



Drei französische Limousinen-Klassiker

AUF DIE *sanfte* TOUR

Jetzt können wir Vorurteile pflegen: Französische Autos sind weich und klapprig. Ach, wirklich? Die ganze Wahrheit erfahren Sie im Vergleich zwischen Peugeot 404, Renault 16 und Simca 1500

PEUGEOT 404

RENAULT 16

SIMCA 1500



■ Ach, Frankreich – meine heimliche Sehnsucht. Wie gern schlürfe ich roten Pauillac oder Fleurie, knabbere Baguette mit Roquefort oder versinke in den kastanienbraunen Augen von Juliette Binoche. Und – natürlich liebe ich französische Autos. Ihren unverwechselbaren Charme, ihre Familienfreundlichkeit, die praktischen Details. Vor allem aber schätze ich die sanfte Tour, mit der sie ihren Insassen das Leben so bequem wie möglich machen.

Unsere drei Klassiker sind echte Prachtexemplare des französischen Großserien-Autobaus. Familien-Limousinen der 60er- und 70er-Jahre, Typen mit Charakter:

◊ Der Peugeot 404. Seine Heckflossen passte ihm Battista Pininfarina an, der italienische Stardesigner. 404 ist ein konservativer Typ, technisch zäh wie kein anderer. Außerdem war er ein echtes Weltauto, wurde in Europa,

Was die drei Franzosen eint? Sie machen den Alltag bequem

Kanada, Südamerika, Afrika und sogar in Australien produziert. Vor allem: Der 404 fährt sich so fluffig weich wie ein Soufflet frisch aus dem Ofen. Appetit bekommen? Mehr ab Seite 54.

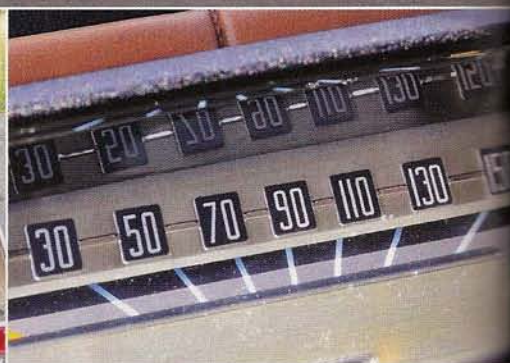
◊ Der Renault 16. Das vielleicht modernste Auto seiner Zeit. Ein flexibler Freund für tausendundeinen Zweck. Okay, er ist ein melodischer Typ, neigt im Alter zum Klappern. Schlimm? Nein. Man gewöhnt sich an seine Straßen-Symphonie. Wie sich das Multitalent fährt, erfahren Sie ab Seite 56.

◊ Der Dritte im gallischen Bund heißt Simca 1500. Fast vergessen, diese Marke: Sie war auch bei uns populär und erlosch in den 80ern. Der 1500er ist ein Filou von zierlicher Statur, der das Fahren etwas leichter nimmt. Mit seinem südländischen Charme erinnert er mehr an ein italienisches Auto. Wenn Sie wissen wollen, warum: Seite 58. A. Borchmann

FOTOS: C. BITTMANN (4)

DER *flexible* FREUND

Dieser Renault ist vielseitig wie ein Schweizer Taschenmesser. Nur fährt der R16 viel besser als das praktische Klappwerkzeug



Für Liebhaber: In der Sitzposition „Couchette“ (Liegeplatz) entsteht ein gemütliches Doppelbett. Warum sind Wohnmobile heute eigentlich so groß? Im Foto daneben die Position „Transport Exceptionnel“ - für den Fall, dass Sie ein bretonisches Pie-Noir-Rind nach Deutschland bringen möchten. Chic, aber schlecht ablesbar ist der schmale Bandtacho des R16. Fürs Radio wurde eine (originale) Konsole mit verchromtem Lautsprecher nachgerüstet

Was haben das tapfere Schneiderlein und der Renault 16 gemeinsam? Antwort: ihr Motto – sieben auf einen Streich. Beim Schneider sind es die Fliegen. Bekannt – und doch ein Märchen.

