

portrait d'une
grande routière



RS

la Renault 16 TS: une grande routière qui ne triche pas

Mais d'abord, qu'est-ce qu'une grande routière ? Chaque constructeur a sa conception de la grande routière : voici la nôtre. Pour nous, cela signifie d'abord rouler vite, non pas faire des « temps » fracassants sur autoroute, mais tenir une moyenne élevée sur n'importe quel parcours. Sans jamais forcer la mécanique, ni prendre de risques. Cela signifie arriver en forme après une longue étape, quel que soit l'état des routes. Et sans courbatures. Cela signifie un très grand confort à bord, une hospitalité totale pour tous, des trouvailles, des attentions. Mais en série et sans suppléments. Cela si-

gnifie une priorité absolue à la sécurité, à n'importe quelle allure, par n'importe quel temps, de jour comme de nuit. Tout cela suffit à faire de la Renault 16 TS une grande routière authentique de classe internationale. Mais elle ne s'en contente pas. Elle tient à vous offrir en plus un ensemble de solutions techniques d'avant-garde qui en font dans sa catégorie la voiture la plus intelligente, la plus douée de son temps.

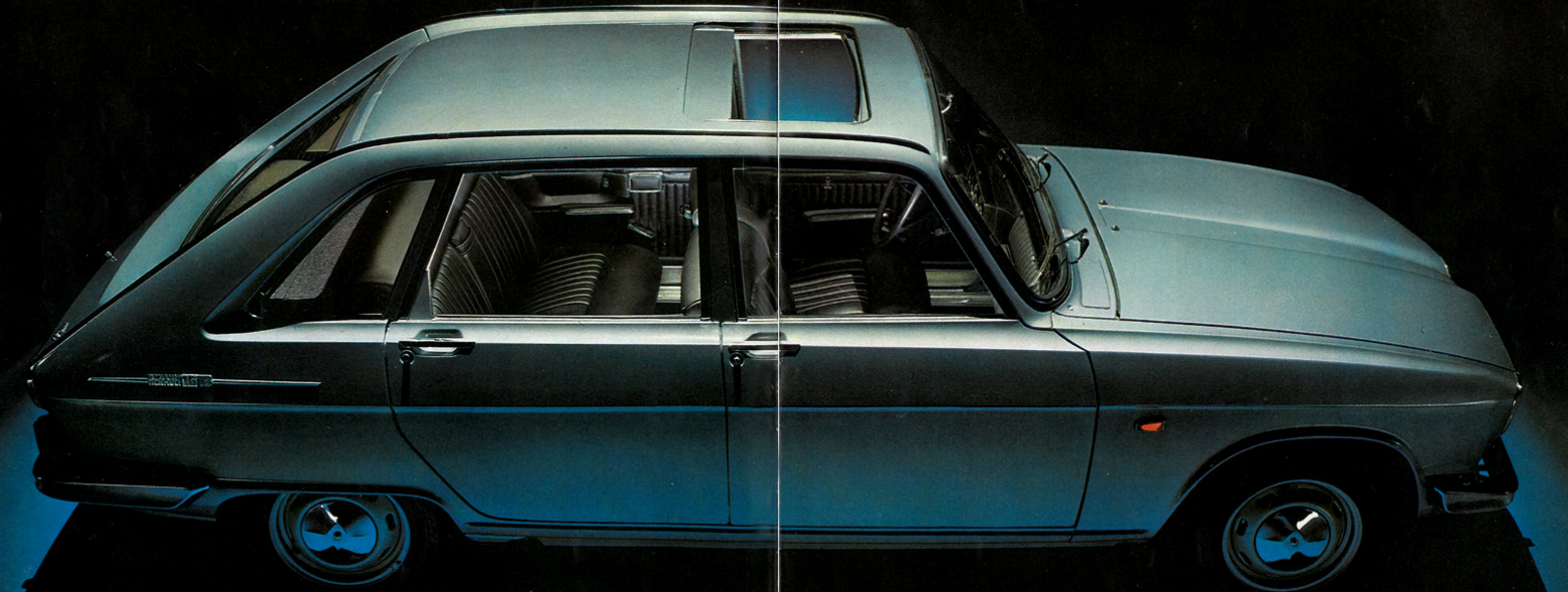
Structure alvéolée dérivée de la technique aviation - suspension à long débattement - amortisseurs à longue course - moteur en aluminium - alternateur

