

# Trendsetter

Eine Kaufberatung von Bernd Woytal (Text und Fotos), ergänzt durch Archivfotos.

**E**in Franzose namens Frank Valverde stellte sich im Jahre 1972 für ein Experiment zur Verfügung: Es ging darum, die Wirksamkeit einer Art Aufputzmittel zu beweisen, indem er 100 Stunden Auto fahren sollte, ohne zu schlafen. Als Fahrzeug wählte man einen Renault 16 TS aus. Ein besseres Kompliment für die Reisetauglichkeit eines Autos gibt es wohl kaum – und das Experiment gelang.

Aber nicht nur Frank Valverde wußte die Vorzüge des komfortabel gefederten R 16 zu schätzen. Mehr und mehr rückt der familientaugliche Wagen, der den variablen Gepäckraum und die große Heckklappe hoffähig machte, in den Mittelpunkt der Klassiker-Szene. Und derzeit gibt es ihn noch zu vergleichsweise niedrigen Preisen.

Doch der aktuelle Bestand an Renault 16-Modellen schwindet mit jedem Tag. Waren vor etwa fünf Jahren noch über 15000 Wagen dieses Typs beim Kraftfahrt-Bundesamt in Flensburg gemeldet, so sind es derzeit nur noch knapp 1500. Der Rost setzt dem Franzosen arg zu. Eine Restaurierung dieser Fahrzeuge lohnt unter ökonomischen Gesichtspunkten nicht mehr (siehe „die Preissituation“ auf Seite 123), und so enden die 16er auf dem Schrott.

## In Frankreich gelaufene Renault 16-Modelle besitzen meist mehr Beulen als Roststellen.

Günstige Voraussetzungen für den Kauf dieses praktischen Fahrzeugs sind ein wenig Schrauber-Kenntnisse (oder ein günstig arbeitender Mechaniker in der Bekanntschaft) und das Wissen um eine preiswerte Ersatzteilquelle. So gestaltet sich das Leben mit einem R 16 sogar einigermaßen wirtschaftlich, wenn man zusätzlich ins Kalkül zieht, daß günstige Verbrauchswerte von acht bis neun Litern auf 100 Kilometer möglich sind.

Doch kommen wir zu den Punkten am Fahrzeug, die vor dem Kauf gecheckt werden sollten. Zunächst gilt es,

So rigoros familientauglich konzipiert wie der Renault 16 war 1965 kaum ein Auto. Und heute gehört der unkonventionelle Franzose für Leute mit kleinem Geldbeutel auf der Suche nach einem Alltagsfahrzeug mit klassischer Note zur ersten Wahl.

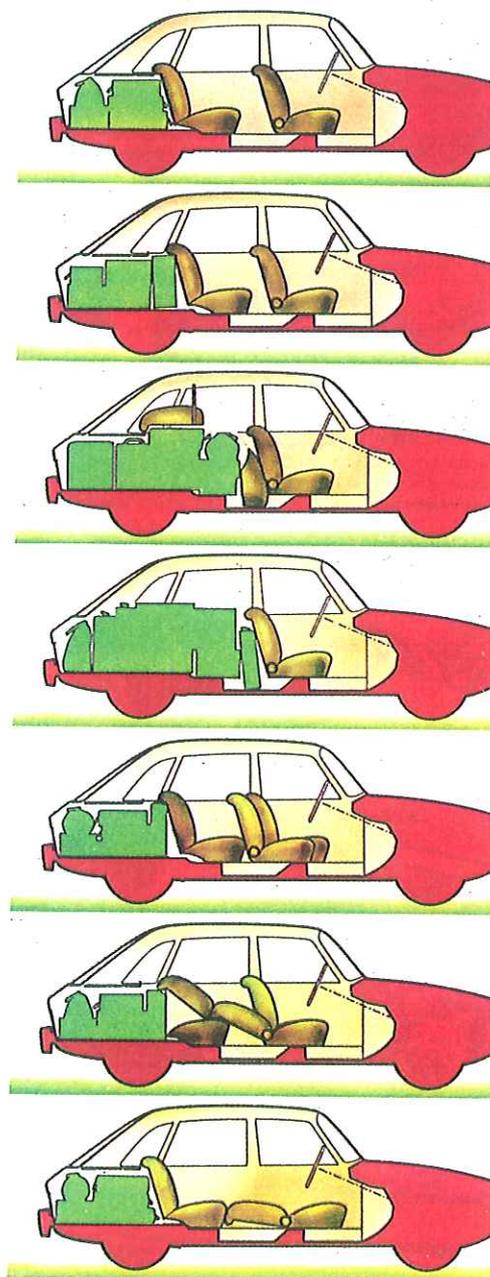
sich davon zu überzeugen, welchen Erhaltungszustand das Blech des ins Auge gefaßten Kaufobjektes aufweist. Im vorderen Bereich verdienen daher nicht nur die den Motor flankierenden Längsholme die Aufmerksamkeit des Interessenten, sondern der gesamte Spritzwasserbereich der Vorderräder.

