

AUTOHEEK

PRIJS F. 3,50

29



ALLES OVER DE
RENAULT 19

Populair-wetenschappelijk magazine voor automobilisten. Elke uitgave is volledig gewijd aan één automodel, in verschillende uitvoeringen.

Uitgave:

Wereld op Wielen
Productions BV
Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon: 070-264001*
Telefax: 070-280877
Telex: 31159 wow nl

Redactie:

Guus Peters
Gabriel Spierts

Vormgeving:

Sacha van Geest GVN
Den Haag

Lithografie:

1911 bv
Diemen

Zetwerk:

Speedset BV
Rijswijk

Druk:

Vlasveld B.V., Rotterdam.

Niets uit deze uitgave mag zonder voorafgaande toestemming van de uitgever worden overgenomen of vermenigvuldigd.

De afgebeelde auto's en technische specificaties kunnen in detail afwijken van de voor Nederland geldende specificaties.

© Wereld op Wielen Productions

IN DIT NUMMER

19 ... en al volwassen!

Computer-geboorte

'Qualité' als pré

Aero-dynamisch

Typen en modellen

'Energy'-ke motoren

Renault 19 16V: het paradepaard

Rij-impressie Renault 19 TXE

Voor uw persoonlijke Renault 19

19... EN AL VOLWASSEN!



We kennen Renault al sinds jaar en dag als een merk met modellen, die op de eerste plaats het comfort dienen. Met als toegevoegde waarde een opmerkelijk koetswerk en een speels instrumentarium. Wie de huidige producten van het Franse concern analyseert, komt echter tot de conclusie, dat comfort weliswaar nog steeds het visitekaartje is, maar dat er een duidelijk streven naar meer functionaliteit en degelijkheid te bespeuren valt.

Ook de nieuwe '19', die we in dit nummer van 'Autotheek' aan u voorstellen, tendeeft sterk in die richting...

Mooie strakke modellen met véél comfort, sterke motoren en een wegligging, die het midden houdt tussen sportief en comfortabel: dat zijn de ingrediënten, waarmee Renault aan de weg timmert. In dat kader moeten we ook het prototype Renault 'Mégane' plaatsen, dat op de Parijse autosalon (oktober 1988) enorm



1



3

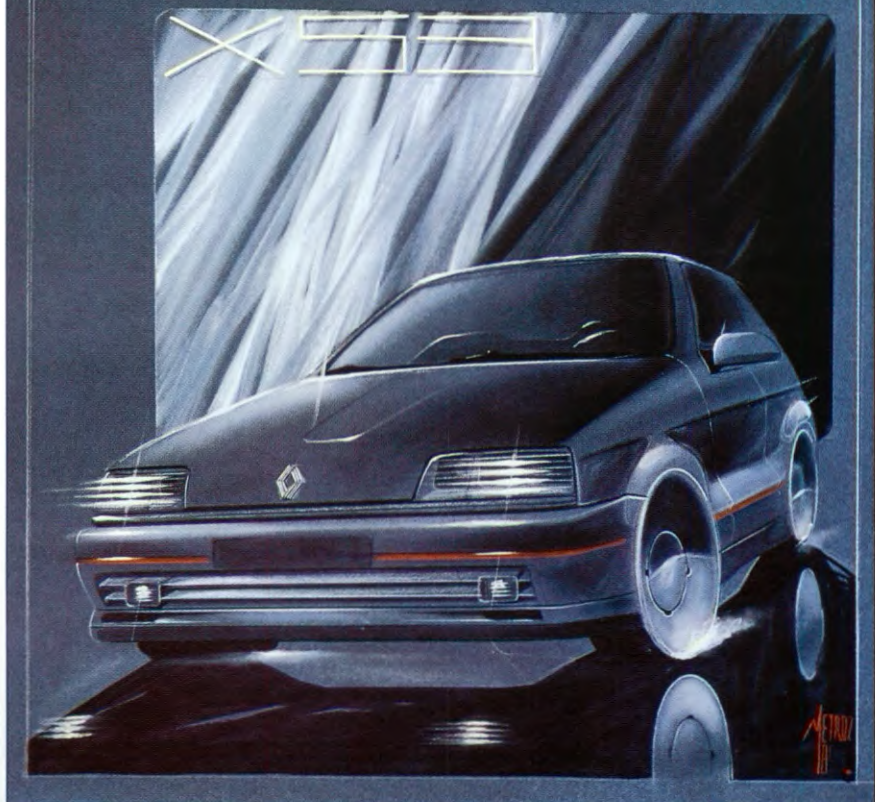
de aandacht trok van het publiek en de internationale vakpers. Een ware super-auto, die duidelijk laat zien, wat Renault voor de jaren negentig in petto heeft. Ultra-moderne technologie ('High-tech') is blijkbaar troef, want de Régie Renault ziet de getoonde Mégane (met een revolutionaire Cw-waarde van 0.21, een drieliter, zescilinder turbomotor met 250 paardekrachten, vierwielaandrijving, vierwielbesturing en een heel geavanceerde vijfbak!) als topklasse-model voor de tweede helft van de negentiger jaren.



2

Het streven naar meer kwaliteit en hoogwaardige techniek blijft echter niet alleen voorbehouden aan een toekomstige topklasse. Ook de middenklasse krijgt een behoorlijk stuk van de high-tech-'koek' mee. Dat wordt vooral duidelijk aan de hand van de nieuwe troef in de compacte klasse: de Renault 19. Door z'n robuuste en degelijke bouw, heeft hij meteen al een volwassen uitstraling, die zeker niet onder doet voor zijn naaste concurrenten. Van begin af aan hechtte Renault er waarde aan, van de nieuwe 19 een uitblinker te maken. Een topper, die op alle vlakken hoge punten zou scoren. Om dat te bereiken is kwaliteit nodig, en daarin heeft Renault de laatste drie en een half jaar enorm geïnvesteerd. Nieuwe productie-methoden, gecomputeriseerde fabricage en -assemblage en een ten dele gedigitaliseerde kwaliteitscontrole stonden aan de wieg van het nieuwe Renault-type. Dat Renault met deze nieuwe telg in het toch druk bezette middenklasse-segment voorop wil staan, mag blijken uit een totale investering van 5,8 miljard Franse francs. Niet voor niets biedt Renault in zijn 'dix-neuf' (19) dan ook tal van accessoires en extra's aan, die elders alleen in veel duurdere limousines leverbaar zijn. De mogelijkheid van een anti-blokkeer remsysteem (ABS), elektrisch te bedienen schuifdak en een op infrarood afstand-bediende centrale vergrendeling zeggen in dat opzicht genoeg...

1. ...In totaal werd 5,8 miljard Franse francs in het project Renault 19 geïnvesteerd...
2. ...Publiekstrekker op de Parijse autotentoonstelling en toekomstdroom: de Renault Mégane. 'High-Tech' in optima forma...
3. ...Mégane, super-auto van Renault voor de jaren negentig...