- répartiteur de freinage - climatisation par nappes différentielles - coffre extensible - habitat intérieur à 7 combinaisons : ce ne sont pas des mots, cela s'appelle progrès automobile.

Certes la Renault 16 TS bénéficie pour une large part de l'héritage technique Renault 16. Pourquoi s'en priver ? Certes elle lui ressemble extérieurement comme une sœur. Pourquoi s'en cacher ? Et cependant, elle est toute autre chose qu'une « version poussée » de la Renault 16.

Avec son moteur 1565 cm³ à culasse hémisphérique et carburateur double corps, son freinage

assisté à la mesure de ses performances, ses phares à iode longue portée, son équipement sans égal (en série), ses multiples attentions (comme le spot de lecture passager) : c'est une voiture avec sa personnalité, son tempérament, son charme. « Délicieusement souveraine », selon l'expression d'un journaliste automobile. Une voiture qui se permet de ridiculiser sur 1000 km certaines voitures dites « sportives ». Une voiture qui peut donner des leçons d'hospitalité à bien des voitures dites de grand luxe et beaucoup plus chères ; bref une grande routière qui ne « triche » pas. Découvrez-la.



Renault 16 TS: un luxe bien compris... et tout compris



Il y a 2 conceptions du luxe automobile. Le luxe « tape à l'œil », tapageur, à base de gadgets et d'accessoires. Un luxe qui coûte cher en options et en suppléments. Le luxe de la Renault 16 TS, c'est l'Équipement, avec une majuscule. Un Équipement où chaque détail est utile, astucieux, fonctionnel même lorsqu'il est luxueux.

Un Équipement qu'aucune autre voiture de même catégorie ne vous offre en série (ou même en option). Bref un équipement « bien compris ». Mais aussi un équipement « tout compris qui supprime les suppléments. Comment pourrions-nous vous faire payer ce que nous considérons comme essentiel pour une voiture de luxe ? Et maintenant, dans le détail, la version Renault 16 TS du luxe automobile :

Équipement sécurité
phares à iode rectangulaires longue portée
phares de recul
dégivrage électrique de la lunette arrière
essuie-glace à 2 vitesses
lave-glace à 4 gicleurs
commande combinée lave-glace/essuie-glace, par pédale
avertisseur électrique double
rétroviseur jour-nuit
volant rembourré

Équipement contrôle
compte-tours électronique
totalisateur kilométrique journalier
témoin : indicateur de direc-

tion, phares à iode, dégivrage de la lunette arrière
témoin d'usure des freins et de serrage du frein à main
témoin de pression d'huile
ampèremètre
indicateur de température du liquide de refroidissement, etc...

Équipement détente
accoudoirs aux 4 portes
accoudoir central escamotable
aux sièges avant et arrière
3 cendriers
bloc fumeur éclairé
éclairage automatique de la serrure de contact
spot de lecture passager (en plus du plafonnier)
ouverture des glaces avant par commande électrique, le tout en série. Cependant, si vous tenez au cuir et au toit ouvrant à commande électrique (une exclusivité mondiale dans sa catégorie), il vous faudra (quand même) payer un supplément. Quant au reste : confort postural - place pour les jambes - qualité des sièges (couchettes évidemment) - insonorisation - climatisation - coffre à bagages extensible - 7 combinaisons d'habitat, nous vous laissons le soin de les découvrir vous-même. Et nous savons ce que nous faisons.

