

RENAULT

RAI-UITGAVE 1989

Revue



*RENAULT 19
SPECIAL*



IM, COMPLEET EN DEGELIJK



ENORME KEUZE



Renault heeft met de nieuwe '19' een opmerkelijke middenklasser gelanceerd. Opmerkelijk in meer dan één opzicht. Het is niet alleen een auto die in zijn klasse een tot nu toe ongekende binnenruimte biedt, maar die tevens een nieuwe trend zet op het gebied van motorisering, luchtweerstand, degelijkheid, rijcomfort en uitrusting.

Ook het record-aantal versies waarin de Renault 19 leverbaar wordt spreekt tot de verbeelding. Er zijn liefst zeventig variaties op het thema 19, tweeëntwintig daarvan komen aan het eind van het jaar naar Nederland.

Renault Revue laat u uitgebreid kennis maken met de jongste aanwinst...

De Renault 19 is de vervanger van de typen 9 en 11. Beide een succesnummer: in zes jaar tijd zijn er ruim 3,5 miljoen exemplaren van vervaardigd. Maar de vervanger staat trappelend klaar: in de vorm van een gloednieuwe auto. De Renault 19, een model waaraan drieëneenhalf jaar lang, dag-in dag-uit, door de Renault-ingenieurs is gewerkt. Liefst 2,8 miljoen uren zijn er gestoken in de ontwikkeling van de auto, die de eerste van een nieuwe generatie Renaults mag worden genoemd.

EXTRA ROBOTS

Renault besteedde 5,8 miljard Franse Francs (bijna twee miljard gulden) aan de ontwikkeling van de 19. Die investeringen kwamen ook deels ten goede aan de meest recente technische middelen, teneinde de Renault 19 even snel als adequaat te kunnen produceren. Een goed voorbeeld daarvan zijn de 143 extra robots, die in de fabriek te Douai (Noord-Frankrijk) zijn geïnstalleerd. Er staan nu 253 robots en daarmee is de Renault-fabriek één van de modernste autofa-





...Meedogenloze tests, onder meer in de barre kou...



...Tal van botsproeven bewezen het: de Renault 19 is een veilige auto...



...In de windtunnel ontstond de lage Cw-waarde van 0,30...

...De voorstoelen bieden een prima zijdelingse steun...

...Een ruim dashboardkastje...

braken van Europa geworden. Een fabriek ook, die klaar is voor de jaren negentig en waar de meest geavanceerde apparatuur niet alleen wordt ingezet voor de bouw van auto's, maar tevens voor de controle van het eindprodukt.

BOVENGRENS

Robots hebben, zeker in autofabrieken, de toekomst. Dat komt in Douai goed tot uiting. Aan de daar vroeger ook gebouwde Renault 14 werkten indertijd 'slechts' 12 robots. Bij de Renaults 9 en 11 werden echter al 110 robots ingezet en met de bouw van de 19 zet Renault een nieuwe trend met liefst 253 robots. Die nemen gezamenlijk 98,5 procent van het laswerk voor hun rekening. Daarmee heeft Renault de bovengrens van automatisering bereikt; het heeft economisch gesproken geen zin om ook die laatste anderhalve procent nog te automatiseren.

VEEL VERSIES

We zeiden het al: de Renault 19 is er in een ongekend aantal versies. Dat dankt hij aan een drietal factoren. Er zijn twee carrosserievarianten (drie- of vijfdeurs), drie uitrustingsniveau's en er is keus uit vijf verschillende motoren. Daarvan zijn er drie geheel nieuw, de twee andere zijn aangepaste krachtbronnen, die we al uit andere Renault-modellen kennen. Verderop in dit artikel nemen we de motoren onder de loep; nu eerst iets meer over de auto zelf. Het ontwerp van de Renault 19 is een vrucht van de samenwerking tussen de befaamde Italiaanse carrossier Giugiaro en de Design-afdeling van Renault. In vergelijking met zijn voorgangers is de Renault 19 nogal gegroeid. Hij is langer (ruim 10 centimeter) en breder (3 centimeter) dan de 11. Met 4,15 meter is de Renault 19 één van de meest forse auto's in zijn klasse.

PERFECTE STROOMLIJN

De vloeiende lijnen van de carrosserie, in combinatie met de schuine positie van de voorruit en het moderne front, bezorgen de 19 een perfecte stroomlijn. Hij laat een Cw-waarde noteren van slechts 0,30, en



daarmee vestigt Renault een nieuw record in de middenklasse.

De vormgeving is even efficiënt als modern. De 19 heeft een gesloten neus, met geïntegreerde, brede koplampen, een schildbumper met een daarin opgenomen spoiler, een gewelfde voorruit en een hoge en forse achterkant, waarin de achterspoiler is opgenomen.

De Renault 19 heeft een modern onderstel. De voortrein werkt volgens het beproefde McPherson-systeem, terwijl er achter twee mogelijkheden bestaan. De snellere versies (vanaf 90 paardekrachten) hebben de achterwielophanging van de Renault 5 Turbo, met vier torsiestaven. De lichter gemotoriseerde typen hebben een achteras met getrokken armen en twee torsiestaven. Iedere 19 is zodoende gegarandeerd van

een uitgebalanceerd weggedrag. Alle motoren van de 19 staan dwars voorin en zijn via een speciaal draagframe aan de carrosserie bevestigd. Dat heeft diverse voordelen. Bij de fabricage wordt de motor eerst aan dat frame vastgemaakt, waarna het geheel automatisch in de carrosserie kan worden geïnstalleerd. De motor kan zodoende eenvoudig worden gedemonteerd, maar een tweede voordeel is dat bij lichte frontale botsingen het mechanische gedeelte nauwelijks kan worden geraakt.

VEILIG

En over botsingen gesproken: de Renault 19 is een uitermate veilige auto. Ten opzichte van de Renault 11 is de stijfheid van de carrosserie nog meer toegenomen, zodat



beschikbare lengte. Zowel voor als achterin is dan ook volop been- en hoofdruimte beschikbaar. De voorstoelen zijn uitstekend verstelbaar, met name wanneer ze zijn voorzien van een 'ergonomisch pakket', dat het zitcomfort nog wat extra verhoogt. In veel modellen is de achterbank in delen neerklapbaar. Daarmee kan de standaard toch al niet kinderachtige bagageruimte nog eens flink worden uitgebouwd.

MOTOREN

De Renault 19 dankt zijn grote aantal versies aan de drie uitrustingsniveau's, in combinatie met vijf motoren. Renault heeft voor de uitrustingsniveau's gekozen voor de vertrouwde letteraanduiding. Het zijn combinaties met de letters 'T' (TR, TS en TD), 'GT' (GTR, GTS, GTX en GTD) en 'T-E' (TXE).