Unter dem vorderen Kotflügel des Renault 16 gibt es nämlich kein Radhaus, das aufgewirbeltes Wasser oder Schmutz auffängt. So nistet sich der feuchte Dreck in allen Ritzen ein, und bald wuchert es am Kotflügel um die Scheinwerfer herum oder am Stehblech darunter. Selbst wenn der Kotflügel noch in Ordnung scheint, kann er manch' unangenehme Überraschung verbergen. Es empfiehlt sich also, diesen Bereich (notfalls das Rad demontieren) mit einer Taschenlampe gründlich zu inspizieren.

Wie es um die A-Säule steht, ist nicht immer einfach zu erkennen. Doch R 16-Spezialist Regin Reuschel rät, sich die seitlichen Verkleidungen im Fußraum anzusehen. Wenn diese wellig sind, weist dies auf Feuchtigkeit hin, „und manchmal kann es passieren, daß man diese Verkleidungen wegnimmt und gar kein Blech mehr dahinter vorfindet“, berichtet er aus seinem umfangreichen Erfahrungsschatz.

**U**nter dem Windlaufblech, das ebenfalls geprüft werden sollte, befindet sich der Lüftungskasten. Das sich hier ansammelnde Wasser wird in der Regel über Ablaufschläuche zu Boden geleitet. Schmutz setzt diese mit der Zeit zu, und das Wasser sucht sich bei Schräglage des Fahrzeugs in der Kurve seinen Weg über die Lüfterdüsen auf die Beine der vorderen Passagiere. Diese rosten zwar nicht, aber das Bodenblech, wo das Wasser schließlich landet. Man sollte daher den Fußraum nach Feuchtigkeit absuchen.

Roststellen im unteren Teil der Türen und an deren Innenkanten sind ebenso leicht zu entdecken wie die maroden Stellen der Schwellen. Aber der durchlöchernte Längsträger (siehe Foto auf Seite 122) hinter der Außenschwelle entzieht sich neugierigen Blicken – nicht jedoch



Die diversen Skizzen demonstrieren, wie variabel der Innenraum eines Renault 16 ist (oben). Das Foto rechts zeigt das luxuriöseste und leistungsstärkste R 16-Modell, den TX, in Schräglage.



dem Angriff von Wasser, und Schmutz, der durch seitliche Öffnungen im Bereich der hinteren Schwinge eindringen kann.

Von Profi-Werkstätten durchgeführte Reparaturen in diesem Bereich, besonders wenn noch ein Schweißen der ebenfalls stark korrosionsgefährdeten hinteren Schwingenaufnahme hinzukommt, können teurer kommen als der Zeitwert eines R 16. Hier ist also Vorsicht geboten.

Zu den weiteren Bereichen, die von Rost heimgesucht werden, zählen die Trägerbleche der Schloßfallen für die hinteren Türen. Nach Öffnen der hinteren Pforten liegen diese Schwachstellen



**Regis Reuschel, R 16-Spezialist:**  
**„Zur Zeit sind die TX-Modelle wegen Ihrer reichhaltigen Ausstattung und dem Fünfganggetriebe am gesuchtesten.“**

vor einem. Das zur Reparatur erhältliche Einschweißblech zählt derzeit zu den Raritäten auf dem Ersatzteilmarkt. Der nächste Check betrifft das hintere Seitenteil. Kleine Rostpickel neben dem hinteren kleinen Dreiecksfenster sollten mißtrauisch machen. Denn ähnlich wie im vorderen Bereich fängt auch hinten kein Radhaus den von den Rädern aufgewirbelten Schmutz auf, weshalb das Wasser bis hinauf in die C-Säule des Daches spritzen kann.