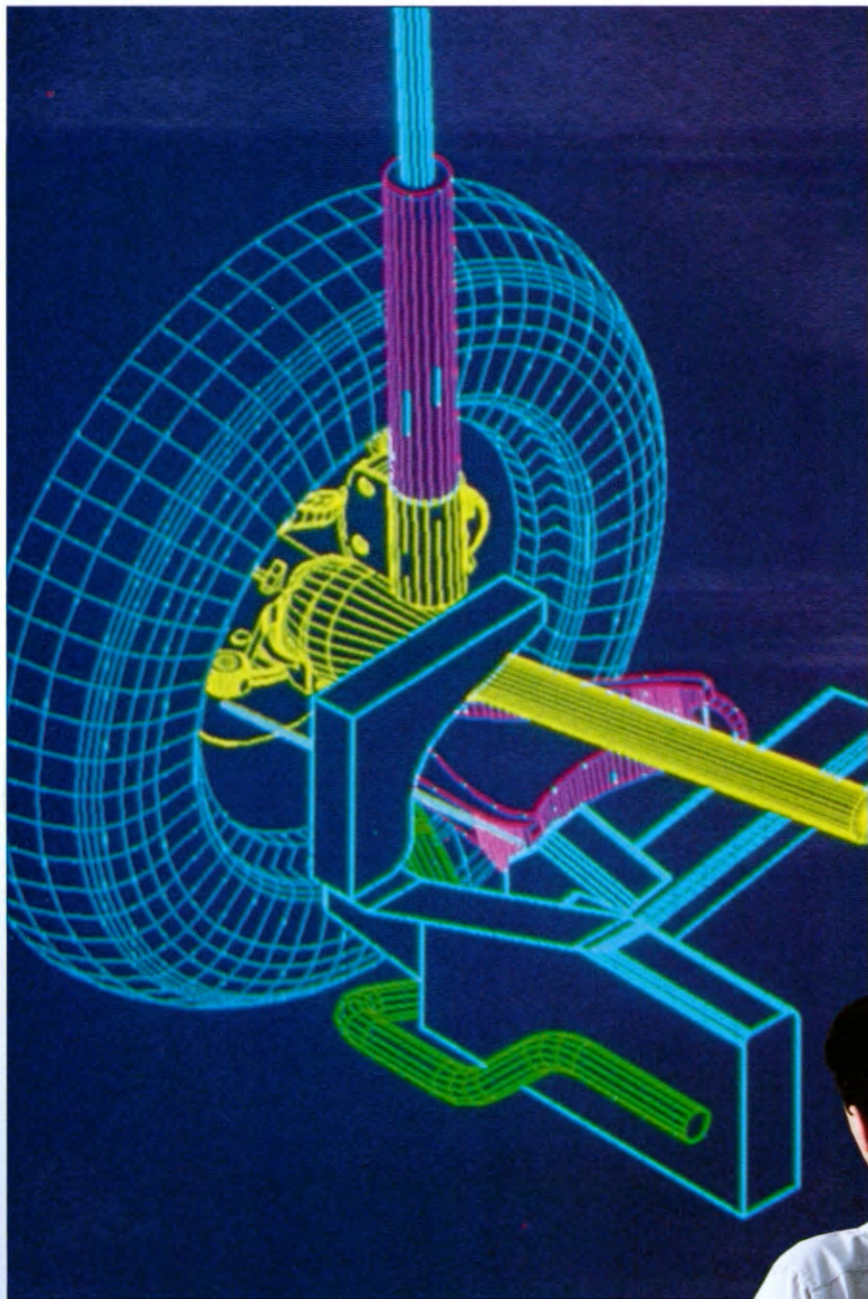


MET BLIJDSCAP GEEFT DE COMPUTER KENNIS...

Het ontwerpen en produceren van een nieuwe auto is vandaag de dag enigszins te vergelijken met het werk van een piloot. Nadat hij zijn machine 'hand-made' heeft laten opstijgen, schakelt hij over op de automatische piloot. Een soortgelijke werkwijze hanteert de auto-industrie momenteel ook. Design en ontwerp gebeuren in eerste instantie nog wel met de tekenstift in de hand, maar daarna komt de onmisbare computer op het plan, die de creatieve ontwerpdaad tijd- en kostenbesparend in produktieve banen zal leiden...

Een en ander verklaart, waarom Renault in een ware recordtijd van slechts veertig maanden de compleet nieuwe '19' kon ontwikkelen. Nog slechts kort geleden duurde een dergelijke, gigantische klus minimaal vijf jaar. De grootste verdienste van de computer is het overnemen van het immense rekenwerk, dat voor ieder apart onderdeel verricht moet worden. Na het opstarten van Project X53, de codenaam voor de Renault 19, koppelde het CAD/CAM-computerprogramma diverse natuur- en wiskundige wetmatigheden aan de ingegeven ontwerpen. Op die manier was het mogelijk, zonder ook nog maar één auto geproduceerd te hebben, om al in de ontwikkelingsfase na te gaan, waar bijvoorbeeld de stabiliteit en wielophanging verbeterd kon worden. Berekeningen, die voorheen weken en maanden in beslag namen, zijn nu met een simpele druk op de knop direct op te roepen. Bovendien is de werkwijze van de computer zó exact, dat precies berekend wordt, waar een verbindend stuk plaatstaal de grootste spanning te verduren krijgt. Zodat er

...Feilloze
berekeningen na één
druk op de knop...

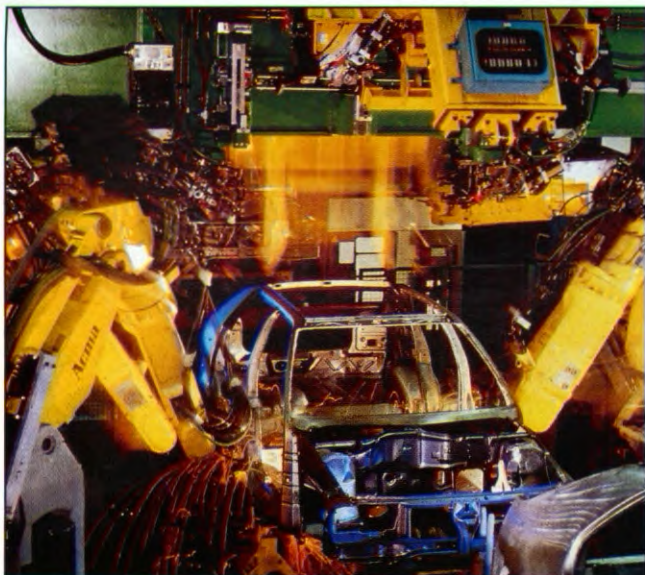


tijdig maatregelen genomen kunnen worden tegen bijvoorbeeld eventuele trillingen.

Veiligheid

Het is vooral aan de op de computer nagebootste trillings- en torsie-tests te danken, dat de Renault 19 uitblinkt door een ongekennde robuustheid. Diverse onderdelen zoals kokerbalken, voorstijlen, deuren, de middentunnel en achterklep, zijn voorzien van extra dik metaal. Dat komt rechtstreeks ten goede aan het rijcomfort en de wegligging. Bovendien





...Talloze camera's en sensoren rond de produktielijnen sluiten hun wakende en corrigerende ogen nooit...

zijn genoemde versterkingen een niet onaanzienlijke bijdrage aan de passieve veiligheid van de Renault 19, waarin zaken als kreukelzones en een inschuifbare stuurkolom uiteraard niet minder dan logisch zijn.

Fabricage en controle

Niet alleen in de ontwerpfase doet de computer zijn nuttig werk, ook bij de produktie en tijdens de kwaliteitscontrole is hij onmisbaar. Iedere autofabrikant stelt zich ten doel, optimaal en op een kwalitatief hoog niveau te produceren. Maar liefst 5,8 miljard Franse francs werden in het Renault 19-project geïnvesteerd, waarvan alleen al 1,7 miljard in de modernisering van de fabriek bij de Franse plaats Douai. Zo is de capaciteit van het computergeheugen in de fabriek van Douai veertienhonderd keer (!) groter dan vroeger, bij de fabricage van de 9/11-serie.

Daardoor is het niet alleen mogelijk de produktie optimaal te stroomlijnen, maar ook de voor de kwaliteitsbewaking zo belangrijke controlefuncties uit te breiden. Diverse camera's en sensoren sluiten hun wakende en corrigerende ogen nooit en staan zo, dag en nacht, garant voor een opperbeste en betrouwbare Renault 19.

