



Première VOITURE À VIVRE ?

Avec la R16, Renault entre de plain pied, en 1965, dans l'ère moderne. Une spacieuse grande routière à traction avant, confortable et économique, c'est déjà la quadrature du cercle. Mais avec son hayon arrière et son concept modulaire novateurs, ça ressemble beaucoup à la première voiture à vivre...

Texte Jean-Paul Decker, photos Daniel Denis



16
RENAULT



Bien avant l'Espace, la Twingo ou l'Avantime, Renault fut le précurseur, dès 1965, d'un nouveau concept automobile avec sa R16. Une auto moderne, confortable, performante et pratique, en un mot, polyvalente. Pas de doute, la 16 est bien la première vraie Renault à vivre !

SUPER !

- ▲ Concept novateur
- ▲ Comportement moderne
- ▲ Confort et modularité
- ▲ Utilisable sur autoroute (TX)

QUOIQU'...

- ▼ Esthétique difficile
- ▼ Corrosion endémique
- ▼ Finition légère (premiers modèles)
- ▼ Image encore floue

Il y a des choses qui fâchent à la Régie Renault. Comme parler, par exemple, de voitures de haut de gamme. Déjà échaudée par l'aventure de la Frégate, péniblement maintenue à flot pendant quelques années avant de sombrer en 1960, la Régie remet le couvert deux ans plus tard en proposant la Rambler américaine assemblée en Belgique et badgée Renault. Personne, vous vous en doutez, ne veut de cette vraie-fausse américaine vendue par un constructeur nationalisé et "populiste". Et deux échecs, deux ! Du coup, c'est

la modeste R8 qui se retrouve propulsée au sommet de la gamme de Billancourt. Quelle promotion ! Dans les bureaux d'études, on prend alors tout son temps pour élaborer le véhicule qui doit à la fois représenter le haut de gamme du losange, et le cheval de bataille destiné à occuper le terrain face aux best-sellers que sont les Peugeot 404 et Simca 1300/1500.

Et on y met les moyens. D'abord, la traction avant, une technique parfaitement maîtrisée par la Régie depuis l'Estafette et la récente R4 ;

ensuite, un 4 cylindres en alliage léger coulé d'une seule pièce, d'une cylindrée de 1 470 cm³, donc taxé à 8 chevaux fiscaux à une époque où cette notion revêt, en France du moins, une grande importance ; en prime, une boîte à quatre rapports, tous évidemment synchronisés, un alternateur, des suspensions à barres de torsion et des freins à disques à l'avant avec limiteur de pression anti-blocage à l'arrière. En principe, de quoi faire exulter la presse spécialisée, convoquée en janvier 1965 pour saluer le retour de Renault dans la catégorie des

ACHETER UNE RENAULT 16

Autant l'annoncer tout de suite, la mécanique et les pièces ne posent guère de problèmes. Les organes du moteur sont aussi facilement accessibles mais les pièces, dans le réseau Renault, ne sont pas données ! La boîte, placée à l'avant, facilite sa dépose éventuelle et l'accès à l'embrayage. Non, ce qui fâche avec la 16, c'est sa propension à rouiller. Beaucoup de corps creux et de joints qui, avec l'âge, deviennent poreux,

d'ou rouille à tous les étages : supports de traverse du train arrière, points d'ancrage des barres de torsion, pointe des ailes avant, bas de caisse, passages de roues arrière, bas de portières, fond de coffre, bac à batterie..., la liste est d'autant plus longue qu'aucun traitement anticorrosion efficace ne semble avoir été appliqué à l'usine. Les pièces de carrosserie deviennent difficiles à trouver, celles d'occasion ou venant

de casses étant souvent aussi en triste état, et les spécialistes de ce modèle tardent à se manifester. Quoiqu'il en soit, privilégiez un beau modèle, complet, car certains feux ou tableau de bord des premiers modèles par exemple se font rares. Comptez de 1 800 à 2 600 € pour une très belle R16, la plus chère étant évidemment une TX toutes options, encore très à l'aise dans le trafic, même sur autoroute.



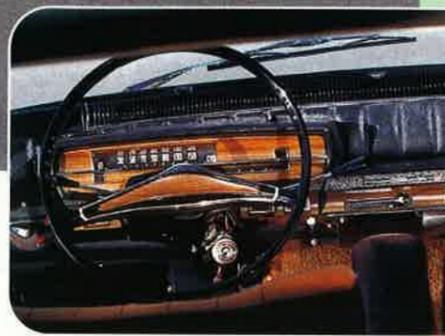


Le comportement routier est étonnamment moderne (pour l'époque !) en dépit d'une flagrante prise de roulis.

routières de moyenne cylindrée, catégorie où la firme ne brillait plus depuis 1939...

Ça ne marchera jamais !