Der Renault ist dagegen sieben Autos auf einen Streich. Nicht so bekannt, aber die Wahrheit. Sein Trick steckt in den Sitzen. Da können Lehnen flach gelegt werden oder nur schräg gestellt, da schwebt die Rücksitzlehne unter dem Autohimmel, oder die komplette Fondbank wandert in die Garage. Ergibt sieben verschiedene Stellungen: Normal (im Alltag), Départ en Vacances (im Urlaub), Transport d'Objects Encombrants (für große Gegenstände), Transport Exceptionnel (für Sperrgut), Mamman (mit Baby), Rallye (zum Entspannen) und natürlich Couchette (zum Kuscheln). Ähnlich vielseitig sind heute nur noch Schweizer Taschenmesser oder iPhones. Und beide haben einen Nachteil: Mit ihnen kann man nicht fahren.

Es erübrigt sich an dieser Stelle zu erwähnen, dass auch der Renault daunenweich über die Straßen rollt. Und doch fühlt es sich anders an als zum Beispiel im Peugeot 404, der als Schaukelpferd nur schwer zu übertreffen ist. Renaults Nummer 16 schwingt tatsächlich noch eleganter, taucht tiefer in die Federn ein, fühlt sich fast an, als würde er wie eine riesige Marionette an langen Fäden aufgehängt zum Ziel getragen. Dabei legt er sich in die Kurve, dass dem Zuschauer angst und bange wird (siehe links). Völlig unbegrün-

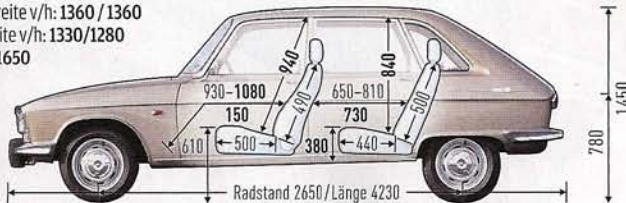
det. Dieser Franzose bleibt stets so lammfromm wie ein neugeborenes Merinoschaf.

Bleibt nur eine Frage: Wie kann ein sanftes Auto so klappern? Gab es damals im Renault-Werk Sandouville bei Le Havre keine Qualitätskontrolle?

Erst eine besondere Fahrwerk-konstruktion ermöglicht übrigens den himmlischen Komfort auf Erden: Hintereinander angebrachte Torsionsstäbe – statt üblicherweise nebeneinander – schaffen Raum für ellenlange Federstäbe und Stoßdämpfer. Ganz nebenbei ergibt sich durch diese Konstruktion eine Besonderheit: rechts und links unterschiedliche Radstände. Unter der Haube vorn wagte Renault eine weitere Neuerung: ein Vierzylinder komplett aus Aluminium. 55 PS sind aus heutiger Sicht nicht atemberaubend. Aber es reicht zum Genießen der sanften Tour (siehe rechts) und lässt dem Fahrer genug Zeit, die Gänge am Lenkradschalthebel zu sortieren. Das Maschinchen dreht munter hoch, klingt dabei wie eine verstopfte Blechdose – und verbraucht im Testmittel nur 8,9 Liter auf 100 Kilometer.

FOTOS: C. BITTMANN (8)

Innenbreite v/h: 1360 / 1360
Spurweite v/h: 1330/1280
Breite: 1650



ABMESSUNGEN in Millimetern

RENAULT 16

FAHRZEUGDATEN		Renault
Motor Bauart/Zylinder		Reihenvierzylinder
Ventile/Nockenwellen		2/1
Nockenwellenantrieb		Kette
Hubraum		1470 cm ³
kW (PS) bei U/min		40 (55)/5000
Nm bei U/min		106/2800
Höchstgeschwindigkeit		145 km/h
Getriebe		Viergang manuell
Antrieb		Vorderrad
Bremsen vorn/hinten		Scheiben/Trommel
Testwagenbereifung		145 SR 14
Radgröße		4,0 x 14"
Verbrauch (Werksangabe)		9,2 l
Tankinhalt/Kraftstoffsorte		50 l/S
zulässiges Gesamtgewicht		962 kg
Kofferraumvolumen		346-1600 l
Vorbeifahrgeräusch		74 dB (A)
Abgas CO ₂ (berechnet nach Werksverbrauch)		218 g/km

