

LA RÉVOLUTIONNAIRE QUI NE LE SAVAIT PAS



*Largement
l'environnement
était un
toute l'*

Lorsqu'apparaît un grand véhicule, elle n'arrive pas avant bien d'habitude, historique et le travail de aussi l'audace générale qu'une telle entreprise. Déjà, sur la carrosserie aspect haut et plongeant, apparentes sur une voie une banquette n'étaient plus reçues. Mais la clientèle se dégagea. Personnellement, j'éprouvais un ressemblance, mais j'étais sûr de douter que préfigurait. Car, il faut une manière à convaincre plus facile, sur nos routes Lada, voire

ONNAIRE NE IT PAS



L'effort de modernisme sur le tableau de bord était indéniable mais l'allure du volant était antediluvienne.



Largement ouverte sur l'environnement, la R 16 était une familiale dans toute l'acception du terme.

Lorsque la R 16 fut présentée en 1965, il apparut évident que la Régie avait fait un gros effort en matière d'innovation – elle n'allait d'ailleurs pas le renouveler avant bien longtemps – mais, comme d'habitude, il fallut attendre le fameux « recul historique » pour apprécier à sa juste valeur le travail des ingénieurs de Billancourt et aussi l'audace relative d'une direction générale qui avait accepté de cautionner une telle entreprise. Déjà, sur le seul plan esthétique, la carrosserie présentait à sa naissance un aspect hautement original. Son capot plat et plongeant, ses nervures de pavillon apparentes et son hayon arrière – le premier sur une voiture française – complété par une banquette arrière à transformations n'étaient pas sans heurter bien des idées reçues. Mais, il faut en convenir, une clientèle séduite par ces hardiesses se dégagea assez rapidement. Personnellement, le sentiment que j'éprouvais à l'époque vis-à-vis de la R 16 ressemblait fort à de la sympathie amusée mais j'étais cependant assez loin de me douter que je contempiais là une préfiguration de la voiture d'aujourd'hui. Car, il faut le dire, une R 16 remotorisée de manière à obtenir des performances plus convaincantes alliées à une consommation plus faible, ne serait pas moins séduisante sur nos routes que certaines Austin, Seat, Lada, voire VW...

Coté moteur, le bloc était réalisé en alliage léger, ce qui était encore peu fréquent, avec un arbre à cames placé très haut dans le carter, ce qui, sans atteindre aux avantages de l'arbre à cames en tête, permettait néanmoins d'alléger la distribution et de la rendre apte à supporter sans fatigue des régimes élevés. Avec un alésage de 76 et une course de 81, la Régie allait à l'encontre des théories super-carrées mais il est vrai que ce moteur de 1 470 cm³ allait se distinguer entre autres par un couple disponible à régime moyen sensiblement supérieur à la moyenne ! Avec une culasse en coin et une alimentation par un vulgaire carburateur simple corps, la puissance allait atteindre à l'origine 63 ch SAE à 5 000tr/mn, avec un couple maximal de 10,75 mkg à 2 800 tr/mn, tout cela avec un rapport volumétrique de 8,5 qui imposait pratiquement l'usage du super. Dans le domaine du refroidissement, la R 16 fut la première voiture française à disposer d'un ventilateur électrique, couplé à un refroidissement sous pression à vase d'expansion. C'était également la première fois qu'une voiture française était équipée d'un alternateur chargeant à bas régime, au lieu d'une dynamo ! La boîte, disposée en avant du moteur, lui-même logé longitudinalement, disposait de quatre vitesses, la 4^e étant légèrement sous-démultipliée et la vitesse aux 1 000 tr/mn sur le rapport final ne dépassait pas 27,6 km/h, ce qui apparaissait ridiculement faible

LA COTE DE L'EXPERT

Malgré son esthétique très... particulière et le fait qu'elle fut l'une des premières familiales de grande diffusion à offrir un hayon et un intérieur modulable, l'intérêt de la Renault 16 reste assez limité. La cote de Christian Huet : 3 000 à 5 000 F. Tendance à la stabilité.

Les cheveux en liberté

Place Vendôme. Le Centre international capillaire accueille depuis dix-sept ans une clientèle exigeante qui un front dégarni, une calvitie précoce ne so un atout ni un charme.

Véritable révolution dans la lutte contre la calvitie méthode brevetée de M. Ivri est simple et indomode et efficace. C'est pourquoi elle est aujourd'hui mondialement reconnue.

La méthode mise au point et sans cesse améliorée depuis dix-sept ans par M. Ivri, est totalement indolore, sans aucun danger. Contrairement à une intervention chirurgicale, toujours un peu traumatisante, elle ne nécessite aucune anesthésie.

En outre, comme le soulignent tous ceux qui l'ont expérimentée avec succès, elle prend parfaitement en compte la personnalité de chacun.

Chaque patient est un cas particulier, explique M. Ivri, nous nous devons de prendre en compte son âge, son style, sa physiologie pour avoir une réelle approche esthétique.

Pour ce faire, un prélèvement d'échantillon capillaire, une analyse microscopique rigoureuse de la structure du cheveu, de sa couleur et de son épaisseur, permettent de sélectionner des cheveux cent pour cent naturels et parfaitement identiques à ceux de l'intéressé.

Dix heures seulement...

Puis il est procédé à une répartition de cheveux. Le patient assiste en direct à la



reconstitution de sa lue pendant cette in tion qui dure une c d'heures. Dix heures vail patient et min durant lesquelles la lue est reconstituée, par cheveu, avec une méticulosité. Réalité rel sont véritablement vés avec la participa l'intéressé. Car le Ivri se fait également giste, dont le patient s styliste.