We nemen het motorenpalet van de Renault 19 even met u door. De rij opent met de befaamde C1J-motor, die zijn waarde al ruim heeft bewezen in onder meer de Renaults 5, 9 en 11. Hij haalt uit een cilinderinhoud van 1397 cm³ 60 paardekrachten (43 kW) en wordt gemonteerd in de TR en GTR-versies.

Een tweede bekende krachtbron is de F2N-motor, die we kennen uit de Renault 21, maar die bijvoorbeeld ook onder de kap van de Renault 5 Baccara huist. De 1721 cm³ motor werd ten behoeve van de 19 enigszins aangepast en is er in twee uitvoeringen. Met enkele carburateur levert hij als GTS 75 paardekrachten (55 kW). In de GTX- en TXE-varianten is de motor voorzien van een dubbele carburateur en is hij goed voor 92 paardekrachten (65 kW). De GTX en TXE gelden dan ook als de reiswagens in het 19-gamma.

Geheel nieuw is de E6J-motor met een exacte inhoud van 1390 cm³. De motor kreeg de toevoeging 'Energy', omdat hij bijzonder zuinig met de brandstof omspringt. Tachtig paardekrachten (57,5 kW) komen er vrij uit deze motor, die terug te vinden is in de Renaults 19 TS en GTS. De GTS is er derhalve met, of zonder katalysator. Ook nieuw is de dieselmotor van de Renault 19. Deze heeft een inhoud van 1870 cm³,

levert 65 paardekrachten (47 kW) en maakt van de Renaults 19 TD, GTD en TDE bijzonder vlot te berijden auto's.

Veel pit, om niet te zeggen héél veel pit heeft de versie met zestienkleppen motor. Een topsporter, waarop we overigens nog even zullen moeten wachten, want hij komt volgend voorjaar. Dank zij hoogst moderne zestienkleppentechniek is de super-19 goed voor 140 paardekrachten (101 kW) en een top van ver over de tweehonderd kilometer per uur!

PROEFRIT

Al met al biedt Renault de 19-koper ruim voldoende keuze. Met de nieuwe telg is dan ook een veelzijdige loot aan de Renault-stam toegevoegd. Een auto ook, die door de vakpers uitermate goed is ontvangen. Als voorbeeld geven we u tot slot de conclusie van Willem Leniger, hoofdredacteur van het vooraanstaande autoblad van de ANWB, de Autokampioen. Hij besloot zijn impressie van de Renault 19 als volgt:

"Renault heeft met de 19 een modern geconstrueerde auto in huis die technisch op hoog niveau staat, een gezonde brok comfort en ruimte combineert met goede rijeigenschappen en een modern, zij het niet al te opvallend uiterlijk. Verwacht mag worden dat de auto qua zuinigheid en (geringe) onderhoudskosten goed zal scoren." Een conclusie, die wij namens Renault Revue ten volle kunnen onderschrijven. En we zijn ervan overtuigd dat u, na een proefrit in december bij uw Renault-dealer, tot precies dezelfde slotsom zult komen!



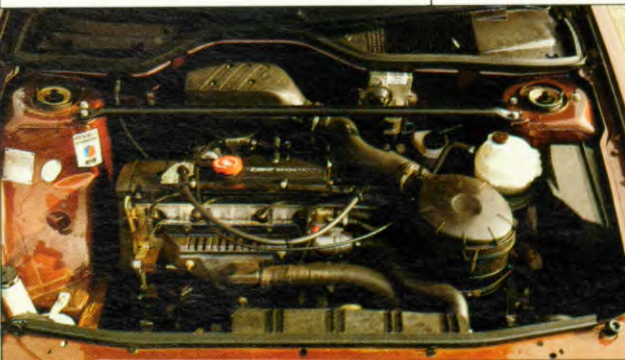
...De bagageruimte biedt veel variatie.



De laddrempel is bijzonder laag...



...De nieuwe Energy-motor onderscheidt zich door zijn pit en zuinigheid...