Eh bien non ! Les journalistes boudent et se déclarent choqués par les lignes dessinées par Gaston Juchet, du bureau de style Renault, «Voiture d'ingénieur, stylisme de HLM !» peut-on entendre... Passe encore pour le capot plongeant nervuré en son centre, pour le haut pare-brise un peu trop vertical et même pour le toit audacieusement dépourvu de gouttières et bordé par deux arêtes proéminentes. Mais on a du mal à "passer" la 5^e porte, une grande première pourtant dans la production mondiale. C'est encore l'époque où les carrosseries, nettement définies, situent la voiture et... son propriétaire ! Un beau coffre et quatre portes, voilà pour les berlines bien bourgeoises. Quatre portières et un hayon arrière, c'est juste bon pour les "commerciales" qu'on appelle encore difficilement "break" et qui sont réservées aux masses laborieuses...



Le style du poste de conduite est du type, disons, "tarabiscoté", avec une finition 100% ronçe de plastique du plus "bel" effet... Aujourd'hui, on fait toujours la même chose, mais le rendu est beaucoup plus réaliste !

Aussi bien à l'avant qu'à l'arrière, le confort rappelle celui d'une Citroën, ce qui n'est pas un mince compliment...

Notre R16 de 1967 a depuis longtemps fait fi de ces critiques, et son arrière si particulier a bientôt été suivi par une foultitude de berlines bi-corps, toutes plus ou moins clonées. Il n'y a guère que l'étréoussure relative de ses voies pour trahir son âge. Entre les deux feux en amande, le nom du constructeur national s'étale sur une plaque d'aluminium brossé. Alu et inox, des matériaux

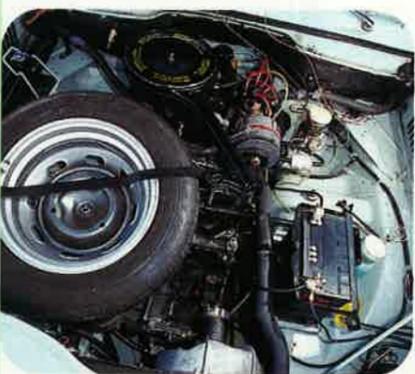
très design dans les sixties et largement employés sur la moderne R16 : pare-chocs, entourages de calandre, des phares rectangulaires et des vitrages, joncs profilés soulignant les curieuses arêtes du pavillon...

Ainsi retroussé, le toit offre une étonnante accessibilité à l'habitacle. Finis les coups sur la tête, et l'accès aux places, même à l'arrière, est remarquablement aisé. Assis un peu haut sur des sièges qui depuis la R8 démontrent le sa-

Ci-dessous, l'aspect modulaire de la R16 contribuera largement à son succès, notamment auprès des représentants, d'où l'expression de Coluche «J'ai tout l'matos dans la R16 !»



voir-faire de la Régie dans ce domaine, il y a de la place pour les jambes et le volant, très vertical, tombant parfaitement en mains. Avec ses deux branches en boomerang, il ne cache pas grand chose de la planche de bord en simili perforé et surmontée d'une large grille d'aération et pourvue, côté passager, d'une solide poignée de maintien. Le boîtier des instru-



CARACTÉRISTIQUES TECHNIQUES

RENAULT 16, 1967

MOTEUR 4 cyl. en ligne tout alu, 1 470 cm³ (76x81 mm), 55 ch DIN à 5 000 tr/mn, 10,8 mkg à 2 800 tr/mn, rapport volumétrique 8,6:1, soupapes en tête, arbre à cames latéral, 1 carbu. simple corps inversé Solex 35 DITA, vilebrequin 5 paliers - **TRANSMISSION** aux roues AV, embrayage monodisque à sec, boîte 4 rapports synchro. - **DIRECTION** à crémaillère - **FREINS** non assistés, disques AV, tambours AR - **SUSPENSION** à roues indép., AV avec leviers triang. en trapèzes transv., barres de torsion longit., amort. télesc., barre stab. ; AR avec bras longit. et barres de torsion transv., amort. télesc., barre stab. - **STRUCTURE/CARROSSERIE** coque autoporteuse acier, berline 5 portes, 5 places - **DIMENSIONS** long. 4,23 m, larg. 1,65 m, haut. 1,45 m, empât. 2,65 m à droite, 2,71 m à gauche, voies AV/AR 1,34/1,29 m - **PNEUS** 145-355 ou 155-355 - **POIDS** 990 kg - **PERFORMANCES** vitesse maxi 142 km/h, 0 à 100 km/h 18 sec., km DA 38,9 sec. - **COTE (+)** 1 800 €.

ments, en plastoc à deux sous, rappelle que Renault se sert toujours en accessoires chez Prusonic, mais la qualité des sièges et la clarté de l'habitacle font un peu oublier cette finition "popu" chère au constructeur.