1 - Commandes bien groupées, bien placées pour le chauffage, la ventilation, l'aération, le désembuage - 2 leviers : un jeu d'enfant.

2 - Ouverture des glaces avant et du toit ouvrant par commande électrique une commande par glace - une simple pression du doigt et l'ouverture que vous désirez.



3 - Spot de lecture individuel pour le passager avant une délicate attention sans gêne aucune pour le conducteur.

4 - Coffre à gants éclairé et fermant à clé.

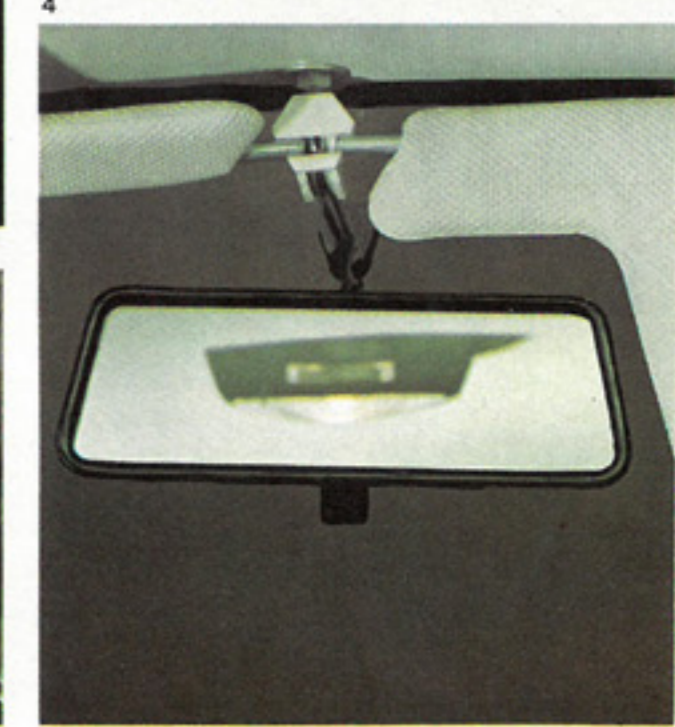
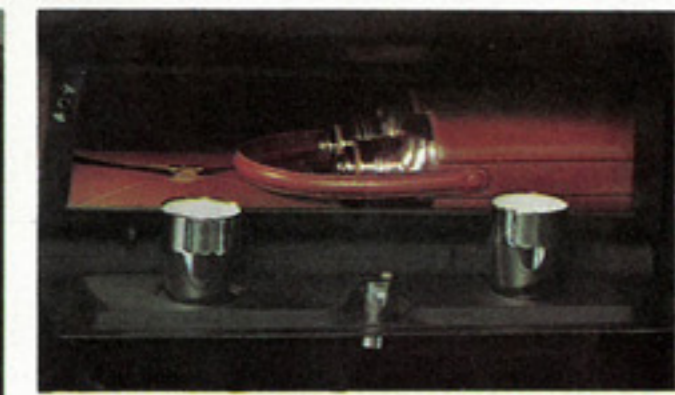
5 - Bloc-fumeur groupant cendrier et allume-cigare, éclairé la nuit pour vous éviter de tâtonner.

6 - Pare-soleil épousant la forme du rétroviseur jour-nuit - protection totale et miroir de courtoisie, cela va sans dire.