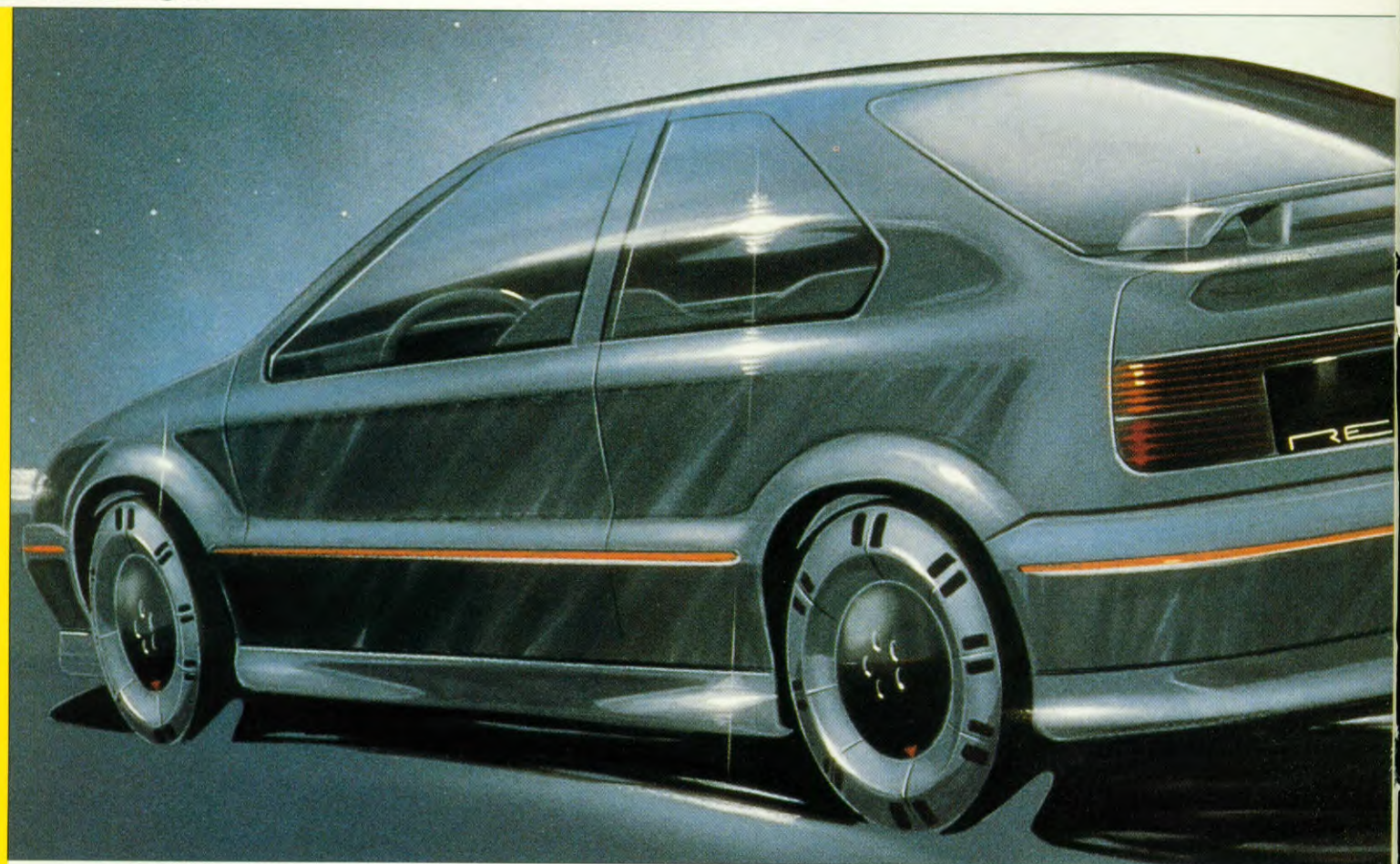


de passagiersruimte beter is beschermd. Maar het veilige karakter van de 19 blijkt bijvoorbeeld ook uit de verstevigde spatborden en deuromlijstingen, de plaats van de brandstoftank (tussen de achterwielen), de gelijmde voorruit die de carrosserie een grotere stijfheid bezorgt, de verankering van de voorste rolgordels aan de stoelen en het gebruik van zachte materialen voor het dashboard.

ENORME BINNENRUIMTE

Het gestroomlijnde en moderne uiterlijk is niet ten koste gegaan van de binnenruimte. De Renault 19 heeft een bijzonder ruim interieur, dat in auto's van een hogere klasse niet zou misstaan. Om een voorbeeld te geven: de afstand van het gaspedaal tot de rugleuning van de achterbank is met 1,82 meter zelfs nog iets groter dan die van de Renault 21. En dat is al een auto die door de vakpers veelvuldig is geprezen vanwege zijn enorme binnenruimte!

Bij de inrichting van het interieur is optimaal gebruik gemaakt van de



NIEUWE KLASSE

De nieuwe Renault 19 is leverbaar! Met deze aantrekkelijke gezins- en zakenauto biedt Renault een moderne, ruime en fraaie middenklasser. Een auto ook, die zich onderscheidt door het grote aantal leverbare versies en die vanaf zijn introductie geroemd is om zijn degelijke constructie. De concurrentie heeft dus reden voldoende om nerveus te worden...

De slechts 42 maanden die nodig waren om de Renault 19 te ontwikkelen, zijn beslist niet voor niets geweest. De Renault 19 is de modernste en meest veelzijdige personenauto, die ooit uit de Renault-fabrieken rolde. Renault Revue schetst het nog prille levensverhaal van de nieuwe Renault 19.

November 1984: de eerste lijnen, die zullen leiden tot een mijlpaal in de Renault-historie, worden op papier gezet. In dit stadium heet het project nog 'X53'. Het ontwerp verloopt volgens een vastgelegde specificatie. Immers, de nieuwe Renault moet voldoen aan allerlei eisen op het gebied van veiligheid, comfort, ruimte, brandstofverbruik en milieu.

De Renault-ontwerpers vertalen deze eisen in lijnen, in tekeningen en uiteindelijk in vormen. In de eerste anderhalf jaar van de ontwikke-

ling van project 'X53' produceren de tekenaars honderden schetsen en tientallen schaalmodellen. Op deze wijze wordt de kiem gelegd voor de Renault van de jaren negentig.

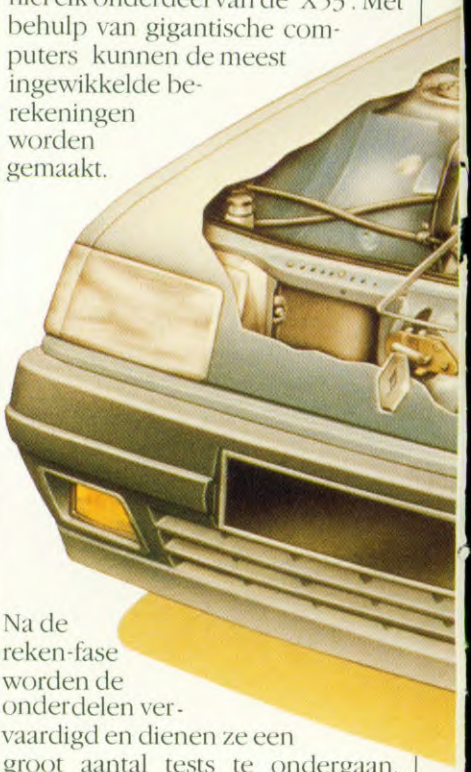
Niet alleen het uiterlijk begint zijn vorm te krijgen, maar ook het interieur krijgt de volle aandacht. Langzamerhand krijgt het project 'X53' zijn definitieve uiterlijk. Toch moet er nog heel wat gebeuren.

In de eerste plaats moet de auto er aantrekkelijk uitzien. Dat is voor de ontwerpers van de carrosserie het uitgangspunt. Daarom wordt van een aantal tekeningen een schaalmodel gemaakt. Uit al die modellen wordt weer een selectie gemaakt; modellen op ware grootte staan nu klaar voor een kritische beoordeling. Een groep mensen, representatief voor de toekomstige kopers-

groep, mag zijn oordeel vellen. In het grootste geheim wordt nu de uiteindelijke vorm voor de nieuwe Renault bepaald.

COMPUTERS

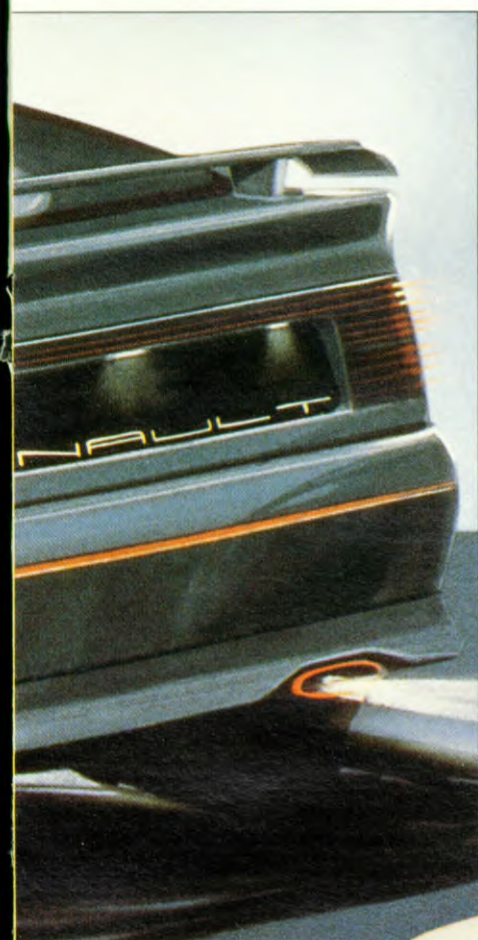
Circa tien maanden verder. Er zijn nog 32 maanden over voor de productie. Inmiddels ontwikkelen technici elk onderdeel van de 'X53'. Met behulp van gigantische computers kunnen de meest ingewikkelde berekeningen worden gemaakt.