Besonders bei als „sehr gut“ angepriesenen Exemplaren darf man sich daher nicht scheuen, das Rad zu demontieren und mit der Taschenlampe eine genaue Inspektion vorzunehmen. Als echte

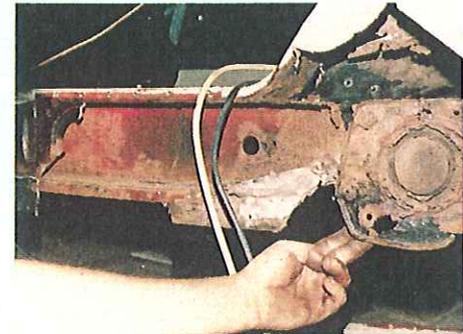
## Der Motor Klassik-Schwachstellen-Paß: der Renault 16



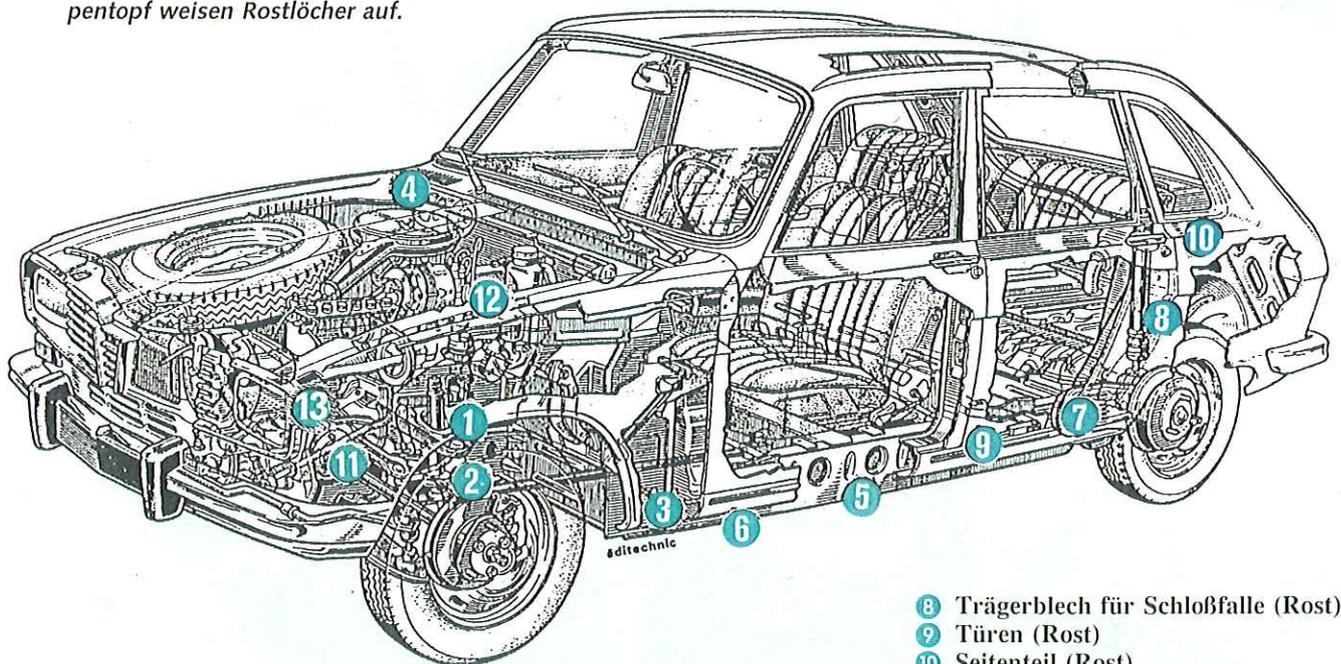
Überraschung nach der Kotflügel-Demontage: Stehblech und Lampentopf weisen Rostlöcher auf.



Der Zustand des gelochten Längsträgers nach Auftrennen der Schwelle.



Marode hintere Schwingenaufnahme: Eine Reparatur ist kostspielig und in vielen Fällen unrentabel.