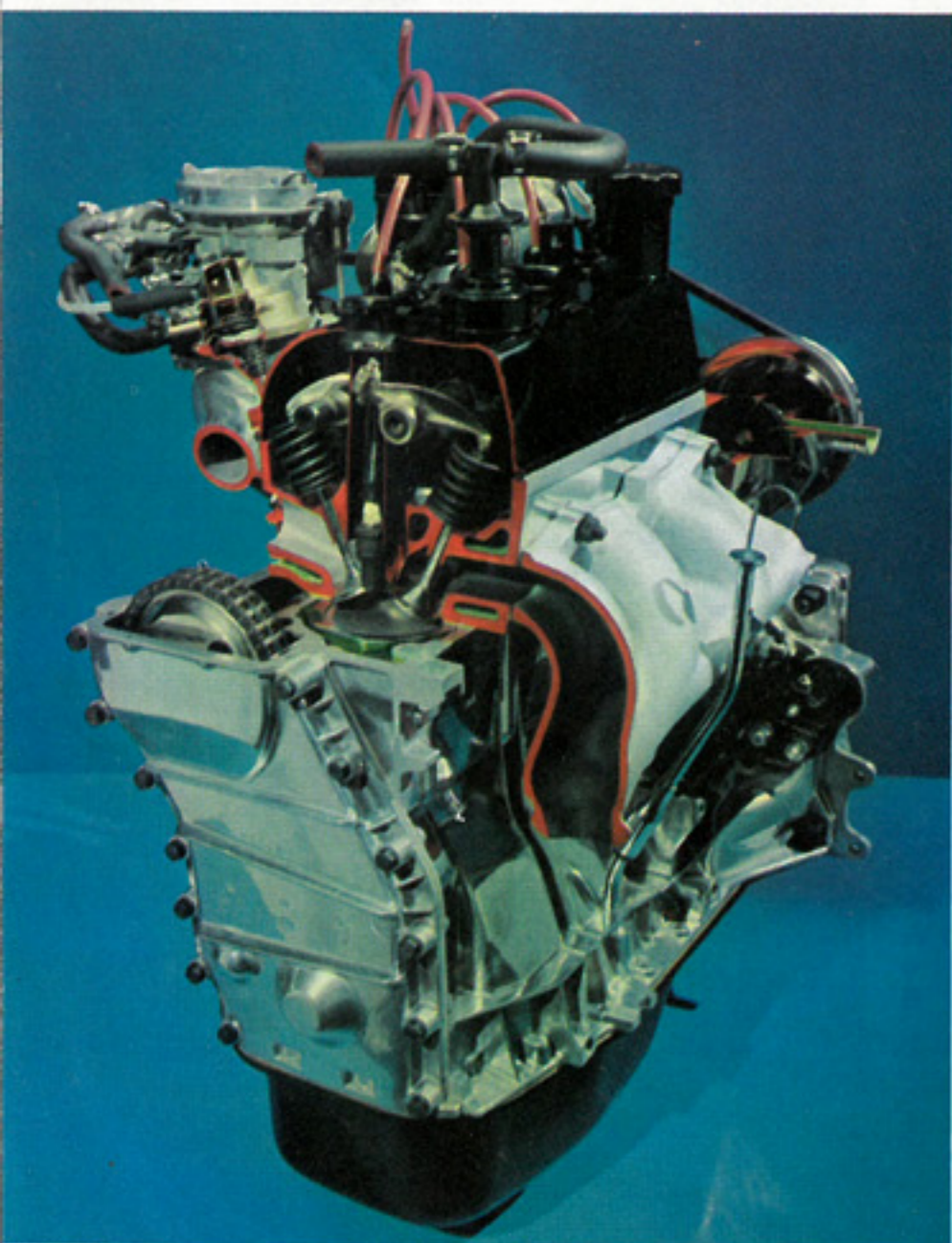
7 - Confort de l'accoudoir escamotable.

8-9 - Accoudoir vide-poche ; double usage, double plaisir.

10 - Sièges multi-positions jusqu'à la couchette intégrale.



la Renault 16 TS: une conception «sécurisante» de la vitesse



Nous n'aimons pas les performances de catalogue : Km départ arrêté - vitesse de pointe, etc... Réalisées dans des conditions spéciales, elles ne prouvent pas grand chose. Nous préférons les performances routières, dans des conditions réelles d'utilisation.