Ceux qui souhaitent création plus grande peuvent adopter la méthode mais appliqu gressivement au co cinq ou six séances ré sur une année.

Dix heures pour rar calvitie au rayon des n

RENAULT 16

● **Moteur:** Puissance fiscale 8 CV. Cylindrée 1470 cm³. 4 cylindres en ligne 76 x 81. Allumage par distributeur et bobine. Refroidissement à eau par pompe et thermostat. Ventilateur électrique. Contenance du réservoir 55 litres. Allumage par distributeur et bobine. Soupapes en tête commandées par tiges et culbuteurs. Arbre à cames latéral commandé par chaîne. Rapport volumétrique 8,5. Puissance maxi 63 ch à 5 000 tr/mn. Couple maxi 10,75 mkg à 2 800 tr/mn.

● **Transmission:** Roues avant motrices. Boîte de vitesses à 4 rapports synchronisés. Levier de commande sous le volant.

● **Châssis, suspension:** Châssis plate-forme. Suspension avant à roues indépendantes par triangles et barres de torsion longitudinales. Suspension arrière à roues indépendantes par bras articulés et barres de torsion transversales. Amortisseurs hydrauliques et télescopiques à l'avant et à l'arrière. Barre antiroulis à l'avant et à l'arrière.

● **Freins:** Hydrauliques. A disques à l'avant et à tambours à l'arrière. Frein à main mécanique sur les roues arrière.

● **Direction:** A crémaillère.

● **Pneumatiques:** 145 x 355.

● **Carrosserie:** Poids en ordre de marche 990 kg.

● **Caractéristiques de performances:** Cylindrée à la tonne 1 500 cm³. Puissance au litre 42,8 ch. Rapport poids/puissance 15,5 kg/ch.



Le hayon était à l'époque une grande nouveauté, qui séduisit immédiatement les Français.

les mêmes variations de consommation en fonction de la vitesse que les modèles des années 80. En effet, notre test de consommation moyenne établi en 1966 indiquait 8,3 litres/100 km à 70 de moyenne, ce qui paraît aujourd'hui énorme ! Parce qu'elle comportait les mêmes barres de torsion que sa cadette, on écrivit à l'époque que la suspension de la 16 était la même que celle de la 4 L. C'était sans doute simplifier quelque peu et ne pas assez tenir compte des triangles avant, des bras arrière ainsi que des deux barres antiroulis. L'ensemble était d'une grande souplesse – les changements d'assiette à pleine charge étaient spectaculaires – et le roulis en virage n'était certes pas négligeable. Cela étant, le phénomène était toléré à l'époque parce qu'il paraissait être le prix à payer pour bénéficier d'une bonne adhérence des roues au sol, technique inaugurée par la 2 CV et quelque peu reprise par la DS, toutes deux portant un logo qui, même pour ses concurrents, était synonyme de sécurité !

D'ailleurs, la R 16 tenait effectivement très bien la route et, pour sa première « grande » traction avant, la Régie avait tapé juste: Avec une direction précise et assez douce, la voiture conservait bien sa trajectoire sur tous les types de revêtement et virait très rapidement, en dépit des quatre tours entre butées d'un volant au design quelque peu agressif. Pourtant, les pneumatiques 145 x 355 faisaient vraiment très maigrelets, ce qui n'empêchait pas la voiture de virer comme une petite folle, sans sous-virer outre mesure, et de se comporter très sagement sous la pluie, où seule la lenteur des essuie-glaces se remarquait. Confortable, la R 16 l'était indéniablement. Sauf en ce qui concerne le roulis, la suspension était agréable et escamotait avec conscience les inégalités d'un revêtement souvent dégradé, tout comme

aujourd'hui d'ailleurs, si l'on excepte les autoroutes. (C'est à propos de la XM qu'un essayeur britannique déclarait récemment « En pratiquant les routes de nos voisins, on comprend pour quelle raison la suspension des voitures françaises est si efficace... »). De plus, le moteur était plutôt silencieux, le volume habitable important et la climatisation préfigurait avantageusement les voitures d'aujourd'hui.

Tous les attributs de la voiture d'aujourd'hui

Côté équipement, il y avait des lacunes. Par exemple, le compteur journalier était absent, tout comme la montre ou le thermomètre d'eau. En revanche, l'allume-cigarettes était présent mais avec un cendrier ridicule. L'avertisseur lumineux n'avait pas été oublié. Ainsi présentée, la R 16 allait faire une belle carrière et, d'ailleurs, le nombre d'exemplaires circulant encore aujourd'hui à la satisfaction de leurs propriétaires prouve à quel point la définition de base avait été opérée adroitement. Question : de quelle manière la 21 s'intégrera-t-elle dans le trafic de l'an 2015 ?



Le contenu du capot s'étalait dans un certain désordre et, une fois encore, le moteur n'était pas le meilleur argument de la voiture.

aujourd'hui, au lieu des 35 km/h aux 1 000 tr/mn qu'affichent les modèles de classe comparable ! Toutefois, cette technique permettait à la R 16 de faire preuve d'une très grande souplesse puisque, pour un 1 000 mètres départ arrêté couvert en 39 s 1/5^e – pas si mal voilà près de 25 ans... – le meilleur chrono en reprise en 4^e depuis 40 km/h s'établissait à 40 s 1/5^e !

Quant à la vitesse de pointe, elle ressortait à 146 km/h, ce qui avait permis à Bernard Carat d'effectuer un premier parcours d'essai de 1 000 km à 95 km/h de moyenne commerciale (on ne parlait pas encore de limitation de vitesse), cela en consommant seulement 10,8 litres/100 km. Toutefois, il convient de noter que, comme la plupart des voitures d'alors, la R 16 ne présentait pas