Samenspel

In totaal zijn het 253 robots, 400 programmeerbare automaten, 700 computerterminals, 20 laserbestuurde controlecamera's en nog eens 30 driedimensionale meetinstrumenten, die in de fabriek 'samenwerken'. Vél tijd is verder geïnvesteerd in de samenwerking met de vele leveranciers, de toeleveringsbedrijven. Die al heel vroeg bij de ontwikkeling van



de Renault 19 betrokken zijn. Een strikt systeem van controles en onderlinge aanvullingen ziet er op toe, dat de levering exact op tijd geschiedt en dat de kwaliteit aan de hoge Renault-standaard voldoet. Een geslaagde samenwerking, die de Renault 19-bestuurder bijvoorbeeld merkt aan de nieuwe stoelen met veel nieuwe

... Mede door de hulp
van computers, kon
de Renault 19 in een
recordtijd worden
ontwikkeld, zonder
ook maar enige
concessie te doen
aan kwaliteit...



'QUALITÉ' ALS PRÉ...



snufjes. Zoals de verstelbare hoogte, de regelbare lendensteun en een aan de stoel bevestigd insteekpunt voor de veiligheidsgordel.

Het is duidelijk, dat de productie van de Renault 19 op een hoog niveau staat. En dat is de basis voor een vooruitstrevend, degelijk en waardevol produkt. Wat dat betreft voert de Régie een strenge regie.

In de klasse, waarin de Renault 19 naar wij aannemen heel succesvol zal worden, wordt scherp gelet op degelijkheid en betrouwbaarheid. De eisen aan kwaliteit zijn hoog, omdat de wagens door allerlei soorten berijders voor diverse doeleinden gebruikt worden. Middenklassers in het algemeen hebben doorgaans een hard leven en worden zeker niet zo in de watten gelegd als menig gekoesterde sportwagen, coupé of cabriolet. Vandaar, dat Renault er bij de nieuwe 19 alles aan gedaan heeft, om meteen al bij de introductie op een kwalitatief hoog niveau te staan. Logisch, want er liggen genoeg concurrenten op de loer...

Om bij dit streven naar nóg meer kwaliteit niets aan het toeval over te laten, spitste Renault zijn kwaliteitsplan op drie hoofdlijnen toe. Alvorens aan de ontwikkeling van de nieuwe gezinswagen te beginnen, werd intensief onderzoek gedaan naar de eisen en wensen van duizenden automobilisten. Hun strenge oordeel stond aan de basis van het eerste Renault 19-ontwerp.

Duurtests

Nadat de Renault 19 zijn uiteindelijke vorm en techniek gekregen had (dat was al 22 maanden na de lancering van het project!) onderging hij een reeks moordende en loodzware duurtests in diverse afgelegene en uiteenlopende uithoeken van deze aardbol. Onder de meest extreme klimatologische omstandigheden werd de Renault 19 aan de tand gevoeld. Want temperatuur-schommelingen van min 20 tot plus 40 graden, water, modder, zand en zout brengen onherroepelijk het kleinste mankementje aan het licht. Wat niet aan de strenge Renault-kwaliteitseisen voldeed, werd onmiddellijk vervangen en eventueel opnieuw ontworpen. Waarna het spelletje weer van voor af aan begon... Maar liefst 7.500.000 testkilometers

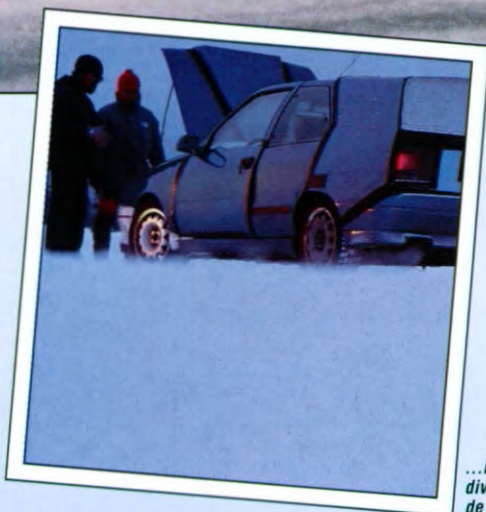


moest de nieuwe Renault afleggen, om uiteindelijk te beantwoorden aan het doel: een nieuwe, voortreffelijke auto die de naam Renault met trots zou dragen.

Toeleveringsbedrijven

Gezien de diverse grondstoffen die voor de bouw van een auto gebruikt worden, kan Renault niet zonder toeleveringsbedrijven. Ook die ondergaan natuurlijk een uitermate strenge controle. Zowel in de ontwikkelings- als productie-fase worden alle aangeleverde onderdelen permanent gecontroleerd, zodat ook de van buitenaf geleverde kwaliteit optimaal is. De eisen, die aan huidige en toekomstige toeleveringsbedrijven gesteld worden zijn niet mis!

Afgezien van een perfect produkt moet de bedrijfsvoering zeer modern zijn, om zich snel en effectief aan schommelingen in de markt aan te passen. Bovendien dienen de bedrijven concurrerend te zijn, een gezonde financiële achtergrond te



...Duurtests in diverse uithoeken van de aardbol...

hebben, alsmede over goede export-faciliteiten en een eigen onderzoeks-afdeling te beschikken.

Kwaliteit

Ook het eigen personeel werd kritisch bekeken en dat resulteerde in een scholingsprogramma van niet minder dan 500.000 uur voor de 'operators' in de



...Vóórdat de '19' op de markt verscheen, hadden honderden 'proef-exemplaren' bij elkaar reeds zeven en een half miljoen testkilometers afgelegd!...

...Zelfs de kleinste mankementjes komen op de moordende martelbaan van Renault onherroepelijk aan het licht...

...Loodzware remmentests onder de meest extreme omstandigheden...