MESSWERTE		Renault
Beschleunigung 0-50/-80 km/h		3,9/9,3 s
0-100/-130 km/h		17,5/33,2 s
Elastizität 60-100/80-120 km/h		10,7/17,5 s
Bremsweg aus 100 km/h		56,5 m
Leergewicht/Zuladung		962/418 kg
Gewichtsverteilung vorn/hinten		57/43 %
Wendekreis		11,3/10,7 m
Innengeräusch bei 50/100 km/h		66/73 dB (A)
Testverbrauch - CO ₂		8,9 l - 211 g/km
Reichweite		560 km

KOSTEN		Renault
Steuern pro Jahr		191 €
Versicherung (HPF/100 %)		68 €
Werkstattintervalle		5000 km
Kosten Ölwechsel/Inspektion		100/250 €
ZEITWERT (Zustand 3)		2400 €

KURZ GESAGT


Der Renault 16 war das wohl fortschrittlichste Auto seiner Zeit: flexibel, komfortabel und ultramodern konstruiert. Später übernahmen Passat und Co viele Ideen der schrägen Limousine aus Frankreich – zum Beispiel die Heckklappe. Schade nur, dass dieser Typ so nachlässig zusammengesetzt wurde. Denn Rostschutz war in den 60ern nur ein Wort.



Très chic: abgesteppte Polster unter der Windschutzscheibe. Das Reserverad liegt gut gewärmt im Motorraum

EIN GANZ *sanfter* SIEGER

Leise rollt der Renault 16 an die Spitze. Warum? Weil er nicht nur weich, sondern auch noch praktisch ist



Die Punktwertung	PEUGEOT	RENAULT	SIMCA
SPASSFAKTOR			
Temperament	8	9	10
Sound	8	9	10
Handling	8	9	10
Zwischenergebnis	24	27	30
KUSCHELFAKTOR			
Sitze	10	10	8
Federung	8	10	7
Platzangebot/Variabilität	8	10	6
Zwischenergebnis	26	30	21
NEIDFAKTOR			
Qualität	10	7	7
Design	10	10	10
Image	10	9	8
Zwischenergebnis	30	26	25
Gesamtergebnis	80	83	76

■ Oberflächlich betrachtet sind Peugeot, Renault und Simca recht ähnlich gestrikt: nach der typisch weichen Franzosen-Masche. Erst der Charakter macht den Unterschied, wie unsere Punktwertung links zeigt. Jeder Wagen gewinnt ein Kapitel.

Spaßfaktor: Die Freude am Fahren ist im Simca 1500 zu Hause. Handlich, temperament- und klangvoll fährt er an die Spitze. Platz zwei geht an den Renault 16. Sein Frontantrieb bietet hohe Reserven, der

55-PS-Motor kommt mit dem leichten Wagen gut zurecht. Der Peugeot wirkt im Vergleich schwerfällig, Typ gemütlicher Brummbar.

Kuschelfaktor: Der Renault siegt, weil er weich und elegant fährt, viel Platz bietet

und sein Innenraum unübertroffen variabel ist. Auch der Peugeot rollt auf der weichen Welle. Zum Kapitelsieg fehlen ihm aber ein paar Zentimeter im Innenraum, zudem neigt die Hinterachse zum Rumpeln. Enger geschnitten und eine im Vergleich weniger angenehme, straffer abgestimmte Federung – so fällt der Simca 1500 auf den dritten Platz zurück.

Neidfaktor: Chic in Schale und überraschend solide verarbeitet – der Peugeot 404 gilt in Deutschland als französischer Mercedes. Zu Recht! Da halten Renault und Simca nicht mit.