Nous apprécions que la Renault 16 TS monte à 165 chrono. Mais nous préférons la voir surclasser des voitures théoriquement plus rapides sur un vrai parcours routier, tranquillement, grâce à un moteur puissant, avec du souffle, de la souplesse et qui permet sans forcer des moyennes surprenantes. Confortablement, grâce à une suspension d'une douceur et d'une efficacité incomparables sur n'importe quelle route. Sûrement, grâce à une tenue de route sans défaut et un freinage assisté d'une efficacité exceptionnelle.

Moteur :

spécialement conçu pour la Renault 16 TS. Technique d'avant-garde : bloc cylindre en aluminium coulé sous pression.

Culasse hémisphérique en alliage léger - Carburateur double corps - 1565 cm³ - 87 CV servis par une boîte 4 vitesses idéalement étagées. Signe particulier : très grande douceur à bas régime.

Suspension :

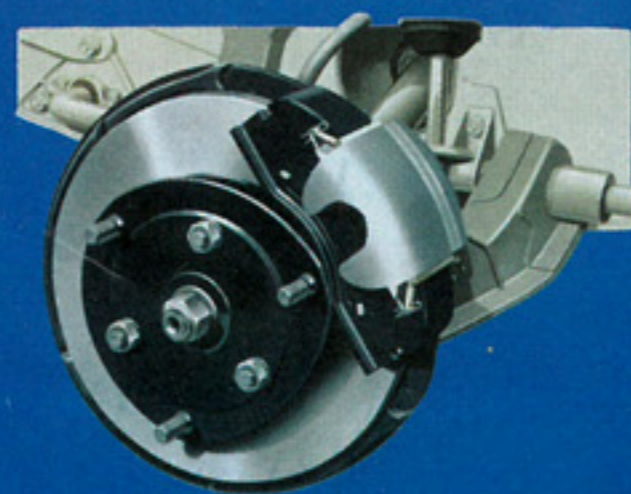
à barres de torsion ultra-longues avec amortisseurs hydrauliques télescopiques et barres anti-roulis à l'avant et à l'arrière.

Freinage :

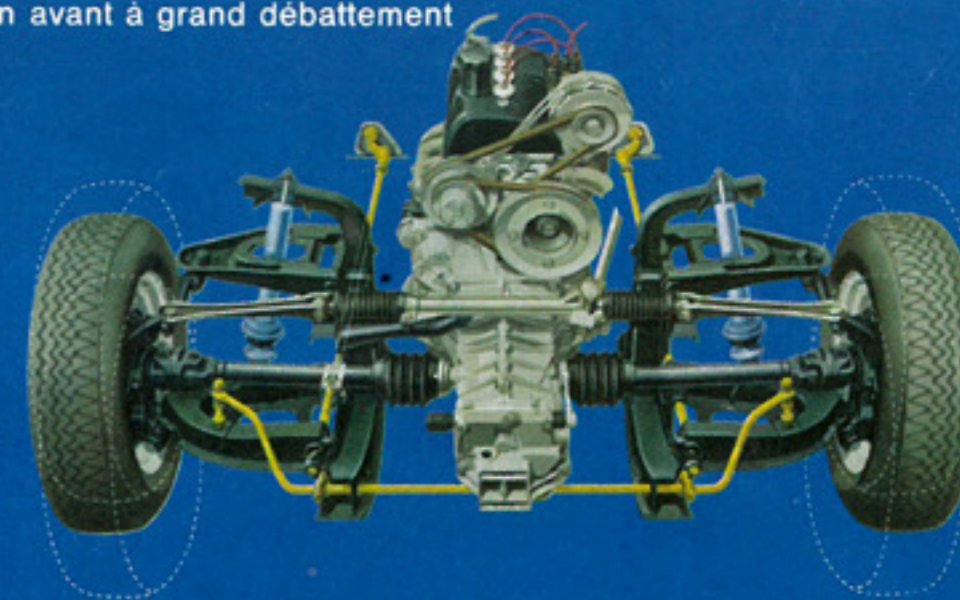
freins à disque à l'avant freins tambour à l'arrière répartiteur de freinage assistance par servo-frein à dépression.