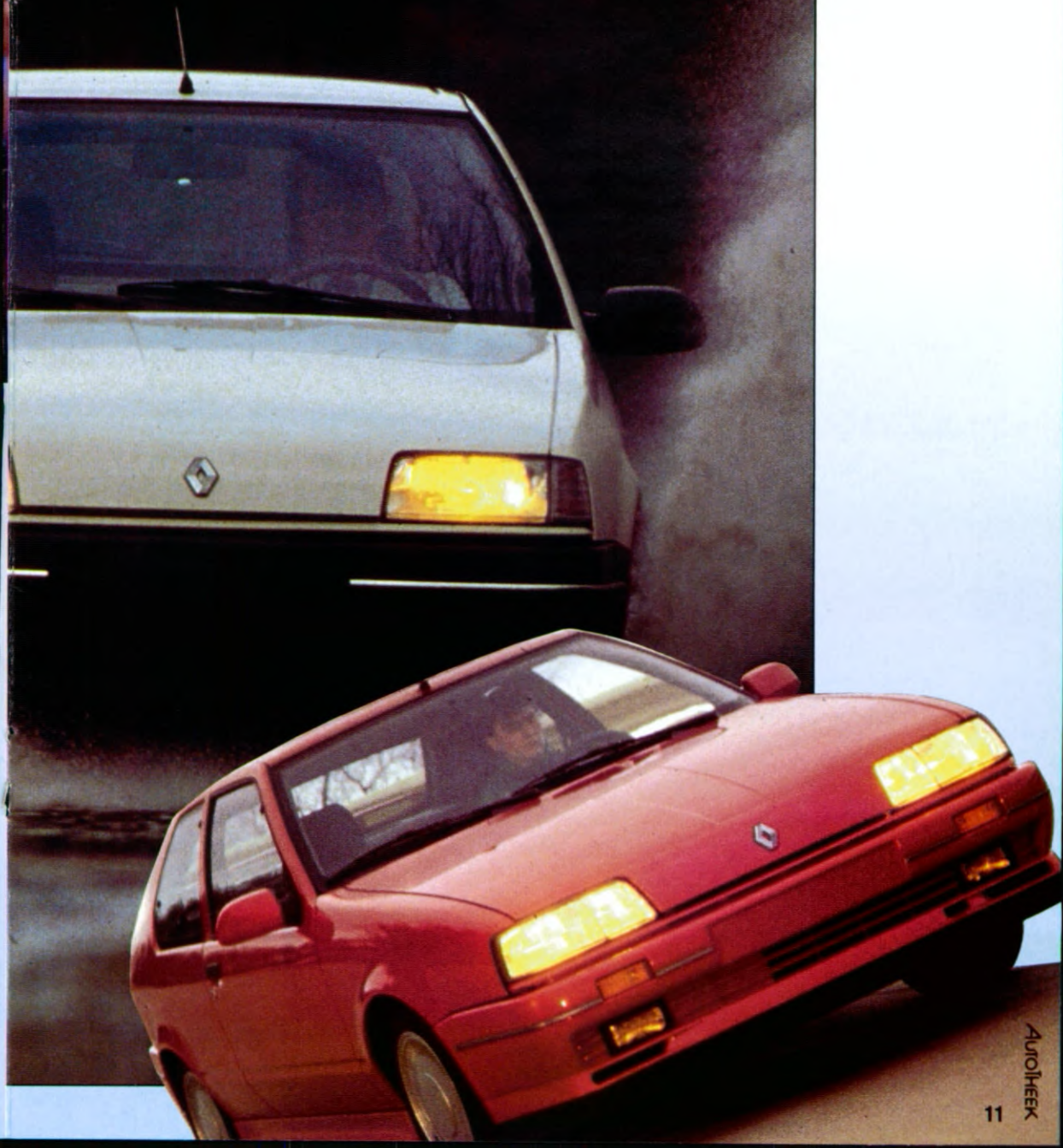


fabriek, die op deze manier optimaal hebben leren omgaan met nieuwe elektronische meet- en productieapparatuur.

De inzet van bijna onfeilbare, computer-gestuurde technieken en de daarin verwerkte controle-systemen maken duidelijk, dat bij Renault mens en machine maar één ding voor ogen hebben: kwaliteit. Later in deze 'Autotheek'-editie komen we hierop nog terug. We kunnen echter nu al stellen, dat de Renault 19 qua comfort, prestaties en afwerking een niveau bereikt heeft, dat zeker zo hoog is als dat van zijn sterkste concurrenten.



*...Permanente
controle, hier
bijvoorbeeld op
lekkage's...*



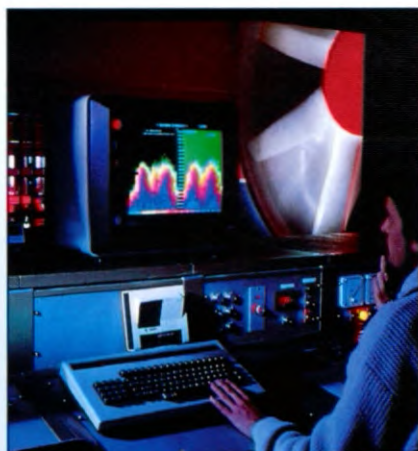
AERO-DYNAMISCH...



1

De ontwerpers van een sportwagen hebben het over het algemeen wat makkelijker dan hun collega's bij het tekenen van een normale personenauto. Wie bij de exclusieve sportwagenfirma's de tekenstift mag hanteren, kan zijn ontwerp-lusten beter kwijt, omdat er dan meestal meer ruimte is voor opvallende, nieuwe oplossingen. Bij het ontwerp van een middenklasser ligt dat even anders. Niet alleen moet er extra op de financiële en technische haalbaarheid van het ontwerp gelet worden, ook de wensen van de vele miljoenen rijders dienen natuurlijk ruimschoots aan bod te komen...

Een moderne middenklasser is van huis uit een 'all-round' auto, die aan een enorm aantal gebruiksdoeleinden moet voldoen. Zo dient men niet alleen aan de eisen van gezinshoofden tegemoet te komen, maar óók aan die van kilometer-vreters, die de wagen voor zijn werk zonder pardon zwaar beladen als verkapte stationcar gebruikt. Voor de sportieve rijder is er bovendien een snelle GT met een bomvaste wegligging nodig. Kortom: een serie-auto dient een manusje van alles te zijn, met handzame buitenmaten, véél binnenruimte, een behoorlijke dosis comfort en hij moet natuurlijk veelzijdig in het gebruik zijn. Het ontwerpresultaat is dan bijna altijd een robuust gebouwde, 'no-nonsense' auto, die functioneel van vormgeving opvallend onopvallend is.



1. ...Rekening houden met de wensen van miljoenen rijders...

2. ...Talloze computers in de fabriek zorgen voor een ongekennde robuustheid...

3. ...Het design biedt heel wat interessante, aerodynamische snuffjes...

2

3





5



Daarin moeten we dan ook de verklaring voor het feit zoeken, dat de Renault 19 je meteen al het gevoel geeft, dat je 'm al lang kent. Maar we zouden de waarheid geweld aandoen als we beweren, dat de Renault 19 ondergaat in de massa!

Cw-waarde: schoolvoorbeeld

Wie de stoere lijn van Renault 19 wat langer bekijkt, zal ontdekken dat het design heel wat interessante, aerodynamische snufjes te bieden heeft. Kijkt men de nieuwe Renault bijvoorbeeld recht in zijn 'ogen' (herstel, koplampen...), dan valt onherroepelijk het lage voorfront op met twee karakteristieke lijnen op de motorkap. Niet voor niets heeft de Renault 19 een voor zijn klasse voorbeeldig lage Cw-waarde van 0.30. Daarmee mogen we de wagen tot de aerodynamische koplopers in de middenklasse rekenen! Behalve de strak vormgegeven, sterk aflopende neus, het ontbreken van een grille en de gelijkde, iets gebolde voorruit, is het vooral aan de schildbump met geïntegreerde spoiler te danken, dat de Renault er heel goed uitziert en opval-



4. ...Er is enorm veel tijd geïnvesteerd in de samenwerking met de toeleverings-bedrijven...
5. ...Instrumenten-paneel: overzichtelijk en iets naar de bestuurder toegedraaid...
6. ...Ondanks de functionele 'no nonsense'-vormgeving gaat de Renault 19 zeker niet onder in de massa...



lend goed gestroomlijnd is. Kenmerkend zijn verder de achterklep, die dank zij een moderne perstechniek voorzien kon worden van een ingebouwde achterspoiler. Ook aan de onderkant werd door de ontwerpers nogal wat aandacht besteed. Afgezien van de eerder genoemde, kunststof schildbumpers zorgen speciaal ontwikkelde luchtgeleidings-platen voor een snelle en adequate luchtafvoer. Vóórdat de rijwind echter weer de wijde wereld ingaat, heeft zij via een ingenieus geleidingssysteem (dat al bij de voorbumper begint) haar koelende dienst aan motor en remmen volbracht.

Stoer

Zonder twijfel kan men stellen dat de Renault 19, in vergelijking met zijn voorgangers, een stuk ronder is van vorm. De lijnen en contouren van de wagen gaan mooi vloeiend in elkaar over. Het is dan ook die rondere uitstraling (en daar herinnert hij héél even aan de vroegere Renault 14, die qua ontwerp zijn tijd vèr vooruit was) die de '19' zijn robuuste karakter geeft. Vooral aan de achterkant met zijn forse achterlichten oogt hij stoer.