Na de reken-fase worden de onderdelen vervaardigd en dienen ze een groot aantal tests te ondergaan. |

...Voor de ontwerpers van de Renault 19 stond één ding voorop: de auto moest er aantrekkelijk uitzien...





praktijk óók optimaal functioneren. Geen enkel detail ontkomt aan de loodzware tests: wioldoppen, bumpers, carrosserie-panelen, maar ook delen van het interieur, worden nauwgezet ontwikkeld en beproefd.

TECHNIEK

Ook de technici van Renault zijn in-tussen hard bezig om te zorgen dat de aandrijving van de 'X53' aan de hoogste eisen voldoet. Maar liefst drie nieuwe motoren zijn het gevolg van deze noeste arbeid: de 1,4 liter 'Energy'-motor, de 1,9 liter dieselmotor en de 1,8 liter 16-kleppen-motor. Maar ook de bestaande

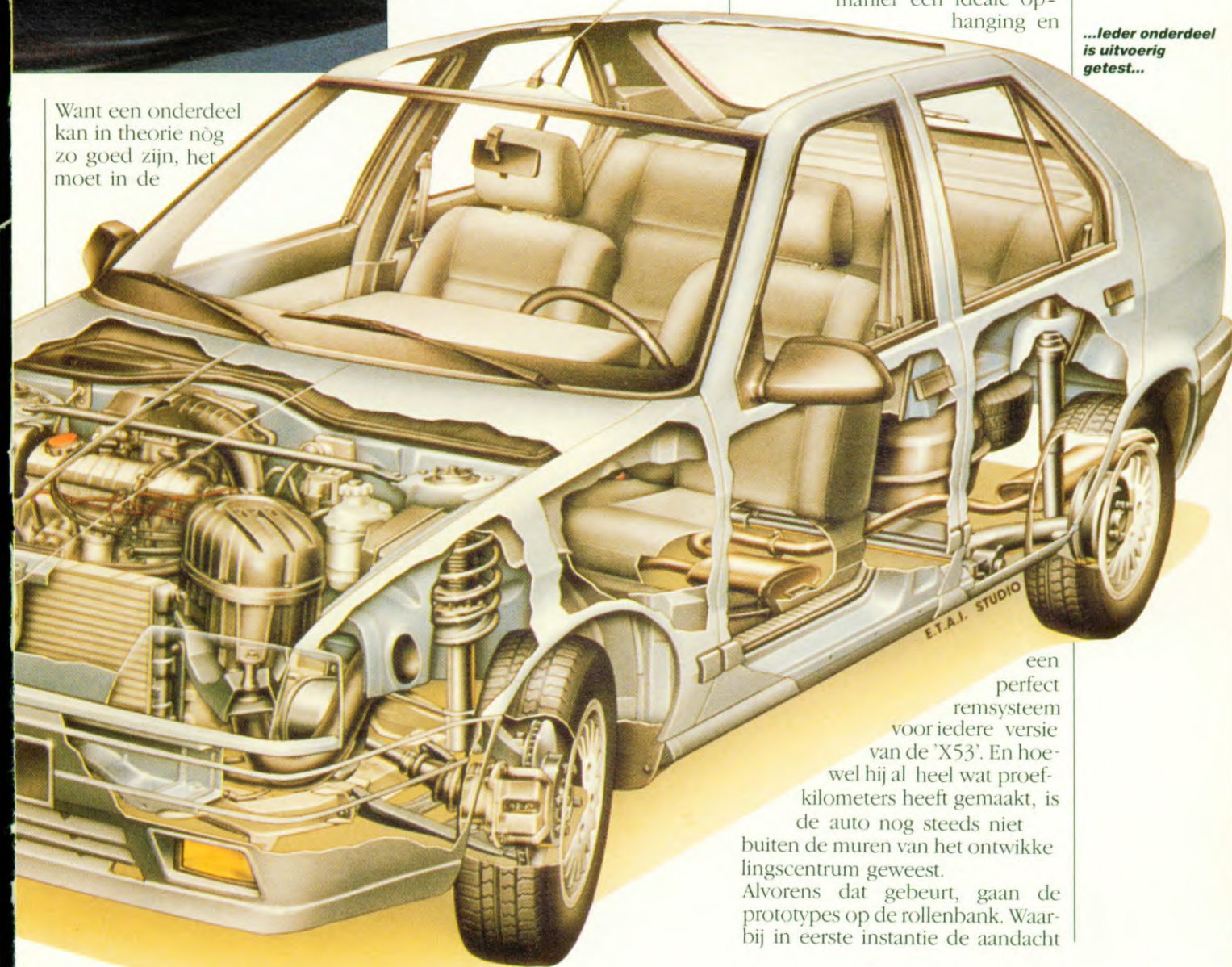
Renault-motoren worden danig onder handen genomen. Want in iedere uitvoering zal de Renault 19 in staat moeten zijn de concurrentie, zowel letterlijk als figuurlijk, vóór te blijven.

De aan de motoren verbonden versnellingsbakken worden op test-banken gezet en grondig beproefd. Op deze wijze worden 'ritjes' van zelfs vijftienduizend (!) kilometer nagebootst, zonder dat er ook maar één kilometer wordt afgelegd. Er wordt hevig geschakeld tijdens zo'n 'droge' testrit: tot tweehonderdduizend keer... Op soortgelijke wijze wordt het onderstel beproefd. De technici ontwikkelen op deze manier een ideale op-hanging en



...Ieder onderdeel is uitvoerig getest...

Want een onderdeel kan in theorie nóg zo goed zijn, het moet in de



een perfect remsysteem voor iedere versie van de 'X53'. En hoewel hij al heel wat proefkilometers heeft gemaakt, is de auto nog steeds niet buiten de muren van het ontwikkelingscentrum geweest. Alvorens dat gebeurt, gaan de prototypes op de rollenbank. Waarbij in eerste instantie de aandacht







... Op diverse schalen werden klei modellen vervaardigd...



