden in de Seine. In wat nu een

chique buurgemeente van Parijs is; Boulogne-Bilancourt. We rijden erheen dwars door de drukke avondspits. Van de fabriek resteert alleen nog een oude poort op het vasteland. Op Île Seguin wordt wel weer hard gewerkt met de handen. Alleen zijn het er niet zoveel als in de hoogtijdagen van Renault, toen hier bijna 30.000 mensen aan de slag waren. Een veel kleiner aantal bouwvakkers realiseert er nu een cultureel centrum. Het betonnen karkas staat en net als bij de fabriek lopen de buitenmuren bijna recht het water in. Nog even en cultuurliefhebbers kunnen genieten van toneel, zang en dans op de plek waar prototypes van de 16 op een ondergrondse testbaan hun rondjes draaiden.

Renault beseftte dat Bilancourt niet groot genoeg was om de naoorlogse vraag naar auto's aan te kunnen. Ze had voor de nieuwe auto extra productiecapaciteit nodig. In eerste instantie mikt de overheid op Nantes als vestigingsplaats voor een extra fabriek. Renault was in 1945 onder omstrede omstandigheden een staatsbedrijf geworden. Topman Pierre Dreyfus zag alleen niks in Nantes. Hij wilde dicht bij Parijs uitbreiden, specifiek in Flins, waar al een fabriek stond. Daar kon de regering weer niet mee leven en dus rolde er een compromis uit de bus. De 16 zou in een nieuwe fabriek dichtbij de monding van de Seine naast het dorpje Sandouville worden gebouwd. Door 1500 compleet onervaren arbeiders. In veel gevallen boeren en vissers die zich lieten omscholen. Flins en de motorenfabriek in Cléon zouden als toeleveranciers gaan optreden. Het slimme van de logistieke keten was dat al het plaatwerk en de aandrijflijnen per boot konden worden aangevoerd. Ook Flins en Cléon liggen aan de Seine. De koers voor het vervolg van onze zoektocht is daardoor simpel: stroomafwaarts naar het westen, langs de navelstreng van de 16.

De Route Touristique Champagne bestaat uit aan elkaar geknoopte paden tussen de wijnvelden. Een onweerstaanbare route om met klassiekers te rijden.



★ In Flins en Cléon gaan de harten niet meer sneller kloppen van de R16 ★



Linksboven: geen klassiekeravontuur zonder klein technisch ongemak; een zekering knalde. Links: de riante achterbank zit zacht.

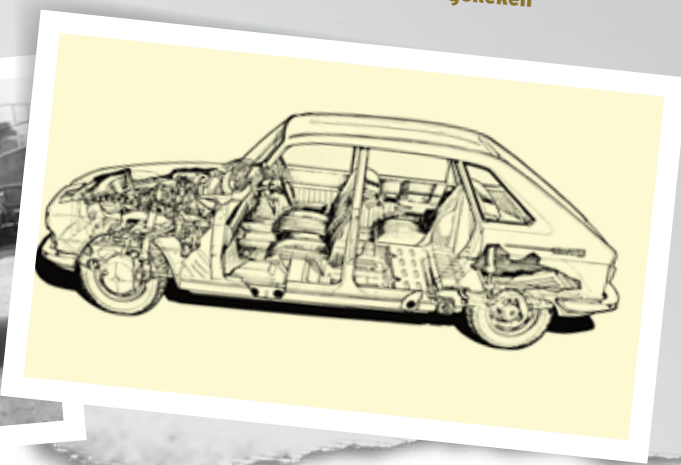
Flins en Cléon zijn echte werkdorpen, gedomineerd door de enorme Renault-fabrieken. Je ziet ze al van ver liggen. De monsters spugen duizenden stukken plaatwerk, versnellingsbakken en motoren per dag uit. Plus in het geval van Flins kleinere series van auto's als de Clio, Zoë en binnenkort de nieuwe Nissan Micra. Van de 16 werden in Flins dik 330.000 stuks geassembleerd. Onze TS zou dus hier al thuis kunnen komen. Hoewel met in totaal bijna 1,9 miljoen gebouwde exemplaren statistisch de kansen voor Sandouville als bouwplek groter zijn. Misschien is het wel daarom, maar in Flins en Cléon gaan de harten niet sneller kloppen van de 16. De warme reacties blijven uit. De Renault zelf lijkt er ook een beetje moedeloos van te worden, want wanneer we de achterrautverwarming aanzetten, houdt een zekering het voor gezien. Over dezelfde (hoe toepasselijk) 16 milliampère-stop zijn ook het instrumentarium, de elektrische raampjes en de knipperlichten geschakeld. Het missen van vooral die laatste voorziening is geen pretje in een land waar de rotonde tot het infrastructurele erfgoed behoort. Gelukkig staat in Flins een Renault-garage. Aan het gebouw te zien zijn er nog Frégates verkocht, maar de monteur lijkt eerder te zijn geboren ten tijde van de eerste Clio. We vrezden voor een technicus die zonder laptop en foutcodes verloren raakt. De wanhopige blik die hij op de 16 werpt, voorspelt weinig goeds. Maar het valt allemaal mee. De monteur heeft de boosdoener snel gevonden. Wanneer we hem vertellen dat het plaatwerk van deze auto