Ruim interieur

Ook bij het interieur zette de Régie Renault de ingeslagen weg naar meer functionaliteit voort. Om bestuurder, passagiers en bagage optimaal de ruimte te geven, groeide de Renault 19 ten opzichte van de vroegere Renault 11 in lengte dik tien centimeter en in breedte

nog eens drie centimeter. Bij deze royale afmetingen (4.15 meter lang, 1.69 meter breed) komt niemand iets te kort. Het ruimtegevoel komt zelfs overeen met dat van veel grotere auto's. De vormgeving van het dashboard kenmerkt zich door een grote mate van functionaliteit en overzichtelijkheid. De bediening van geluids-installatie (keurig achter een klepje weggewerkt), verwarming en ventilatie is enigszins naar de bestuurder toegedraaid. Het in de Renault 19 gebruikte meubilair is daarbij uitermate comfortabel, zonder direct tè week te worden.

Men zou het totale ontwerp van de Renault 19 als volgt kunnen samenvatten: een strakke, vijfdeurs carrosserie, die vorm geeft aan een ruim en functioneel gestyled interieur. Niets meer en niets minder. En is dat niet precies wat de veeleisende koper van een auto in de middenklasse zoekt?



AUTOTHEEK



TYPEN EN MODELLEN

De Franse wagen is sinds jaar en dag bekend en geroemd vanwege het hoge niveau aan comfort. Als Renault-rijder mag je dan ook wel wat verwachten van de nieuwe 'dix-neuf' (19). Renaults nieuwe paradepaardje presenteert zich met vier uitrustingsniveaus. We lopen ze even met u door...

De modellen met een 'T' in de lettercode hebben het basispakket. Daarin zijn onder andere opgenomen: beklede portierpanelen, open hoofdsteunen, een kilometer- en dagteller, twee achteruitrijlichten, een complete radiovoorbereiding met afschermklepje, een intervalschakelaar en een verklikkerlicht voor de brandstofreserve.

Wanneer de lettercombinatie 'GT' gegeven is, worden aan het basispakket twee van binnenuit verstelbare buitenspiegels, kaartvakken, een achterrautewisser, halogeen koplampen, een beklede en verlichte kofferruimte, een waarschuwingsignaal voor brandende lichten en een elektronische oliepeilmeter (!) in het dashboard toegevoegd.

Wie echt verwend wil worden komt bij de TXE-uitvoering terecht. Buiten de al eerder genoemde accessoires wordt dit exclusieve topmodel uitgerust met bijvoorbeeld mistlampen vóór, velours bekleding, een in twee ongelijke delen neerklapbare rugleuning van de achterbank, elektrisch bediende zijruiten, centrale deurvergrendeling met infrarood-afstandsbediening, een in hoogte verstelba-



1. ...Topmodel van de 19-serie: de TXE...
2. ...Standaard op de TXE: breedstralers...
3. ...In alle 19's zijn hoofdsteunen standaard...
4. ...Het basismodel, de TR is al héél compleet...



2



3

re bestuurdersstoel met regelbare lendensteun en een eveneens in hoogte verstelbaar stuur. Veel van deze extra's zijn tegen meerprijs óók leverbaar op de andere 19-versies.

Exclusieve extra's

Wie aan de TXE nog niet genoeg heeft, kan opteren voor lichtmetalen velgen, twee elektrisch bedienbare en verwarmde buitenspiegels, stuurbekrachtiging, een Renault-radio met anti-diefstalcode,

4





5



6



7



9

alarm-installatie, elektrisch te openen zonnedak, boordcomputer (alleen de zestienkleps Renault 19 16V) en, last but not least, het sterk veiligheids-verhogende anti-blokkeer remsysteem (ABS). Vooral met de laatst genoemde extra's is de Renault 19 zijn naaste mededingers een forse stap vóór.

Zestienklepper

De sportieve Renault 19 16V is een hoofdstuk apart, want die doet er nòg een schepje bovenop. Naast de toch al zeer complete TXE-uitrusting biedt de snelle, 140 paardekrachten sterke zestienklepper nog in de carrosseriekleur gespoten bumpers, drempelstukken (de zogenaamde 'skirts') en buitenspiegels, extra spoilers, brede 195-er banden, 6,5 inch velgen, een digitaal klokje, driespaaks sportstuur, oliedrukmeter en een kilometerteller tot 240 kilometer per uur.



8

5. ...Een overzichtelijk dashboard...
6. ...Een wisser achterop is voor de meeste modellen standaard...
7. ...De spiegel is van binnenuit verstelbaar...
8. ...De Renault 19 GTS (voorgond) en de GTD daarachter...
9. ...Een ruim dashboardkastje...

Uitrusting/Opties

Achterbank-rugleuning,
neerklapbaar in delen
Wisser/sproeier op achterraut
ABS-remsysteem
Buitenspiegels links en rechts
Dagteller
Centrale deurvergrendeling
Getint glas
Analoog klokje
Verlichte kofferruimte
Halogeen koplampen
Stuurbokrachtiging
Verstelbaar stuurwiel
Afsluitbare tankdop
Toerenteller
Verstelbare rol gordels voor (5-deurs)
Vijfversnellingsbak, handgeschakeld
Voorruit, gelaagd glas
Waarschuingszoemer verlichting
Elektrisch bediende zijruten
Boordcomputer (7 functies)
Bestuurdersstoel, verstelb. hoogte +
verstelbare lendesteunen
Elektrisch bediend zonnedak
Radio Renault 4x6 Watt

TR TS TD	GTR GTS GTX GTD	TXE	16V
○	○	●	●
○	●	●	●
—	○ ²⁾	○	○
○	●	●	●
●	●	●	●
—	○	●	●
○	○	●	●
—	●	●	● ¹⁾
—	●	●	●
—	●	●	●
—	○ ⁴⁾	○	○
—	○	●	●
●	●	●	●
—	—	●	●
●	●	●	●
● ³⁾	●	●	●
●	●	●	●
—	●	●	●
—	○	○	○
—	—	—	○
—	○	●	●
—	○	○	○
—	○	○	○