...Speciale robots zorgen voor het afdichten van kieren...

uitgaat naar het hart van de auto: de motor. Daarna is de ophanging aan de beurt. Voor iedere versie wordt het meest geschikte systeem vastgesteld, met zo goed mogelijke veer- en dempings-karakteristieken.

'X53' WORDT RENAULT 19

De 'X53' mag nu bijna naar buiten. De laatste beproevingen binnen de muren van het ontwikkelingscentrum zijn opmerkelijk. De auto wordt onderworpen aan alle denkbare omstandigheden. Zoals temperaturen van min 20 tot plus 40 graden. Af en toe wordt er een regenbui op de wagen losgelaten, die z'n weerga niet kent. Het heeft allemaal z'n nut. Immers, de nieuwe Renault moet onder alle omstandigheden optimaal functioneren. Eindelijk is het dan zover. De 'X53' mag naar buiten! Sterker nog: hij móet nu naar buiten. Tal van testkilometers dienen te worden afgelegd op verschillende plekken van onze aardbol. De auto doorstaat uren lange trips door de gloeiend hete 'Death Valley' in de Verenigde Staten, moet op Groenland zijn koude start demonstreren en wordt op Afrikaanse karrespoeren duchtig aan de tand gevoeld.

BOTSPROEF

En natuurlijk ondergaat de 'X53' de meest zware (en wellicht meest spectaculaire) test van allemaal: de botsproef. Prototypen krijgen zware klappen te verduren. Tal van carrosserieën worden tegen betonnen muren gejaagd om maar één ding te kunnen aantonen: dat passagiers optimaal beschermd zijn wanneer zo'n zware klap in de realiteit optreedt.

De ontwikkeling nadert nu z'n einde. De 'X53' wordt - in al zijn verschillende uitvoeringen - getest en de prestaties gemeten. De nieuwe Renault voldoet. Daarmee is de 'X53' verleden tijd en kan er plaats worden gemaakt voor de auto van de toekomst:

de Renault 19 is geboren...

PRODUCTIE

Het nieuwe model is de trots van de hele Renault-organisatie. Want met de '19' wil Renault tot ruim in de jaren negentig koploper blijven in de middenklasse. Daarom ook werd, vóórdat het publiek met de nieuwe Renault kennis kon maken, eerst de productie gereorganiseerd.

EXTRA ROBOTS

Het productieproces is voor een groot deel geautomatiseerd. In de fabriek in Douai worden 143 extra robots ingezet, die het mens-onvriendelijke werk overnemen. Uiteindelijk zal de productie van één Renault 19 in Douai niet meer dan zestien uur in beslag nemen. Zoiets stelt natuurlijk zéér hoge eisen aan de kwaliteitsbewaking. Ook daar is de hulp van computers onontbeerlijk. Al tijdens de productie vinden verschillende tests plaats, zodat een eventueel optredende fout onmiddellijk wordt rechtgezet. De carrosseriecontrole is in de handen van lasercamera's, die nauwkeuriger werken dan welk mensenoog ook.

De Renault-fabrieken in Frankrijk (Douai, Maubeuge en Cléon), Spanje (Palencia en Valladolid) en Portugal (Sebutal), die zijn ingeschakeld bij de bouw van de Renault 19, zijn productie-technisch het neusje van de zalm. Met name de vestiging in Douai is één van de modernste autofabrieken ter wereld.

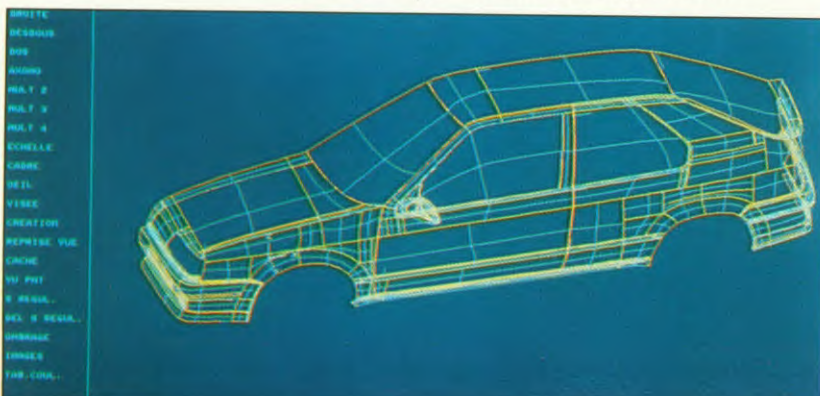
VERFBADEN

Er is Renault, bij de ontwikkeling van de 19, alles aan gelegen geweest om roestvorming uit te bannen. De nieuwste technieken worden daarbij gehanteerd. Zo is het een goede basis dat er wordt er gewerkt met voorbehandelde en verzinkte staalplaat, waarop via het zogenaamde 'cataforese-proces' allerlei beschermende laklagen worden aangebracht. Daarbij wordt, met behulp van elektrische spanning, de verflaag op de complete carrosserie aangebracht. Een betere methode om het koetswerk te beschermen is er gewoonweg niet!

Complete carrosserieën gaan vervolgens in een aantal verfbaden. Gevoelige plekken krijgen een extra behandeling, zodat zelfs de kleinste kiertjes goed afgesloten zijn. Uiteindelijk krijgt de body zijn definitieve kleur. Deze laatste laklaag wordt nog eens grondig bekeken op onregelmatigheden. En pas dan is de carrosserie klaar.

Terwijl het koetswerk ontstaat, is op een andere plek de productie van

...Bij de ontwikkeling van de Renault 19 maakte de computer over-uren...



motoren in volle gang. Per dag kunnen vijftienghonderd motoren voor de Renault 19 worden gebouwd. En ook hier geldt: een continue inspectie garandeert een hoge kwaliteit.

Uiteindelijk komen de carrosserieën en motoren bij elkaar voor de montage. Het omvangrijke modellenprogramma van de Renault 19 vereist daarbij een bijna ongelooflijke flexibiliteit van de organisatie. Want er zijn nog veel meer onderdelen, die elkaar bij de montage voor het eerst 'ontmoeten'. Ophanging, wielen, versnellingsbak, interieur en talloze - net zo belangrijke - onderdelen vormen samen met carrosserie en motor een uniek eindproduct.

De Renault 19...