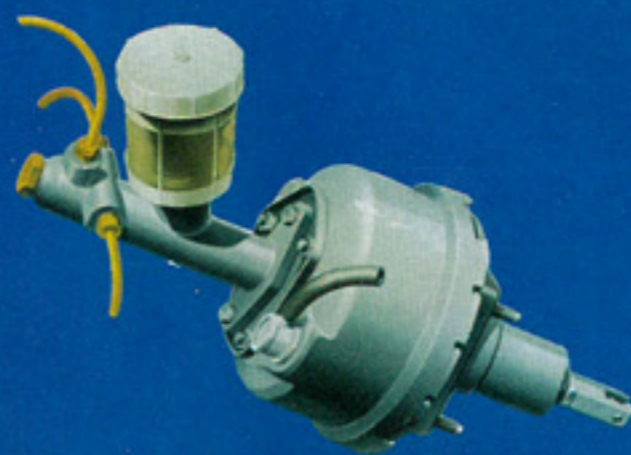
Frein à disque des roues avant



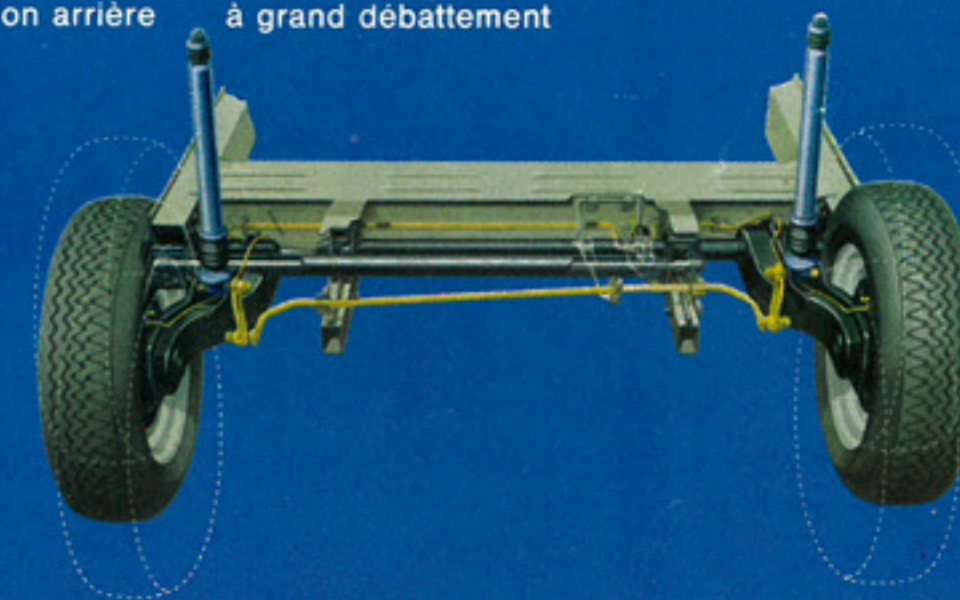
Suspension avant à grand débattement



Servo-frein (freinage assisté)



Suspension arrière à grand débattement



et maintenant...

Voilà, vous connaissez un peu mieux la Renault 16 TS.
Il vous reste à la connaître tout à fait, sur la route et au volant.
Mais elle mérite mieux qu'un essai banal d'une heure.
Nous sommes prêts à vous la confier 24 heures. Pour savoir si
votre conception de la «grande routière»
est la même que la nôtre.
Sachez cependant à quoi vous vous exposez :
très peu de ceux qui l'ont essayée sont capables
de résister aux arguments routiers
de la Renault 16 TS ; vous voilà prévenu.

RENAULT  **16 TS**

