

# Auto Plus Classiques : La Renault R16 TS (1968)

2 min • Par Jean-Rémy Macchia

**A son lancement en 1965, la R16 surprend par son modernisme : n'empruntant aucune pièce à un modèle existant, elle impressionne avec sa traction avant et son hayon. Mais elle manquait de pep... jusqu'à l'arrivée de la TS.**

## Auto Plus Classiques : La Renault R16 TS (1968)

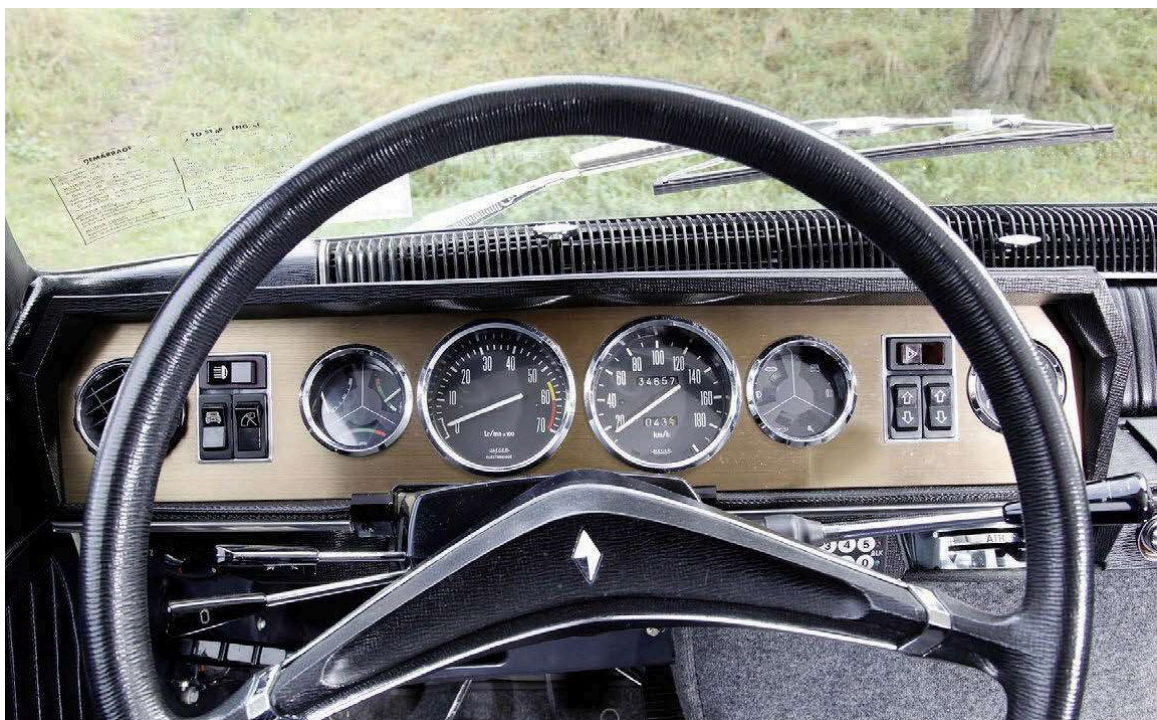
Quel gâchis ! Disposer d'un pareil châssis et ne lui octroyer que 54 petits chevaux ! La situation ne pouvait décemment pas durer. Par la magie d'une cylindrée un peu majorée et d'un carburateur double corps dont Renault ne se lassera jamais de louer les bienfaits, la très (trop) paisible R16 va devenir une routière affirmée, répondant enfin avec conviction aux sollicitations de l'accélérateur. Sous le pied droit, 85 ch. Rien de dément, mais le pep à tous les régimes s'en trouve renforcé. Né très souple, ce bon 4 cylindres "Cléon alu" devient capable de vivacité. Et l'auto en est quasiment transfigurée.



A l'arrière, seul le gros sigle TS permet de distinguer cette version. Sinon, elle témoigne, comme toutes les R16, du pari insensé osé par Renault : greffer le hayon apparu sur la R4 de 1961 sur cette

familiale bon teint. Une audace qui fit scandale.