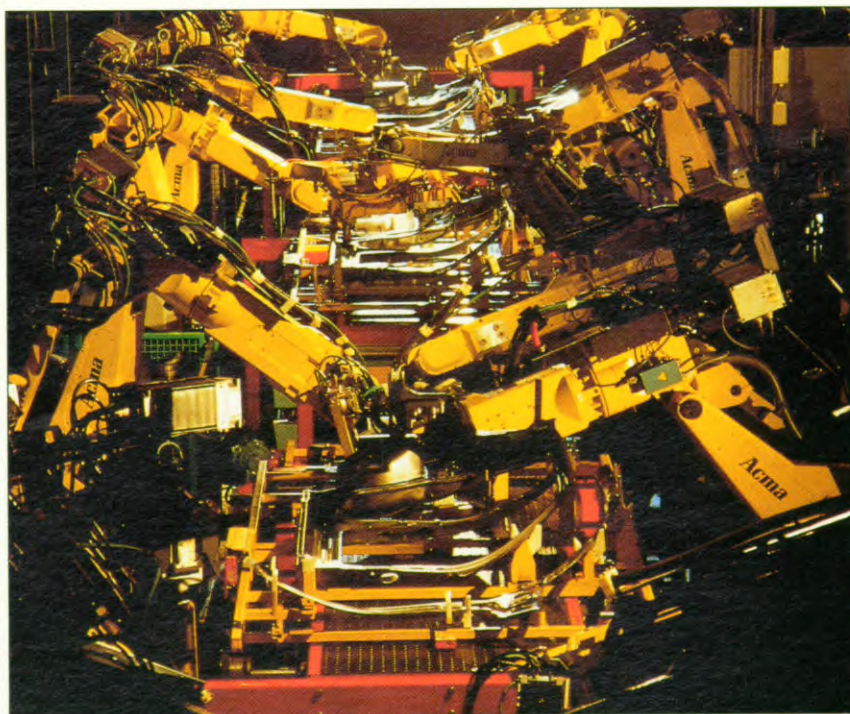
VERTROUWEN

Het vertrouwen in de 19 is dus volkomen terecht. Tot die conclusie zult u óók komen, wanneer u 'm in de showroom van uw dealer gaat bekijken. Want de Renault 19 is niet alleen modern van vormgeving. Er is meer. De auto is er in héél veel verschillende uitvoeringen. Vijf basismotoren, twee carrosserievarianten (drie- en vijfdeurs) en drie uitrustingsniveaus zorgen voor een uitgebreid gamma. Er is dus altijd een geschikte versie voorhanden.

RUIM INTERIEUR

De '19' is in alle gevallen leverbaar met drie- of vijf deuren. Binnen de compacte afmetingen (lengte: 4.155 mm, breedte: 1.676 mm en hoogte: 1.416 mm) is, mede dank zij de relatief lange wielbasis van 2.545 mm, een bijzonder ruim interieur voorhanden. De binnenuimte is vergelijkbaar met die van véél grotere auto's. De carrosserie zelf is gestroomlijnd en heeft een bijzonder lage Cw-waarde van 0,30. Dat draagt op zijn beurt weer bij aan een opmerkelijk bescheiden brandstofverbruik en een beperking van het windgeruis, hetgeen vooral op lange afstanden hinderlijk zou kunnen worden.

We noemden de Renault 19: nieuwe klasse. Het model neemt een eigen plaats in, aan de top van de mid-



...Met in totaal 253 robots is de fabriek in Douai één der modernste in Europa...



denklasse. 42 maanden ontwikkeling hebben geleid tot het concept van de gezins- en zakenauto. De '19' betekent dus een hoogtepunt voor Renault. En staat nu al bij de dealer. Overtuigend in alle opzichten...



19 16 V

De Renault 19 16V (16 Valve, of te wel zestien kleppen) beschikt over een nieuwe krachtbron, die er niet alleen mooi uitziet, maar ook nog eens heel mooie prestaties levert...

De 1.763 cm³ vier-cilinder levert 140 paardekrachten (101 kW) bij 6.500 toeren en bij 4.250 omwentelingen is er een koppel van 161 Nm voorhanden. Het super-hoge vermogen is mede te danken aan de eerder genoemde zestien-kleppen techniek. De topsnelheid is niet gering. Met 215 kilometer per uur komt de Renault op de plaats waar hij thuishoort: vooraan! De uitrusting is bijzonder sportief, zoals je mag verwachten van een comfortabele bolide. Lichtmetalen velgen, spoilers, brede banden, schijfremmen rondom en een zéér bijzonder interieur geven de '16V' een speciale plaats in het Renault 19 gamma. De wagen wordt verwacht in de loop van komend jaar.



MEER KEUS DAN OOI



RENAULT 5: COMPLETER DAN OOI

Een uitgebreid modellen-gamma met voor elk wat wils, dat is de Renault Super 5-serie. Klein van buiten, maar verrassend groot van binnen, ook dat is de Renault Super 5. Het gamma begint bij de Campus. Een driedeurs instapmodel, waar je zó mee op stap kunt gaan. Lekker vlot, lekker zuinig, lekker compleet en nog lekker goedkoop ook. Een pittige 1108 cm³, schone motor levert 46 paardekrachten en spaart ook nog ons milieu. Daar kom je mee vooruit. Wil je nog meer?

Dat kan, met de Renault 5 SL. De SL wordt geleverd met drie of vijf deuren. En een completere uitrusting. De SL is er met dezelfde motor als de Campus, maar ook (als Renault 5 SD) met een super-zuinige dieselmotor. Deze 1595 cm³ krachtbron levert maar liefst 55 pk, zodat deze diesel in prestaties niet achterblijft bij de andere Vijfjes. Hij is natuurlijk wel zuiniger dan z'n broertjes. Nóg zuiniger.

De Renault 5 TR is de volgende in de rij. De drie- of vijfdeurs 5 TR is uitgerust met een schone viercilinder motor, die een inhoud heeft van 1397 cm³. 61 paardekrachten zorgen voor méér dan gemiddelde prestaties.

Dezelfde motor, maar dan met 68 pk, drijft de Renault 5 GTS aan. En de Renault 5 Automaat, die hetzelfde hoge uitrustingsniveau heeft als de GTS. Plus de keuze uit drie of vijf deuren. Dit uitrustingsniveau is trouwens ook terug te vinden in de (driedeurs) Renault 5 GTD, die de dieselmotor uit de SD onder de motorkap heeft liggen.

Een 1721 cm³ benzinemotor wordt ingezet in de Renault 5 GTX, die met katalysator 87 paardekrachten en zonder 90 pk levert. De 87 pk-versie wordt ook in de meest luxieuze 5 gebruikt: de Baccara. Dit topmodel heeft onder andere stuurbevestiging, getint glas en een lederen interieur. Kortom, een limousine in een notedop. Tot slot is er nog de knaller uit het Renault 5 gamma: de GT Turbo. De naam zegt het al: in alles is dit Vijfje de sportieve top. De 1397 cm³ motor levert maar liefst 120 pk! Voldoende om vooraan te blijven.

Een speciale aanbieding in het Renault 5 gamma is de 'Tonic'. Op basis van de 5 SL krijgt deze versie diverse extra's mee voor een aantrekkelijke prijs. Zoals getint glas, een rechter buitenspiegel, ruitewisser/sproeier op de achterruit, complete radiovoorbereiding en speciale wielloppen.