DE ONTWIKKELING: TYPE 114

De ontwikkeling van de Renault 16 begon met een auto die nooit het levenslicht zag: Type 114. Onder deze code werkte de ontwikkelingsafdeling vanaf 1958 aan een zescilinder topmodel. Tot groot ongenoegen van de ontwerpers en technici haalde de leiding van het merk in 1961 een streep door het project. Reden: de sterk verslechterde economische vooruitzichten. Binnen vier maanden kon veel kennis worden gebruikt voor project 115: een auto die lager in de markt moest worden gezet, als concurrent voor de Peugeot 404, Ford Taunus en

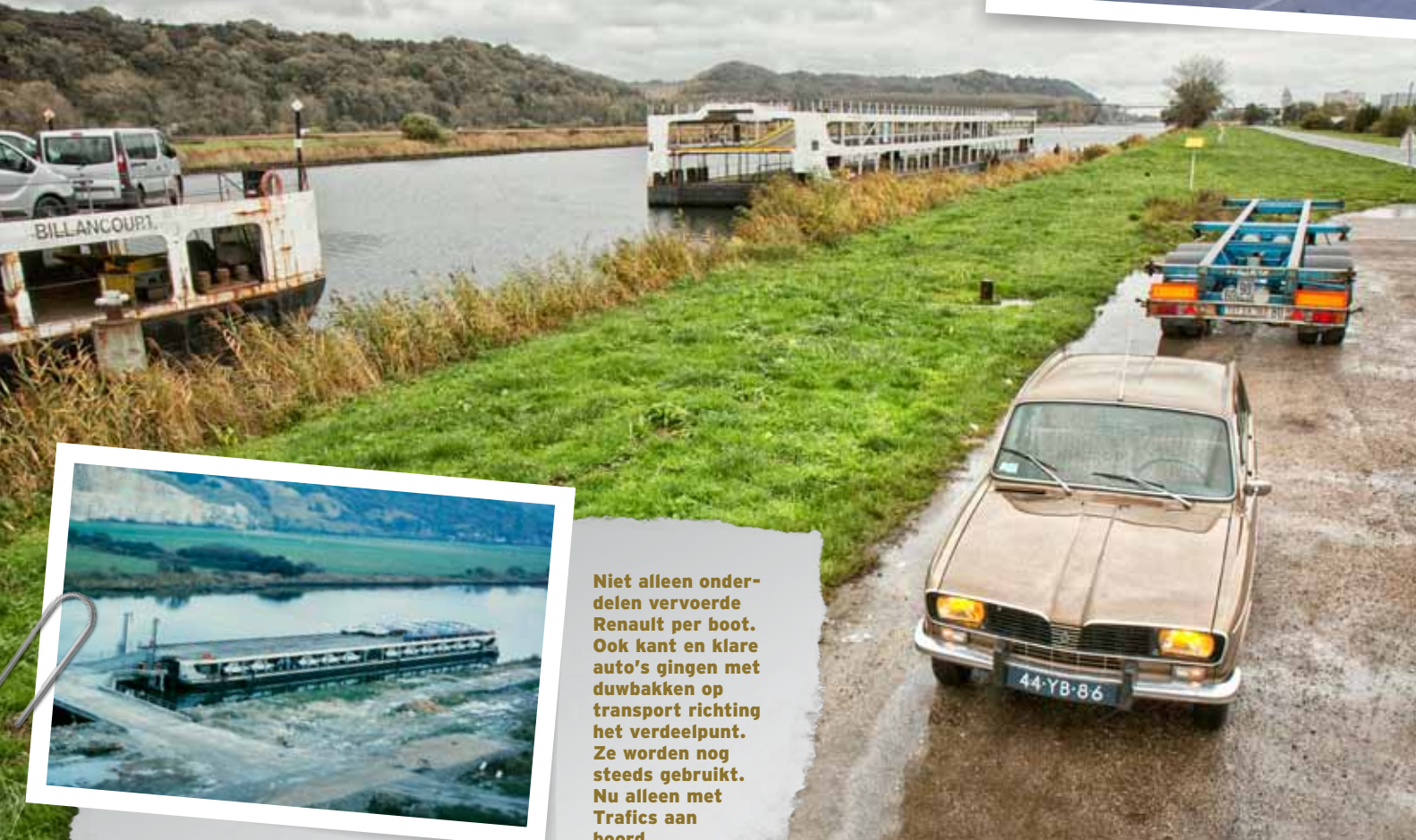
Opel Rekord. Topman Pierre Dreyfus was stellig: de 115 moest in niks op deze tegenstanders lijken. Het moest een afwijkend model worden voor de babyboomers met een moderne smaak en actieve levensstijl. Dat is precies wat hij kreeg. Meest opvallende designkenmerk was de vijfde deur. Nu volledig ingeburgerd, maar toen in deze klasse totaal nieuw en een duidelijk verkoopargument. Helemaal met de grote, goed toegankelijke bagageruimte van 424 liter. De ontwerpers lijkten met een schuin oog naar de R4 te hebben gekeken