- 1 Kotflügel und Stehblech (Rost)
- 2 Längsholm vorne (Rost)
- 3 A-Säule (Rost)

- 4 Windlauf (Rost)
- 5 Schwellen und Längsträger (Rost)
- 6 Boden (Rost)
- 7 Schwingenaufnahme (Rost)

- 8 Trägerblech für Schloßfalle (Rost)
- 9 Türen (Rost)
- 10 Seitenteil (Rost)
- 11 Antriebswellen (Verschleiß)
- 12 Zylinderkopfdichtung (Undichtigkeit)
- 13 Getriebe (Lagerschäden)

## Daten, Fakten, Quellen

### Renault 16 (L, TL)

◆ **Motor:** Vierzylinder-Reihenmotor, vorne längs eingebaut, Bohrung x Hub 76 x 81 mm, Hubraum 1470 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,5:1, Leistung 58,8 PS (später 55 PS) bei 5000/min, max. Drehmoment 10,8 mkp bei 2800/min; seitliche Nockenwelle, über Stoßstangen und Kipphebel betätigte hängende Ventile, fünffach gelagerte Kurbelwelle, Motorblock und Zylinderkopf aus Aluminium; Wasserkühlung mit Pumpe und Thermostat; Gemischaufbereitung durch Solex-Fallstromvergaser 35 DISA.

◆ **Kraftübertragung:** Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung, Vierganggetriebe mit Lenkradschaltung, Übersetzungen: I. 3,61, II. 2,25, III. 1,48, IV. 1,03, R. 3,08, Achse 3,77.

◆ **Karosserie/Fahrwerk:** Selbsttragende Karosserie, vorne Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, längsliegende Torsionsstäbe, Querstabilisator, hinten Einzelradaufhängung an gezogenen Längsschwingen, querliegende Torsionsstäbe, Querstabilisator, vorne und hinten hydraulische Teleskopstoßdämpfer; Zahnstangenlenkung; vorne Scheiben- hinten Trommelbremsen; Felgen 4,5 J, Reifen 145 SR 14.

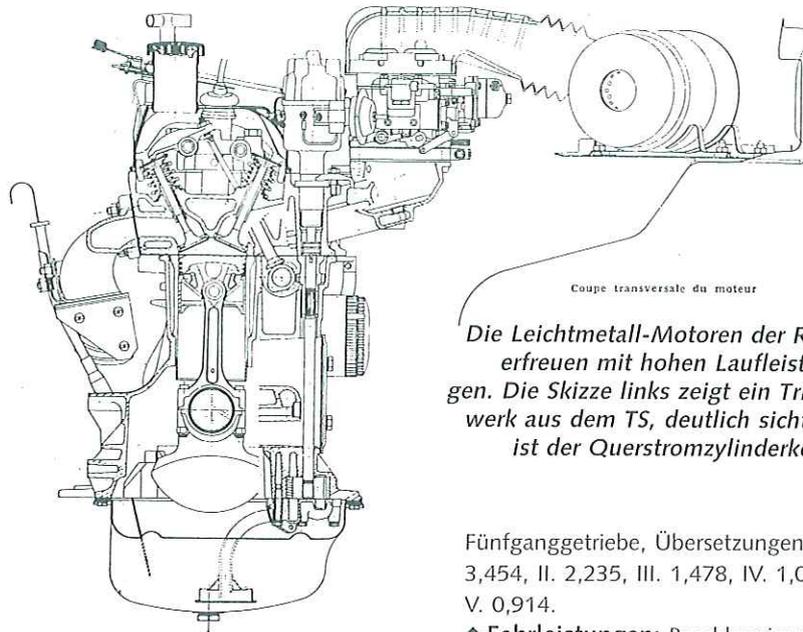
◆ **Maße/Gewichte:** Radstand/Länge rechts 2650, links 2710/4230 mm, Breite/Höhe 1650/1450 mm, Spur vorne/hinten 1330/1450 mm; Gewicht 970 kg.

◆ **Fahrleistungen:** Beschleunigung 0-100 km/h 17,5 s, Höchstgeschwindigkeit 147 km/h.