RENAULT 19: MODERNER DAN OOI

De modernste middenklasser komt van Renault: de nieuwe 19. Nog maar net op de markt en nu al geprezen om de grote binnenruimte en het wel zeer grote aantal van maar liefst tweeëntwintig verschillende versies. Renault biedt de keuze tussen drie- en vijfdeurs modellen. Er komt ook een bestelversie van de 19, op basis van de GTS 'Energy' en de diesel-uitvoering.

Het gamma begint bij de 1397 cm³ benzinemotor, die de 19 TR en de luxieuzere 19 GTR aandrijft. Deze motor, die zijn betrouwbaarheid inmiddels ruimschoots bewezen heeft in onder andere de Renaults 9 en 11, levert 90 pk. De Renault 19 TD en GTD worden met hetzelfde uitrustingsniveau als respectievelijk de TR en GTR aangeboden. De 1870 cm³ dieselmotor levert 65 pk. Geheel nieuw is de 1390 cm³ 'Energy'-motor. Deze gloednieuwe krachtbron (die maar liefst 80 pk levert) drijft de 19 TS en GTS aan. De TS en GTS kunnen eventueel ook worden voorzien van een 75 pk sterke motor met katalysator. 90 paardekrachten levert de (ook al schone) 1721 cm³ viercilinder, die in de comfortabele GTX en TXE terug te vinden is.

De Renault 19 is een modern, dynamisch model. Dat wordt nog eens extra onderstreept door de 19 16 S, die vanaf voorjaar 1989 leverbaar wordt. De nieuw ontwikkelde 1763 cm³ viercilinder zestienkleps motor levert 140 paardekrachten. Daarmee is de Renault 19 16 S een ware sportauto: de top bedraagt 215 km/h!

Elders in deze Renault Revue besteden we meer aandacht aan de nieuwe Renault 19: het ontstaan, de techniek en de modellen.





RENAULT 21: MOOIER DAN OOI

Een sedan die z'n weerga niet kent, dat is de Renault 21. In zijn klasse onderscheidt de 21 zich door zijn aerodynamische, en tegelijkertijd stijlvolle uiterlijk. Maar natuurlijk ook door z'n grote binnenruimte. Dat geldt zeker ook voor de Renault 21 Nevada, de grootste Break in z'n klasse.

Het gamma van de Renault 21 begint bij de TL en de Nevada TL. Beide versies worden geleverd met een 1721 cm³ motor met katalysator, die 75 paardekrachten levert. Dezelfde krachtbron drijft de 21 GTL aan. Deze heeft een wat luxueuzere standaarduitrusting.

Met deze uitrusting worden ook 21 GTS en 21 Nevada GTS geleverd. Het onderscheid tussen GTL en GTS is vooral onder de motorkap terug te vinden. Bij de GTS levert de 1721 cm³ motor met katalysator 89 pk (zonder katalysator 90 pk).

De volgende modellen in het gamma zijn de GTX-modellen. Gemaakt voor hen, die een combinatie van hoog comfort en uitstekende prestaties waarderen. Renault biedt de GTX met twee motoren: een 1995 cm³ viercilinder (120 pk) en een 2165 cm³ (110 pk) met katalysator. Beide motoren zijn in de GTX en de Nevada GTX leverbaar. Iedere versie van de GTX is tevens leverbaar met een automatische versnellingsbak.

De 2165 cm³ motor duikt overigens nog een tweede maal op in het Renault 21 gamma. En wel in de vorm van de 21 Ti. De Ti is zowel in uitrusting als uiterlijk het sportieve broertje van de GTX.

Renault zou Renault niet zijn, als er geen super-sportieve versie van de 21 ontwikkeld zou zijn: de 2 Liter Turbo. De naam zegt het al: door middel van een uitlaatgascompressor is deze 21 in staat tot indrukwekkende prestaties. De 1995 cm³ motor levert niet minder dan 175 paardekrachten en daarmee kan de auto meer dan aardig uit de voeten. Ook voor de 21 heeft Renault diesel-versies ontwikkeld. De TD en Nevada TD hebben een soepele 2068 cm³ dieselmotor, die 67 pk levert. Wat meer luxe bieden de 21

GTD en Nevada GTD. En voor meer vermogen zijn er de 21 Turbo D en Nevada Turbo D met 88 paardekrachten onder de motorkap.

De Renaults 21 GTL/GTS en de Nevada GTS zijn daarnaast tijdelijk leverbaar in 'Symphonie'-uitvoering. Zéér begerenswaardige auto's, met onder meer centrale deurvergrendeling, een 'Radio Renault' met 4x6 Watt-luidsprekers, getint glas, een speciaal interieur, metallic lak en mistlampen vóór. De Nevada krijgt bovendien een bagagehoes en fraaie dakrailings.





RENAULT 25: MEER KLASSE DAN OOI

De vernieuwde Renault 25 biedt alles, wat een mens zich maar van een auto kan wensen. Klasse, comfort, veiligheid, ruimte. Alles verpakt in een modern uiterlijk, dat kort geleden geheel werd vernieuwd. De Renault 25 is meer dan ooit een limousine van de hoogste klasse.

De nieuwe 25 kenmerkt zich in de eerste plaats door zijn gemoderniseerde uiterlijk. De motorkap is langer en loopt nu tussen de (ook al vernieuwde koplampen) door naar

beneden. Grotere achterlichten sieren de achterzijde terwijl nieuwe bumpers een verdere bijdrage leveren aan de 'gladde' vorm van de toch al zeer aerodynamische Renault 25. Verder is voor alle modellen de standaard-uitrusting uitgebreid.

Renault biedt de 25 in vele verschillende versies aan. De 25 TS en de GTS Automatic hebben een 1995 cm³ viercilinder motor, die met 103 pk voor indrukwekkende prestaties zorgt. De GTS Automatic onderscheidt zich door het hogere uitrus-

tingsniveau en (zoals de naam al aangeeft) door de automatische versnellingsbak. Er is tevens een nieuwe tweeliter motor, welke voorzien is van moderne twaalfkleppen-techniek. De motor levert 140 pk.

Comfortabel en vlot is de 25 TX, die dank zij brandstofinspuiting goed is voor 120 pk. De TX, die overigens in uitrusting gelijk is aan de GTS Automatic, is ook leverbaar met een 2165 cm³ motor met katalysator. Ook die schone motor is terug te vinden in de weer wat luxueuzere Renault 25 GTX.