Les accélérations de la TS laissent les R16 "ordinaires" loin derrière. Aujourd'hui, un 0 à 100 km/h en 13 secondes, cela peut faire sourire. Mais c'était tout de même 5 s de mieux que la TL dotée du 1 470 cm<sup>3</sup> de 54 ch. Quant à la vitesse de pointe, elle passe d'un timide 146 km/h à un enthousiasmant 165 km/h, qui était pris alors très au sérieux. Côté comportement, on retrouve une traction archi caractéristique : un comportement sain, équilibré à un rythme sage, et une tendance presque caricaturale à tirer tout droit si on accélère trop fort dans les virages. Le tout avec un roulis à donner le mal de mer au marin le plus aguerri.



Sur la TS, le tableau de bord change radicalement. Plus de tachymètre horizontal mais quatre cadrans ronds. Sans oublier un compte-tours, indispensable pour surveiller les élans de la mécanique vers la zone rouge, affichée à 6 000 tr/mn.

## Montée en gamme

La R16 TS ne se contente pas d'offrir de meilleures performances. Coûtant 15 % de plus qu'une simple TL, elle opère une vraie montée en gamme.

Extérieurement, elle se repère à ses phares additionnels, à l'iodo. Pour la route, on apprécie ses freins, toujours à disques et tambours mais désormais assistés. Le conducteur peut contempler un nouveau tableau de bord avec quatre cadrans ronds et un compte-tours : magnifique ! Les sièges avant sont plus enveloppants, les garnitures de portière à côtes verticales serrées font plus

chic, le rétroviseur peut se régler en jour/nuit et le passager avant adroit à un spot de lecture. Par ailleurs, un totalisateur journalier permet de mesurer la distance de ses trajets sans avoir à faire une soustraction. Et pour lutter contre la buée, la lunette est dégivrante d'origine.



La mécanique a fait une sérieuse cure de vitamines, à coups de centimètres cubes et de carburateur double corps. Le 4 cylindres gagne en performances, mais aussi en tempérament. Ainsi motorisée, la TS est formidablement homogène.

Enfin, événement: des lève-vitres électriques optionnels s'invitent pour la première fois sur une française de grande série. Six mois plus tard, en option aussi, un toit ouvrant est proposé. Forcément électrique. La classe ! En collection, la R16 TS n'est pas facile à trouver. Le gros des offres est, en effet, composé de modèles Lou TL, qui ont été davantage vendus. Ou de versions TX apparues à l'automne 1973 avec encore plus de cylindrée, de puissance et une boîte 5. Prise entre deux feux, la TS a été négligée. Dommage ! Un exemplaire de 1969 (comme celui en photo ici), doté des feux arrière originels, est particulièrement recherché.



La présence d'un hayon engendre ce profil totalement atypique dans le monde automobile des années 1960 : un pan coupé en lieu et place d'une malle proéminente, cela ne se faisait pas aux yeux de certains !

## **RENAULT SORT LA R16 TS**

Moteur : 4 cylindres en ligne, bloc alu, arbre à cames latéral, carburateur double corps

**Cylindrée : 1 565 cm<sup>3</sup>**

**Puissance : 85 ch à 5 750 tr/mn**

**Vitesse maxi : 165 km/h**

Production : sur les 1 845 959 exemplaires de R16, la TS représente environ 12 % (1968-1977)



**Cote actuelle : de 4 700 à 6 300 €**

### **1968, cette année-là**

Créée à Broadway, célèbre salle de spectacles new-yorkaise, la comédie musicale rock Hair rencontrera un immense succès mondial. Citroën sort, plus modestement, la Club, une version luxueuse de sa populaire Ami 6, dotée de quatre phares ronds et d'une présentation intérieure plus soignée. Vendue d'octobre 1968 à mars 1969, date de la sortie de l'Ami 8, cette version éphémère est hyper recherchée en collection.