◆ **Bauzeit:** 1965 bis Aug. 1970, danach als L oder TL mit Motor wie 16 TA, ab Modell-Jahr 1973 wird die Leistung mit 65 PS angegeben. Ab Modell-Jahr 1976 gibt es auch einen Motor mit 1565 cm<sup>3</sup> Hubraum und 55 PS Leistung bei einer Verdichtung von 8:1. Für Automatik-Versionen findet ab Sept. 1977 ein 68 PS-Motor mit 1647 cm<sup>3</sup> Verwendung. Die beiden letztgenannten Versionen blieben bis 1980 im Programm.

### Renault 16 TS

◆ **Motor:** Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 77 x 84 mm, Hubraum 1565 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,6:1,



Coupe transversale du moteur

Die Leichtmetall-Motoren der R 16 erfreuen mit hohen Laufleistungen. Die Skizze links zeigt ein Triebwerk aus dem TS, deutlich sichtbar ist der Querstromzylinderkopf.

Leistung 83 PS bei 5750/min (ab Aug. 1970 85 PS, Modell-Jahr 1973 wieder mit 83 PS), max. Drehmoment 12,0 mkp (ab Aug. 1970 12,5 mkp) bei 3500/min.

◆ **Fahrleistungen:** Beschleunigung 0-100 km/h 12,5 s, Höchstgeschwindigkeit 164,5 km/h.

◆ **Bauzeit:** 1968 bis 1976.

### Renault 16 TA

◆ **Motor:** Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 77 x 84 mm, Hubraum 1565 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 8,6:1, Leistung 67 PS bei 5000/min, max. Drehmoment 11,6 mkp bei 3000/min.

◆ **Kraftübertragung:** Vorderradantrieb, Dreigang-Automatikgetriebe, Übersetzungen: I. 2,396, II. 1,484, III. 1,027, R. 2,054, Achse 3,77.

◆ **Fahrleistungen:** Beschleunigung 0-100 km/h 19,8 s, Höchstgeschwindigkeit 147 km/h.

◆ **Bauzeit:** 1969 bis Aug. 1970, danach war die Automatik im TL, TS und TX erhältlich.

### Renault 16 TX

◆ **Motor:** Vierzylinder-Reihenmotor, Bohrung x Hub 79 x 84 mm, Hubraum 1647 cm<sup>3</sup>, Verdichtung 9,25:1, Leistung 93 PS bei 6000/min (ab Sept. 1977 90 PS), max. Drehmoment 13,1 mkp bei 4000/min.

◆ **Kraftübertragung:** Vorderradantrieb, Einscheiben-Trockenkupplung,

Fünfganggetriebe, Übersetzungen: I. 3,454, II. 2,235, III. 1,478, IV. 1,036, V. 0,914.

◆ **Fahrleistungen:** Beschleunigung 0-100 km/h 13,3 s, Höchstgeschwindigkeit 165,9 km/h.

◆ **Bauzeit:** 1973 bis 1980.

◆ **Stückzahl:** insgesamt 1 846 459.

◆ **Die Clubs:**

● Renault Club 16, Klaus Pözl, Kathagen 33, 4300 Essen 16;

● R 16-IG, Ralf Speicher, Fichtnerstraße 24, 3500 Kassel.

◆ **Die Spezialisten:**

● Regin Reuschel, Tannwaldstraße 27, 7541 Langenalb-Straubenhardt;

● Alfred van der Gaast, Adresse siehe „Ersatzteilsituation“.

◆ **Die Literatur:**

● Revue Technique Nr. 270, 92-Boulogne, 20-22 rue de la Sanssière;

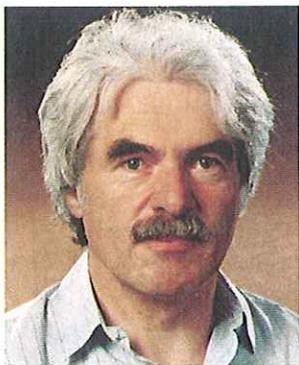
● René Bellu, Toutes les Renault, 1979 Éditions Jean-Pierre Delville, 40, rue du Four, 75006 Paris.