Van de viercilinder modellen stappen we over op de zescilinder versies. De Renault 25 V6 Injection is met, en zonder katalysator bij de dealer te bestellen. Met een inhoud van 2849 cm³ is een vermogen van respectievelijk 153 en 160 paardenkrachten voorhanden. De 25 V6 Injection Automatic heeft dezelfde cilinderinhoud, maar wordt ondersteund door het bedieningsgemak van de automatische versnellingsbak.



RENAULT ESPACE: RUIMER DAN OOI

Nog steeds uniek in z'n soort, in z'n mogelijkheden en zeker ook in z'n klasse: de Renault Espace. Espace betekent ruimte. Dat is een belofte, die Renault met de Espace zeker waarmaakt. Tot zeven personen kunnen in alle comfort plaatsnemen. Of er komt, door een herstelling van het interieur, een wel zeer grote laadruimte vrij.

In totaal omvat het Espace-gamma zes verschillende versies. Een 1995 cm³ viercilinder carburatie-

motor met 103 pk is de basismotor, die in de versies 2000 GTS en 2000 TSE aangeboden wordt. Dezelfde motor, maar dan met brandstofinspuiting (120 pk) drijft de 2000-1 en de 2000-1 Quadra aan. De Quadra is een heel bijzondere Renault. Dank zij permanente vierwielaandrijving biedt de Quadra ongeken- de rij-eigenschappen, ook op minder begaanbare (of glibberige) wegen. ABS is als optie leverbaar. Het Espace gamma wordt afgerond door de twee Turbo-Diesels: de Turbo-D en de Turbo DX.

Het topmodel van het Renault 25 gamma is zonder enige twijfel de V6 Turbo. Niet minder dan 182 paardenkrachten (via een inhoud van 2458 cm³ en een uitlaatgascompressor) laten er geen twijfel over bestaan: de Renault 25 V6 Turbo is zowel een representatieve als een sportieve auto. Op alle V6-modellen is elektrische stoelverstelling met geheugen leverbaar. In dat geheugen kunnen drie verschillende chauffeurs hun ideale zitpositie 'opslaan'. Er is ook een ergonomie-pakket voor de V6-uitvoeringen. Dat biedt de hierboven beschreven elektrisch bediende voorstoel, maar bovendien zes elektrisch op te blazen kussentjes in de beide voorzetels. Op die manier kan een ideale zitpositie worden ingesteld. Het pakket is ook verkrijgbaar op de GTX, dan echter alleen in combinatie met het comfort-pakket.

Naast deze benzinemotoren biedt Renault de keuze uit twee dieselmotoren. Uit 2068 cm³ is 70 pk beschikbaar voor de 25 TD en GTD of 85 paardenkrachten voor de Turbo D.

RENAULT GARANTIE PLUS EN ONDERHOUDS CONTRACT



RENAULT ALPINE: SPORTIEVER DAN OOI

Pur sang. Oftewel volbloed. De Renault Alpine is een volbloed auto, dat straalt er van af. Bijzondere prestaties en toch altijd voorspelbaar en betrouwbaar op de weg, bij iedere snelheid. De Alpine is gemaakt voor mensen, die het uiterste

van zichzelf en hun auto eisen. Maar die hun auto ook dagelijks gebruiken.

De Renault Alpine is er in twee versies: de V6 GT en de V6 GT Turbo. In de eerste ligt een 2849 cm³ V6, die goed is voor 160 pk, terwijl de V6 GT Turbo een 2458 cm³ krachtbron aan boord heeft, goed voor liefst 200 pk.

RENAULT EXPRESS: HANDIGER DAN OOI

Naast de Renault 5 Bestel (leverbaar met 1108 cm³ benzinemotor en 1595 cm³ diesel) heeft Renault ook de grotere Express voor het handige bestelwerk. De bestelwagen-uitvoering kan met drie verschillende motoren worden geleverd: 1108 cm³ (47 pk) en 1397 cm³ (60 pk) benzinemotoren en een 1595 cm³ (55 pk) dieselmotor.

Met zijruiten achter en een achterbank is de Express Combi geboren. Ook deze is in verschillende uitvoeringen op de markt gebracht. De Express 1.1 Combi heeft een 'schone' 1108 cm³ motor (46 pk) of een 1595 cm³ (55 pk) diesel. Tot slot is

er dan nog de Express 1.4 Combi GTL, de meest luxueuze Express Combi, met een 'schone' 1397 cm³ motor en 61 paardekrachten.

RENAULT TRAFIC: VEELZIJDIGER DAN OOI

Een bestelwagen met welhaast onbegrensde mogelijkheden, dat typeert de Renault Trafic. Zo comfortabel als een personenauto en zo bedrijfszeker als...iedere andere Renault.

Het gamma van de Trafic is te groot om op te noemen. Vier verschillende motoren, tien (basis-) carrosserievarianten, versies met voor-, achter-, of vierwielaandrijving en twee wielbases. Daaruit is altijd een goede keuze te maken!

Renault's Garantie Plus en het Onderhoudscontract zijn een extra service van Renault. Iedere koper van een nieuwe Renault kan de garantietermijn van één jaar verlenen met maar liefst twee jaar, of zich volledig vrijwaren van onverwachte reparatie- en onderhoudskosten. Zinnvolle accessoires, die de klant een optimale zekerheid bieden...

Voor een gering bedrag kan de Garantie Plus-overeenkomst worden gesloten bij de aankoop van elk type Renault. De klant bepaalt zelf de dekking: standaard of standaard plus.

Het standaard-niveau dekt de reparatiekosten van motor, versnellingsbak en differentieel, terwijl op het standaard plus-niveau ook nog eens de mechanische en elektrische componenten gedekt zijn gedurende 36 maanden of de eerste 100.000 kilometer.

Het voordeel voor de Renault-rijder is dat de dealer meteen repareert, zodat de auto altijd in optimale conditie is. Dat geeft een gevoel van zekerheid en van een zorgeloos rijplezier.

ONDERHOUDSCONTRACT

Het Renault Onderhoudscontract is een uitbreiding op de Garantie Plus en is in feite een op maat gesneden kilometer/kostprijs. Het onderhoudscontract wordt aangepast aan de gewenste kilometrage en looptijd van de Renault-rijder. Men kan kiezen uit een periode van één tot vier jaar of 20.000 tot en met 150.000 kilometer.

Daarvoor wordt een vast bedrag afgesproken, dat in termijnen wordt betaald. Op deze manier weet de Renault-rijder altijd waar hij aan toe is, want onderhoud en reparatie, mits uitgevoerd bij de Renault-dealer, kosten hem verder niets. Een absoluut voordeel is dat men vier jaar lang exact de kilometer-kostprijs van de auto weet.

Uw Renault-dealer vertelt u alles over de ongekende voordelen van Renault Garantie Plus en het Renault Onderhoudscontract.