die al een vijfde deur had. Voor het onderstel van de 16 gebruikten de ingenieurs dezelfde torsiestaafvering als de 4 reeds had en er werd een nieuwe motor ontwikkeld, grotendeels van lichtmetaal: de Cléon-viercilinder. De R16 werd in 1965 gepresenteerd op de Salon van Genève. De levering startte kort daarna in drie uitvoeringen: L, GL en GLS. Allemaal met de 1470 cm³ viercilinder die goed was voor 55 pk. De vierversnellingsbak had stuurschakeling. In 1968 volgde een sportievere TS met 95 cm³ meer inhoud en bijna 30 pk extra. De TX rondde het gamma in 1973 naar boven toe af. Dit was de 16 in zijn ultieme vorm met een 1647 cm³ metende injectiemotor (93 pk) en vijf versnellingen. De TX kreeg alle denkbare luxe, zoals elektrisch bedienbare portier ramen voor, centrale deurvergrendeling, halogeen koplampen en Gordini-wielen. De productie stopte in 1980. Inmiddels is vooral de TX een geliefde klassieker waarvan de prijzen stijgen. Een goede auto doet zo'n 15.000 euro.





★ “Die is hier gebouwd”, zegt een medewerker met hoorbare trots ★



Niet alleen onderdelen vervoerde Renault per boot. Ook kant en klare auto's gingen met duwbakken op transport richting het verdeelpunt. Ze worden nog steeds gebruikt. Nu alleen met Traffics aan boord.