◆ **Die Preissituation:** Die Preisspanne für R 16-Modelle beginnt bei „geschenkt“ und 200 bis 300 Mark für Teileträger. Guterhaltene Exemplare liegen im Bereich von 3000 bis 4000 Mark. TS-Modelle rangieren etwas darüber, während die TX mit Preisen für Fahrzeuge im 2er-Zustand von bis zu 6000 Mark die Spitze markieren. Ausreißer nach oben oder unten sind jedoch möglich. Nur langsam ist ein Trend in Richtung der bis 1970 gebauten Ur-Modelle erkennbar. Die Holländer gelten als absolute R 16-Fans, weshalb dort das Preisniveau besonders hoch ist – genau gesagt fast doppelt so hoch.

Verbesserung bezeichnet Regin Reuschel daher die Maßnahme mancher Bastler, vorne und hinten selbstgeschneiderte Innenkotflügel aus Kunststoff zu montieren, die Wasser und Schmutz abfangen.

Besonders stark verrostet präsentieren sich solche Modelle, die mit der in den 70er Jahren als modern gepriesenen Hohlraum-Versiegelung mit PU-Schaum versehen sind. Und eine weitere Erkenntnis, die Regin Reuschel gewonnen hat, lautet: „Autos aus Frankreich weisen in der Regel weniger Roststellen auf als vergleichbare in Deutschland gelaufene Exemplare.“ Die Franzosen gehen im Winter wohl sparsamer mit dem Streusalz um, aber nachlässiger mit ihren Autos. Denn die Freude über weniger Roststellen wird durch die größere Zahl an Beulen und Dellen der französischen R 16 gedämpft.

**W**ie ein Märchen hört es sich an, wenn Renault 16-Fahrer über die Laufleistungen der Motoren berichten. Aber wenn verschiedene Leute von ähnlich großen Zahlen sprechen, muß wohl etwas dran sein. So halten die meisten Motoren angeblich 200 000 Kilometer durch, aber nicht selten wird gar die Zahl 300 000 überschritten. Oft liegt daher der Fall vor, daß die Karosserie von Korrosion zerfressen ist, aber der Motor noch die Fähigkeit



**Dietmar Ankly (oben) aus Kassel und sein fast neuwertiger R 16 TL. Den Wagen taxierte ein Gutachter auf 10 000 Mark.**

## Die Ersatzteilsituation – Preisvergleich lohnend

Auch für den millionenfach gebauten R 16 werden mittlerweile manche Teile knapp, und bei den meisten Renault-Händlern ist der R 16 Schnee von gestern. Nach Auskunft von R 16-Club-Mitglied **Hans-Jürgen Schneider, Altgasse 2, 6290 Weilburg, Tel. 064 71/46 18**, zählen derzeit Kotflügel, A-Säulen oder die häufig vom Rost zerfressenen Einschweißbleche für die Schloßfalle der hinteren Tür zu den Raritäten. Ebenso steht es um die TX-Scheinwerfer („wenn man sie bei Renault überhaupt noch auftreibt, kosten sie rund 300 Mark pro Stück“). Der Weilburger R 16-Fan kauft bei Händlern große Ersatzteilposten auf. So kommt er preisgünstiger an Teile heran, kann seinen Eigenbedarf decken und hilft mit den restlichen Teilen anderen R 16-Besitzern auf Anfrage weiter. Sein Angebot wechselt daher ständig und besteht aus Neu- und Gebrauchtteilen.

Die Preise richten sich nach dem Zustand des Teiles, liegen in der Regel aber günstig. „Ich habe schon neue Türen für 150 Mark verkauft, bei Renault

zahlt man 500 Mark dafür.“ Besonders günstig läßt sich der R 16 mit den derzeit noch erhältlichen Gebrauchtteilen am Leben halten. So werden Motoren je nach Zustand für 50 bis 600 Mark angeboten, Getriebepreise rangieren bei 150 bis 200 Mark. Die zur Zeit selten angebotenen neuen Kotflügel kann man mit Glück für 50 Mark in gebrauchtem Zustand erwerben, aber es gibt sie auch in Kunststoff gefertigt für rund 300 Mark bei **Rudolph GFK-Teile, Karlstraße 8, 5354 Weilerswist, Tel. 022 54/59 65**. Eventuell läßt sich das eine oder andere Teil auch günstiger in Frankreich besorgen, aber Preisvergleiche können manche Mark sparen helfen.