Jeune quadra dynamique

Plus personne aujourd'hui ne s'étonne de la modularité des berlines, presque toutes dotées d'une cinquième porte et de sièges arrière rabattables. L'auto-caddy remplit les parkings des grandes surfaces... Mais en 1965, le mélange des genres que propose la R16 fait grand bruit et il n'y a guère que les possesseurs de 4L et 2 CV pour s'en réjouir, eux qui connaissent depuis longtemps les joies de l'auto à tout faire. Le coffre, dégagé par le hayon articulé assez haut, est d'autant plus vaste qu'il est débarrassé de la roue de secours placée à plat au-dessus du moteur. Au prix de quelques manipulations, la banquette arrière dégage une véritable soule à bagages. Une disposition qui a plusieurs années d'avance. De fait, dès les premiers kilomètres, je n'ai pas du tout l'impression d'être au volant d'une presque quadragénaire. Seul le fin levier de vitesses, sur la colonne de direction, reste typique de l'époque, bien qu'il soit d'un maniement doux et précis. D'ailleurs, le comportement routier semble si actuel qu'il m'amène à chercher d'instinct un hypothétique 5^e rapport ! Cependant, à aucun moment, le 4 cylindres ne semble mouliner, et le silence à bord reste de qualité. Douce et précise, sans être trop directe, la direction est d'autant plus agréable que le volant et les pédales sont parfaitement alignés. Ça change de la 404, dites-vous ? Question tenue de route aussi !

Départ en vacances

La suspension absorbe toutes les inégalités avec un confort qui ne serait pas très éloigné de celui de l'inaccessible DS si l'auto était moins sensible à la charge. Valises, vélos, marmots, les cannes à pêche et belle-maman derrière ! Les jours de départ en vacances, les R16 avaient tendance à réduire considérablement leur garde au sol... Et cela, bien évidemment, joue sur le comportement en virage serré où l'auto se vautre et s'embarque de l'arrière. Surprise, grâce au moteur relativement reculé dans l'habitacle, la R16 — à vide, naturellement — s'avère moins sous-vireuse que je ne croyais tout en prenant pas mal de roulis dans les grandes courbes. De toute manière, avec 55 chevaux seulement et un freinage mixte disques/tambours pas vraiment convaincant, elle n'est pas conçue pour dévaler le Turini. Les amateurs de performances et les gros rouleurs qui ont pris goût à la Renault et admis sa robe en "hayon" vont pouvoir se tourner, dès 1968, vers la 16 TS, plus rapide, freinant mieux et supérieure-ment équipée. De quoi tailler des croupières aux ID et 504. Et pour avaler les kilomètres d'autoroute dont la France commence à se doter au début des seventies, rien de tel

LES GRANDES DATES

1964 : en fin d'année, parution dans la presse des premières photos de la future "grosse" Renault.

1965 : en février, lancement de la R16 (1 470 cm³, 63 ch SAE soit 55 DIN, 145 km/h).

1966 : la R16 est élue "voiture de l'année". Versions Grand Luxe et Super.

1968 : version 16 TS, plus luxueuse (glaces électriques, cuir en option...) et puissante (1 565 cm³, 85 ch, 165 km/h).

1969 : version 16 TA à boîte auto. 3 rapports.

1970 : modification du tableau de bord. Montre sur TS.

1971 : nouveaux feux et bandeau arrière noir. Appellations 16 L et TL remplaçant Grand Luxe et Super. Cylindrée portée à 1 565 cm³ et 67 ch, la version de base continuant pour l'Administration.



Pour 1975, c'est au tour de la face avant de recevoir la sacro-sainte finition noire mate.



Le fleuron de la gamme demeure la TX, authentique autoroutière reconnaissable à ses doubles phares carrés.



Présentée en 1965, la R16 ne fait alors pas l'unanimité : chez nous, ce qui est nouveau dérange toujours ! (ici, un modèle 1968).



La face arrière se met au goût des seventies pour 1971. Notez ici sur cette TS de 1973 l'évidente modernité de style de la 16 par rapport au reste du flot de la circulation !

Suppression de la version TA, la boîte auto, devant une option sur les TL et TS.

1973 : lancement de la R16 TX (1 647 cm³, 93 ch, boîte 5, 170 km/h, calandre 4 phares, aileron de toit, fermeture centralisée, TO électrique, jantes spéciales...).

1975 : nouvelle calandre noire sur L et TL.

1977 : la TL devient le modèle de base avec trois moteurs au choix (55, 65 ou 68 ch).

1979 : fin de production de la R16, le reliquat étant écoulé en 1980 par le réseau.



La 5^e porte (ou plutôt le hayon : essayez de rentrer dans l'habitacle par l'arrière !) fut controversée en 1965. Trente-cinq ans plus tard, on n'a pourtant pas trouvé de concept plus pratique pour nos berlines !

qu'une 16 TX, disposant de 1 647 cm³ et, surtout, d'une boîte à 5 rapports lui autorisant plus de 170 km/h. Parfaitement utilisable au quotidien, avec une rassurante vocation familiale, la Renault 16, même dans sa version de base, mérite l'attention. Ne serait-ce parce que, tout comme l'Espace quelques années plus tard, elle marque

le point de départ d'un nouveau concept de voiture à vivre. Et si Renault, après tout, était une marque d'audace ?

Nos remerciements à Christophe Delu pour le prêt de la R16, à Jacky Bertin ("Tintin" pour les intimes !), président de l'Amicale R16 (tél. 06 85 27 09 47), pour son aide, et à M. Bourges, de la société EUROSEUM,