— = niet verkrijgbaar ● = standaard ○ = optie

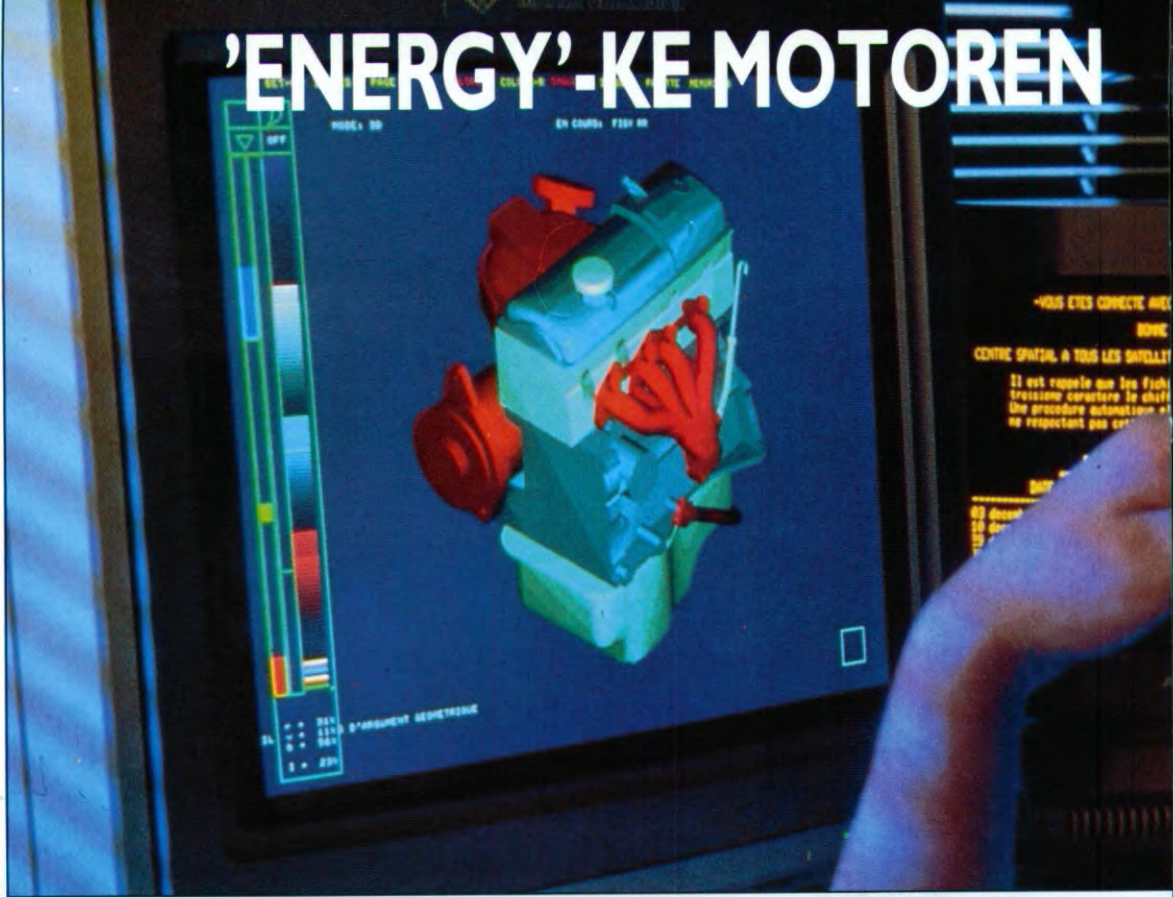
¹⁾ digitaal klokje

²⁾ bij GTX

³⁾ bij TR als optie

⁴⁾ bij GTX en GTD

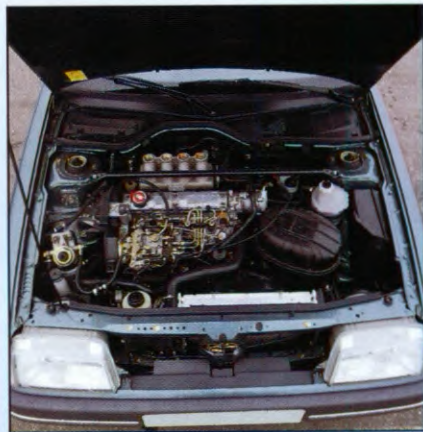
'ENERGY'-KE MOTOREN



Motoren moeten aan de meest uiteenlopende, soms zelfs tegenstrijdige voorwaarden voldoen. Van hen verwachten we op een soepele manier behoorlijke prestaties, zonder daarbij al te veel dorst te hebben. Bovendien dienen ze te voldoen aan strenge milieu-eisen. Zelfs het oog wil nog wat en vraagt om een opgeruimde, fraai gestyleerde krachtbron...

De Renault 19 maakt gebruik van hoogst moderne machines, waarvan we de basis reeds kennen uit eerdere modellen. Om helemaal up-to-date te blijven, werden de motoren volledig onderhanden genomen. Bovendien werden er drie totaal nieuwe machines ontwikkeld: een diesel, een super-sportieve zestienklepper van 140 paardekrachten (103 kW) en een ultra-zuinige 1,4 liter motor met de toepasselijke naam 'Energy'.

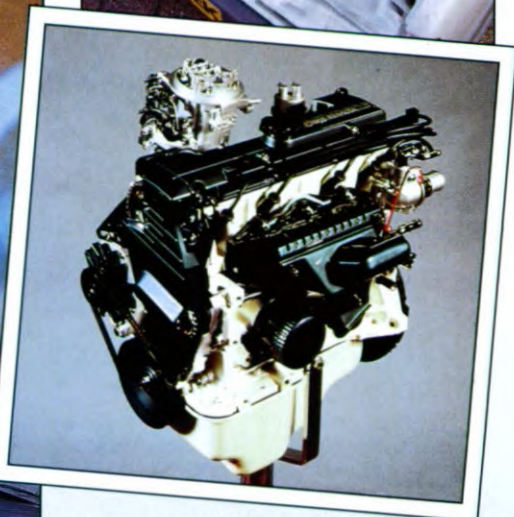
'Energy'
Renault verpakte veel moderne technologie in de kakelverse 'Energy'-motor. Om een zo groot mogelijke zuinigheid te



bereiken, heeft deze 1,4 liter machine half bolvormige verbrandingskamers, korte, heel lichte zuigers en centraal geplaatste bougies voor een optimale verbranding. Samen met de aluminium tweetraps Weber-carburateur is deze naar verhouding zeer compacte motor goed voor tachtig paardekrachten, of te wel 57,5 kW! De prestaties die hij levert mogen er dan ook zijn: de top ligt op zo'n 170 kilometer per uur en accelereren naar '100' doet de wagen in slechts twaalf seconden. Mooie cijfers, zeker als men in



1. ...Drie motoren van de 19 zijn op hoogst moderne wijze ontworpen...



dat oordeel het gemiddeld verbruik van 6,53 liter Euro Loodvrij op 100 kilometer (één op 15,3!) meeneemt.

Soepele dieselmotor

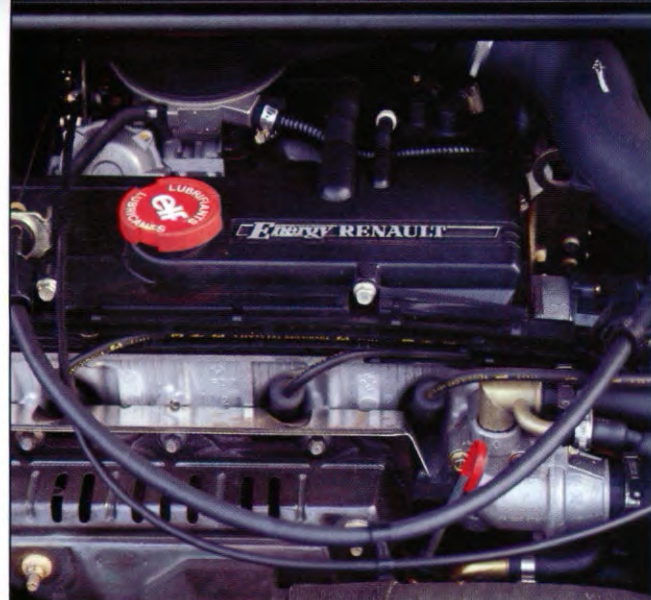
Vroeger waren dieselmotoren behoorlijk luidruchtig, zeker zolang ze niet echt op temperatuur waren, terwijl ze ronduit slecht presteerden. Maar de tijden veranderen. Om qua prestaties en souplesse op het niveau van de benzinemotor te blijven, werd de dieselmotor in de middenklasse steeds groter qua cilinderinhoud.

Zo ook bij Renault.

De nieuwe zelfontbrander meet 1.870 cm³ en is goed voor 65 paardekrachten (47 kW). Zijn prestaties zijn uitstekend: hij haalt een top van 161 en accelereert in ruim 15 seconden tot 100. Maar bovenal doet hij zijn werk stil en soepel.

Geluiddempend

Ook aan het geluidsniveau van de Renault 19 Diesel werd veel aandacht besteed. Zo heeft de luchtinlaat een aangepaste demper en zorgde men voor een trillingsarme motorophanging. Een ingenieuze na-verwarmingssysteem houdt de gloeibougies (noodzakelijk voor het starten) tot een maximum van drie minuten op de helft van hun verwarmingsvermogen, zodat het typische 'losse spijkers'-geluid van een koude diesel nagenoeg verdwenen is. Bovendien zorgt deze na-verwarming voor een betere (en dus schonere) verbranding bij een koude start. Het vroegere 'rookgordijn', dat vroeger bij diesels hoorde, behoort zodoende definitief tot het verleden. Bij een koelvloeistof-temperatuur van 60 graden schakelt dit systeem zichzelf automatisch uit.



2. ...De uiterst moderne en zuinige 'Energy'-motor...