Sie wollen uns Ihre Meinung zu diesem Thema sagen? Schreiben Sie uns:

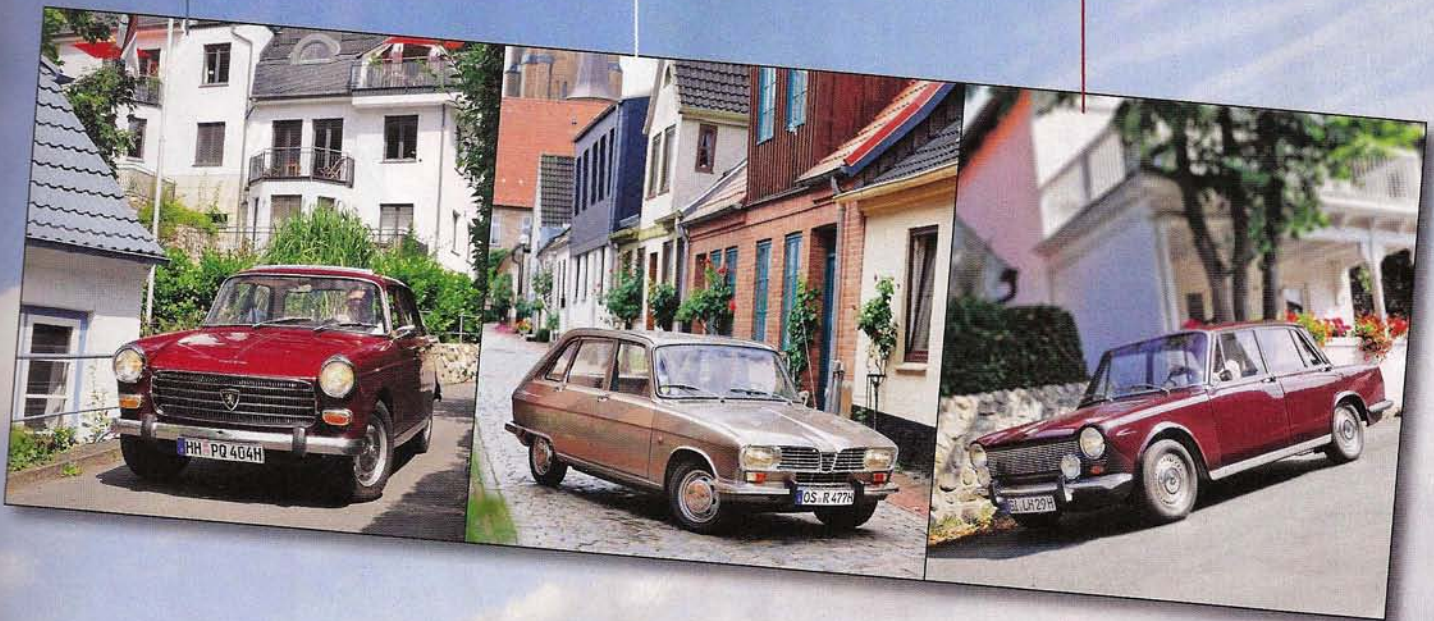
AUTO BILD KLASSIK
 Brieffach 39 10
 20350 Hamburg
 Fax: 0 40-3 47-2 41 76
 E-Mail: klassik@autobild.de
 Stichwort: Franzosen-Klassiker



PEUGEOT 404

RENAULT 16

SIMCA 1500



KURZ GESAGT

Der Renault 16 gewinnt diesen Vergleich. 1965 kam er auf den Markt und machte ein ganz neues Fahrzeug-Konzept in der Mittelklasse populär: die Schrägheck-Limousine. Noch heute überrascht der vielseitig verwandelbare Innenraum. Platz zwei geht an den Peugeot 404: solide, gemütlich, technisch aber einfach konstruiert. Platz drei: der Simca 1500. Kleiner, leichter, sportlicher als die Rivalen. Sympathisch ist er, aber klapprig.

FOTOS: C. BITTMANN (6)