Weitere Ersatzteilquellen für den Renault 16 sind:

- **Centre Seize, Alfred van der Gaast, Teddingtonweg 20, NL-2421 GD Nieuwkoop, Tel. 00 31/17 25/7 58 81;**
- **Renault-Paradies, Ex-Fa. Gustav Frank, Koloniestraße 94, 1000 Berlin 65, Tel. 030/4 91 70 38.**

## Renault 16-Fahrer – in Treue fest

Auf die Frage, warum er Renault 16 fährt, meint Dietmar Ankly aus Kassel nur: „Weil ich darauf abfahre.“ Und das nimmt man ihm auch ab. Der Liebhaber französischer Automobile besaß bereits einen Renault 4 CV und eine Dauphine, aber der Renault 16 war sein erstes Auto nach dem Studium – und weitere R 16 folgten. Heute besitzt er den sechsten, einen 16 TL von 1972, an den er durch einen heißen Tip herankam. „Der Wagen hat nur sagenhafte 27 000 Kilometer drauf und befindet sich noch im ungeschweißten Originalzustand.“

Theodor Bronner aus Eschenbach bei Göppingen gehört seit 1971 zu den Renault 16-Besitzern. „Weil ich mit diesen Wagen nur gute Erfahrungen gemacht habe und ich noch nie damit liegengeblieben bin“, begründet er seine Modell-Treue. „Außerdem war das große Ladevolumen in Verbindung mit der variablen Rücksitzbank ein ent-

scheidendes Kaufkriterium für mich“, erzählt er weiter. Derzeit steht bei ihm ein R 16 TX, Baujahr 1979, in der Garage, den er als Sommerauto bewegt. „Ich suchte einen R 16 der letzten Baujahre, weil diese noch nicht so verschlissenen sind, und ich mich somit länger an dem Wagen erfreuen kann.“ Den jetzigen TX erwarb er vor vielen Jahren mit nur 26 000 Kilometer auf dem Tacho.



**Theodor Bronner und sein R 16 TX – ausnahmsweise im Schnee.**

besitzt, den mürben Aufbau über viele Kilometer zu bewegen – gäbe es den TÜV nicht.

Das Leichtmetall-Triebwerk ist mit nassen Lauffbuchsen ausgestattet, was sich als günstig bei Motor-Überholungen erweist. Doch, wie gesagt, die Motoren halten lange, und falls doch ein größerer Schaden auftritt, greift man zur Zeit noch lieber zu einem günstigeren Gebraucht-Motor, als in Revisions-Arbeiten zu investieren.

Unangenehm machen sich lediglich die Undichtigkeiten an Motor und Getriebe bemerkbar, wie beispielsweise am Nockenwellengehäuse, an der Ventildeckeldichtung oder an den Flanschen der Antriebswellen. Aber auch die Zylinderkopfdichtung erwischt es öfter mal. Grund dafür ist meist eine Überhitzung infolge eines defekten Thermogebbers, oder (in Einzelfällen) wenn der Wagen von seinem Piloten so richtig rangenommen wird.

Etwas mehr gefährdet sind in dieser Hinsicht die leistungsstarken Modelle, „weil manche dann glauben, das ist also der schnelle R 16, und wollen dies dann auch ausprobieren“, berichtet Regin Reuschel. Übrigens zeugt die Wahl des mit einem Querstromzylinderkopf versehenen TS-Triebwerks für die Modelle Alpine A 110 von dessen sportlichen Eigenschaften.

Den diversen Getrieben wird meist die mangelnde Pflege der Fahrzeug-Besitzer zum Verhängnis. Es wird einfach vergessen, den Ölstand zu kontrollieren – zumindest Lagerschäden sind dann die Folge. Einzelne R 16-Eigner wissen von gebrochenen Getriebe-Wellen zu berichten, was jedoch eher auf Fertigungsfehler zurückzuführen sein dürfte. Die Automatikgetriebe gelten als wenig störanfällig.

**Oft ist die Karosserie total verrostet, bevor das Triebwerk das Ende seiner Lebensdauer erreicht hat.**

Defekte Antriebswellen, eine Krankheit vieler Frontantriebler, entlarvt man bei der Probefahrt, indem man einen engen Kreis fährt und auf knackende Geräusche achtet. Zu großes Spiel in der Lenkung deutet auf Verschleiß der Spurstangengelenke hin (prüfen durch Rütteln an den Teilen). Und ein leichtes Knarren beim Lenken, das aus dem Motorraum vernehmbar ist, könnte auf einen defekten Kugelkopf an einem der oberen Querlenker hinweisen.