De dieselmotor zal bij de kilometer-vreters goed in de smaak vallen, omdat hij zich (net als de Renault 19 zelf) onderscheidt door comfort, souplesse en kwaliteit.

Schone katalysatormotoren

Naast de genoemde nieuwelingen vinden we ook oude bekenden onder de Renault 19-motoren. Basis-krachtbron is de

'good-old' 1.397 cm³ motor van 60 paardekrachten (43 kW). Voor milieubewuste rijders biedt Renault twee met een katalysator uitgeruste 1.721 cm³-motoren aan, die qua vermogen en prestaties werkelijk voortreffelijk bij de '19' passen. Afhankelijk van het soort carburateur leveren ze respectievelijk 75 of 90 paardekrachten (respectievelijk 54 en 65 kW). Met beide machines is men uiterst snel en soepel onderweg. Bij ieder toerental levert de motor méér dan voldoende trekkracht, zodat accelereren en inhalen uitmonden in puur rijplezier.

Voor het ècht ruige werk is er dan nog de potente, nieuwe zestienkleps motor, maar dat is een hoofdstuk apart...

	TR GTR (S6)	TS GTS	TS GTS (K6)	GTX TXE (K6)	16V	TD GTD
Cilinderinhoud in cm ³	1397	1390	1721	1721	1764	1870
Max. vermogen in pk/kw bij omw./min.	60/43 5250	80/57,5 5750	75/54 5000	90/65 5500	140/101 6500	65/47 4500
Max. koppel in Nm bij omw./min.	102 3000	106 2750	125 3250	133 3000	161 4250	118 2250
Topsnelheid in km/h	161	173	171	180	215	161
0-100 km/h in sec.	14,8	12,2	12,3	10,8	7,9	15,7
Gemiddeld verbruik in liters per 100 km	6,43	6,53	7,40	7,57	7,83	6,03
Brandstof:						
- normaal loodvrij	•	—	•	—	—	—
- Eurosuper	•	•	•	•	•	—
- super loodhoudend	•	•	—	—	•	—
- diesel	—	—	—	—	—	•
Inhoud brandstoftank	55 liter					
Aandrijving	Voorwielen					
Versnellingsbak	Handgeschakelde vijfversnellingsbak (TR: vierbak)					
Banden	165/70 R 13 bij (G)TR, (G)TS en (G)TD, 175/70 R 13 bij GTX en TXE 195/50 R 15 bij 16V					
Voorrem	Schijfremmen bij (G)TR, (G)TS en (G)TD Geventileerde schijfremmen bij GTX, TXE, 16V					
Achterrem	Trommelremmen (16V: schijfremmen)					
Anti Blokkeer Systeem	Leverbaar als optie op GTX, TXE en 16V					
Besturing	Tandheugel stuurinrichting					
	Bekrachtiging als optie bij GTX, TXE, standaard op 16V					

TRÈS GRANDE VITESSE...



De nieuwe Renault 19 behoort tot een categorie wagens die zowel als gezins- als zakenauto gebruikt kunnen worden. Dus: ruim, portemonnee-vriendelijk qua onderhoud en functioneel. Al snel rees echter de vraag naar meer power en ontstond de nu nog steeds aanhoudende GTI-rage. Aanvankelijk was men nog tevreden met 100 paardekrachten, maar vooral de laatste tijd ontplooiën dit soort wagens zich steeds duidelijker als sportwagens in pocket-formaat, die pas genoeg nemen met circa 140 paardekrachten.

Neem nou de Renault 19 16V...

In sportief opzicht kan Renault van een lange traditie spreken. Iedereen kent nog wel de ultra-brede Renault 5 Turbo met middenmotor, die in 1981 de befaamde Rally van Monte Carlo won. Sindsdien is een voor de weg 'gekuiste' GT Turbo-versie niet meer weg te denken uit het aanbod. Ook van de ruime middenklasse-sedan, de Renault 21, is een snel topmodel verkrijgbaar, dat met een twee-liter turbomotor en standaard ABS bepaald van wanten weet. Sowieso kan men stellen dat Renault een sportief imago heeft. De introductie van de turbo in de Formule 1-racerij hebben we bijvoorbeeld aan dit Franse concern te danken. De kennis op turbo-gebied is dan ook enorm. En dat is tevens een verklaring voor het feit, dat vrijwel alle sportieve topmodellen geblazen motoren hebben.

215 km/h...

Toch kunnen ze bij Renault ook anders. De topper in de Renault 19-reeks is namelijk voorzien van een gloednieuwe,



2

1.764 cm³ metende zestienkleps inspuitsmotor, die met een flinke dosiselektronica een maximaal vermogen van 140 paardekrachten (101 kW) levert. Daarmee schaaft hij zich met gemak bij de al bestaande zestienkleppers in de GTI-klasse. Zijn top van 215 kilometer per uur is door de bescheiden Cw-waarde verrassend hoog. Ook de sprint vanuit stilstand naar '100' verloopt in razend tempo en duurt slechts acht seconden...

1. ...140 Paardekrachten komen er los dank zij zestienkleppen-techniek...

2. ...Topmodel uit de 19 serie: de 16V...

TGV

Vier kleppen per cilinder, waarmee het totaal aantal motorkleppen dus op zestien komt, zijn sterk in opkomst. Ze kunnen door de betere 'beademing' bovendien makkelijker aan de steeds strenger wordende milieu-eisen aangepast worden. Maar of de turbo-compressor nu de mottenballen in gaat, is nog maar de vraag. Want wat weerhoudt de Régie ervan, om de Renault 19 16V (16 'Valve', of te wel 16 kleppen) voor bijvoorbeeld race-doeleinden van een turbo te voorzien? Zo'n 'geblazen' zestienklepper (met pakweg 160, 170 paardekrachten) zou met een top van om en nabij de 230 kilometer per uur eens een geduchte concurrent voor de Franse TGV-supertrein kunnen worden.

De afkorting T.G.V. zou men dan alleen natuurlijk wel van 'train' in 'très grande vitesse' moeten veranderen.



Rijden met de nieuwe Renault 19 TXE

Renault is bezig met een totale vernieuwing van de modellenreeks. De onlangs geïntroduceerde '19' mag dan ook worden beschouwd als de eerste van een nieuwe generatie Renaults. Daarbij legt de 'Régie', zoals Renault in de Franse volksmond wordt genoemd, het accent op comfort, ruimte en degelijkheid. Het eerste voorbeeld van die vernieuwingsdrift is de Renault 19. Een auto die meteen bij de introductie al opviel door het enorme aantal leverbare modellen. Dank zij de twee modellen (drie- en vijfdeurs), vier niveau's qua uitrusting en vijf verschillende motoren zijn er liefst zeventig verschillende versies, waarvan er vierentwintig naar ons land komen.

'Autotheek' reed de TXE, in vijfdeurs uitvoering.

De Renault 19 is ontegenzeggelijk een moderne auto. Misschien niet super-speels vormgegeven, maar met een fraaie stroomlijn. De ontwerpafdeling van Renault werkte wat dit betreft samen met de Italiaanse top-designer Giugiaro. Mede door het gesloten front en de schuin geplaatste voorruit bleef de Cw-waarde beperkt tot 0,30, uitermate gunstig in deze klasse. Renault heeft bovendien de mogelijkheden tot verdere verlaging van de luchtweerstand nog niet volledig benut; wanneer bijvoorbeeld de ruitewissers nog achter een opstaand randje van de motorkap zouden worden verstopt, kan de Cw-waarde waarschijnlijk nog een puntje omlaag. De twee extra portieren van de vijfdeurs uitvoering garanderen een uitstekende toegang tot het ruime interieur. De auto is, met 4,15 meter, één van de langste in zijn klasse. En omdat de motor, volgens modern concept, dwars voorin staat, zijn het vooral de passagiers die profiteren van de extra ruimte.