Terug op de plek waar het allemaal voor deze R16 in 1976 begon. De assemblagelijin in Sandouville, waar het leeuwendeel van deze Renaults werd gebouwd.

verderop is geperst hopen we op het definitieve happy end, maar helaas. De technaut haalt zijn schouders op.

De stemming kan nog verder naar beneden. Het weer is omgeslagen van matig naar vreselijk slecht. Grauwe luchten en een striemende regen maken van de strook land langs de Seine de laatste plek waar je wilt zijn. Wanneer we Sandouville binnenrijden, wordt het iets droger, maar nog niet echt gezellig. De Renault-fabriek ligt op het Franse equivalent van de Maasvlakte, naast een raffinaderij van Total. Bij de pr-afdeling is het bijna weekeinde en dat valt te merken aan het beperkte enthousiasme. De R16 mag voor de deur worden gefotografeerd en daarmee *fini*. Met stijgende verbazing en groeiende irritatie staan we in een showroom waar een expositie over een halve eeuw Sandouville is ingericht. Maar wanneer de *chef de bureau* richting vrijmibo is, keren de kansen. Zijn collega blijkt amateurfotograaf en hij weet nog wel een plekje. Alleen moet een afdelingsbaas even toestemming geven. We vangen tijdens een telefoongesprek veel beleefdheden en “*Seize magnifique*” op en dan gaat de poort knarsend open. Achter onze nieuwe vriend aan rijden we de fabriek binnen, naar twee hoog. De lijn waar nu de Trafic wordt gebouwd was tot 1981 de plek waar de 16 werd geassembleerd. Het is niet heel moeilijk om je voor te stellen hoe het toen moet zijn geweest, want los van de robots is er weinig veranderd. De vloer lijkt zijn laatste likje verf vlak na de opening te hebben gehad, de ramen zijn grauw van het stof en een deel van de robots oogt wel heel erg rustig. “Dat klopt”, reageert onze gastheer. Ze horen net als pallets vol achterdeuren bij de productielijn van de Espace *numéro quatre*. Een model waarvan het laatste exemplaar dik een jaar geleden al werd gebouwd. “We moeten nog opruimen”, zegt de persmedewerker met een glimlach. Vanuit donkere hoeken komen medewerkers tevoorschijn, om

te zien wat er aan de hand is. Ze knikken goedkeurend. Een van hen heet de 16 op de beste manier welkom. “Die is hier gebouwd”, zegt hij met hoorbare trots.

Met een geheugenkaart vol foto's kunnen we naar huis. Sandouville-Maartensdijk is krap 600 kilometer. Een stukje sturen, zeker in het pikkedonker en met stromende regen in iets dat vijftig jaar geleden werd bedacht. Maar op de terugweg laat de R16 zijn tijdloze klasse zien. Je mist een vijfde versnelling waardoor je 4750 toeren moet maken om 130 km/h te rijden, maar hij rijdt verder gewoon echt goed. De motor is pittig en zet goede tussenacceleraties neer. De wégginging geeft genoeg vertrouwen om zonder stress door te rijden en het leven onderweg is opvallend comfortabel. Met dank aan de heerlijk zachte stoelen. Na een paar uur pikt de oude Philips-radio met zijn centrale speaker alleen nog maar vreselijke Franse praatprogramma's op en is Lingerak naast me in slaap gesukkeld. Het zal de leeftijd zijn. Ik begin te neuriën en uit het niets schiet een andere Sinatra-song me te binnen: ‘It was a very good year’. Het nummer, dat hij opnam voor het album *The september of my years*, bevat een paar regels die alles van de afgelopen dagen op zijn plek laten vallen en precies weergeven welke indruk de *Seize* een halve eeuw later nog maakt.

*I'm in the autumn of my years
And I think of my life as vintage wine
From fine old kegs
From the brim to the dregs
It poured sweet and clear
It was a very good year*

Case closed, lijkt mij.