Wer in die R 16-Szene einsteigen möchte, dem sei die TL-Version mit 65 PS ans Herz gelegt. Regin Reuschel hält

diese Variante für besonders anspruchslos und wirtschaftlich. „Selbst bei starkem Gefälle auf der Autobahn kann der Motor im vierten Gang nicht überdreht werden. Außerdem ist der TL noch leicht zu bekommen und kostet im guten 3er-Zustand rund 3000 Mark.“

Wer auf besonders gepflegte Exemplare Wert legt, der schaue sich nach Ex-Rentner-Autos um (es gibt sie noch) oder greife zu einer Automatikversion (auf Wunsch ist eine Umrüstung auf ein mechanisches Getriebe möglich), denn letztere befanden sich meist in guten Händen und haben in der Regel weniger Kilometer hinter sich gebracht.

Zu den gesuchtesten (und teuersten) Varianten zählen die TX, weil sie serienmäßig mit luxuriöser Ausstattung aufwarten, von einem kräftigen Motor (93 PS) beschleunigt werden und ein Fünfganggetriebe besitzen. Zwar konnte man seinerzeit für den TS fast alle diese Luxus-Accessoires aus der Zubehörliste ordern (bis auf den fünften Gang), aber viele stören sich heute an der fehlenden optischen Eigenständigkeit dieses Modells.

Doch ganz gleich, für welchen Renault 16 Sie sich nun entscheiden. Sie werden bald seine Vorzüge zu schätzen wissen. Auch dann, wenn Sie keine 100 Stunden am Stück hinter seinem Steuer verbringen. ■

## Renault 16 Kurzhistorie – 1965 bis 1980

Die Präsentation des Renault 16 fand 1965 statt. 1966 wurde der Wagen bis auf eine Änderung im Belüftungssystem in gleicher Form weitergebaut. 1967 ergänzte man eine Startautomatik, verbesserte die Lenkung und überarbeitete die Heizungsanlage. Der Instrumententräger wurde durch Holzimitat aufgewertet. Das Armaturenbrett war mit Kunstleder bespannt.

Im März 1968 kam der Renault 16 TS auf den Markt mit größerem Motor (1565 cm<sup>3</sup> statt 1470 cm<sup>3</sup>) und mehr Leistung. Das Standardmodell erfuhr zahlreiche Veränderungen wie beispielsweise eine neue R-Schaltstellung.

Ab 1969 gibt es den Renault 16 TA, ein Modell mit einer Dreigang-Automatik. Den TS erkennt man nun an zwei Rückfahrleuchten. Für 1970 werden Details im Innenraum verändert. Dazu gehören der Lichtschalter sowie die Belüftungsdüsen.

Im August 1970 kommen die Ausstattungsvarianten L und TL hinzu, am Heck gibt es nun viereckige statt sechseckige Leuchten. Die 1972er-Modelle erkennt man an den fehlenden seitlichen Standleuchten. Ende 1973 wird das Programm durch den TX erweitert, den man an vier Rechteck-Scheinwerfern, an Gordini-Felgen und einem Spoiler am Dachende erkennt. Diese luxuriös ausgestattete Variante gibt es mit 1647 cm<sup>3</sup>-Motor, 93 PS und Fünfganggetriebe. An allen Modellen wird fortan der Renault-Schriftzug am hinteren Kotflügel eingespart.

Ab Modell-Jahr 1976 steht wieder ein Motor mit der Ursprungsleistung von 55 PS zur Wahl, der bis 1970 gebaut worden war. Die jetzige Version wartet allerdings mit 1565 cm<sup>3</sup> Hubraum auf. Der TS wird nicht mehr weiterproduziert, die Modelle TX und TL laufen noch bis 1980 vom Band.



Der Renault 16, 1965 präsentiert und bis 1980 in zahlreichen Varianten gebaut.



Die Buchstaben TA am Heck wiesen auf die Automatikversion hin. Die Sechseck-Rückleuchten blieben dem R 16 bis 1970.

Der TS befriedigte die Wünsche nach mehr Leistung – hier die 74er-Version.