Comfortmaat

Renault heeft met de '19' aangetoond dat de interieurruimte niet hoeft te lijden onder een moderne vormgeving en lage



1. ...Snel, luxueus en comfortabel: de Renault 19 TXE...
2. ...Luxueuze bekledingsstoffen en een compleet dashboard...
3. ...De achterbank is gedeeltelijk neerklapbaar...



3

Cw-waarde. De zogenaamde 'comfortmaat' (dat is de afstand tussen het gaspedaal en de rugleuning van de achterbank) bedraagt bij de Renault 19 liefst 1,82 meter. Dat is zelfs nog iets meer dan zijn 'grotere broer', de Renault 21. En dat is al een auto die alom geprezen wordt vanwege zijn enorme binnenruimte! Passagiers zitten dan ook uitstekend in de nieuwe Renault. De stoelen zijn niet te hard, maar zeker ook niet te zacht en bieden, mede dank zij de stroeve, velours

bekleding, een prettige zijdelingse steun. Ze zijn bovendien in allerlei denkbare richtingen verstelbaar. Zeker wanneer de auto, zoals de TXE, is voorzien van een zogenaamd 'ergonomisch pakket'. Achterin zitten is bepaald géén straf; de zittingen van de achterbank lijken zelfs nog iets dieper dan die van de voorstoelen. Er is been- en hoofdruimte in overvloed.

Het dashboard zit doordacht in elkaar. Knoppen en hendels zijn prettig onder handbereik geplaatst; het is alleen even wennen aan de knoppen voor de elektrische ruitbediening, die in het midden van het dashboard zijn geplaatst. Er is voldoende ruimte voor het opbergen van de spulletjes: een dashboardkastje met klep, bakken in de portieren en zelfs een rekje voor cassettes. Alles is opvallend degelijk afgewerkt, iets dat we vroeger bij Franse auto's wel eens anders hebben meegeemaakt. Typisch verschijnsel van deze tijd is een klepje dat de radio aan het gezicht onttrekt.

Luxueus

De geteste TXE-uitvoering (die door Renault als de reiswagen in het 19-gamma wordt beschouwd) is uitermate luxueus

4. ...Alle bedieningsorganen liggen goed onder handbereik...
5. ...Complete achterlichtgroep...
6. ...Fraaie portierbekleding...



en compleet uitgevoerd. Zo heeft de auto een toerenteller, van binnenuit verstelbare buitenspiegels, getint glas, een deelbaar neerklapbare rugleuning van de achterbank, de reeds genoemde elektrisch bediende ramen, een wisser op de achterruit en centrale deurvergrendeling met infrarood afstandsbediening, die ook de kofferruimte 'meepakt'.

De bagageruimte is, met een inhoud van bijna vierhonderd 400 liter, aan de forse kant. Omdat de achterklep op de bumper sluit is er geen sprake van de zo gevreesde tildrempeel. Via het in delen neerklappen van de rugleuning van de achterbank is het mogelijk de bagageruimte stapsgewijs te vergroten tot maximaal 865 liter.

Neutraal weggedrag

De Renault 19 is voorzien van een modern onderstel. De voortrein werkt volgens het beproefde McPherson-systeem, terwijl de TXE een achterwielophanging heeft zoals de Renault 5 GT Turbo, inclusief vier torsiestaven. De minder snelle versies hebben een achteras met getrokken armen en twee torsieveren.

De auto rijdt er mee zoals iedere moderne Renault. Hij heeft een mooi neutraal weggedrag, gaat dank zij de voorwielaandrijving keurig rechthout en vertoont alleen in snelgenomen bochten een neiging tot overhellen. Dat neemt echter geen hinderlijke vormen aan. Remmen doet de auto als de beste.

Prestaties en verbruik

De motor in de TXE is een oude bekende. Het is de 1.721 cm³ metende F2N-motor, die ook wordt geleverd in de Renault 21. Een fijne, moderne machine,



die in deze versie voorzien is van een dubbele carburateur en 90 paardekrachten (65 kW) op de been brengt. De auto is er snel mee (top: 180 kilometer per uur) en leent zich uitstekend voor langere ritten.

Opvallend is de rust waarmee de techniek zijn werk doet. En omdat, door de gladde carrosserie windgeruis alleen op zeer hoge snelheden optreedt, is het goed toeven in de 19 TXE. Het brandstofverbruik blijft daarbij keurig binnen de perken. De wagen doet de (waarom eigenlijk?) in de vergetelheid geraakte kreet 'Een Renault loopt langer op een liter' zonder meer eer aan. Wij noteerden een gemiddeld verbruik van één op 13, maar wie het wat rustiger aandoet zal ongetwijfeld nog gunstiger uitkomen.

Conclusie

Al met al kan worden geconcludeerd dat Renault met de 19 een misschien niet zo spectaculair ogende, maar wel heel goed



gebouwde en buitengewoon prettig rijdende auto op de weg heeft gezet. Hij is ruim, heeft een goed presterende motor, springt zeker niet te dorstig met de brandstof om en is voor een auto in deze klasse behoorlijk comfortabel. Renault lijkt bovendien geslaagd in zijn streven om van de '19' een uiterst solide auto te maken. En dat alles maakt van de wagen een produkt dat het niet alleen de Japanse en Franse, maar zeker ook de Duitse concurrentie behoorlijk lastig kan maken...



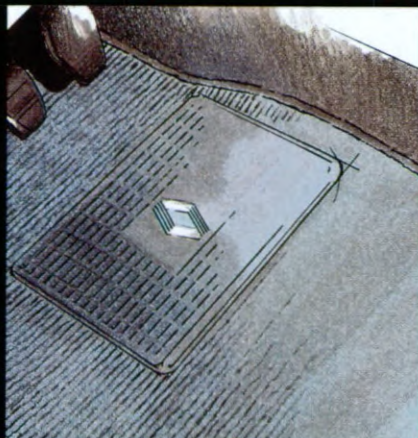
VOOR UW PERSOONLIJKE RENAULT 19

Ofschoon de huidige auto's compleet zijn uitgevoerd, heeft iedere automobilist toch altijd de drang zijn nieuwe aankoop een persoonlijke tint te geven. Om ook aan specifieke wensen te voldoen, heeft Renault voor de nieuwe 19 meteen een aantal zinvolle accessoires te bieden, uiteraard van dezelfde kwaliteit als de auto zelf, met een perfecte pasvorm. Op deze pagina's een greep uit het breed assortiment.



2





1. ...Rijden in de sportieve Renault 19 is voor velen nog prettiger met een leren, driespaaks sportstuur...

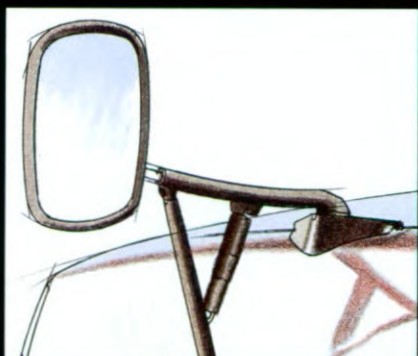
2. ...Ter bescherming van lak- en plaatwerk kunnen op de carrosserievorm aangepaste spatflappen gemonteerd worden...

3. ...Wie tochtvrij graag wat extra ventilatie wil hebben, is goed geholpen met twee windschermen van plexiglas...

4. ...Anti-slip tapijt voor veilig en schoon voetenwerk...

5. ...Universele, bolle ruitenwissers zijn net zo belangrijk voor de veiligheid als een stel deugdelijke banden....

6. ...Goede caravanspiegels voor links en rechts: optimale kijk op het verkeer...





AUTOTHEEK ZET ALLES OVER AUTO'S VOOR U OP EEN RIJTJE