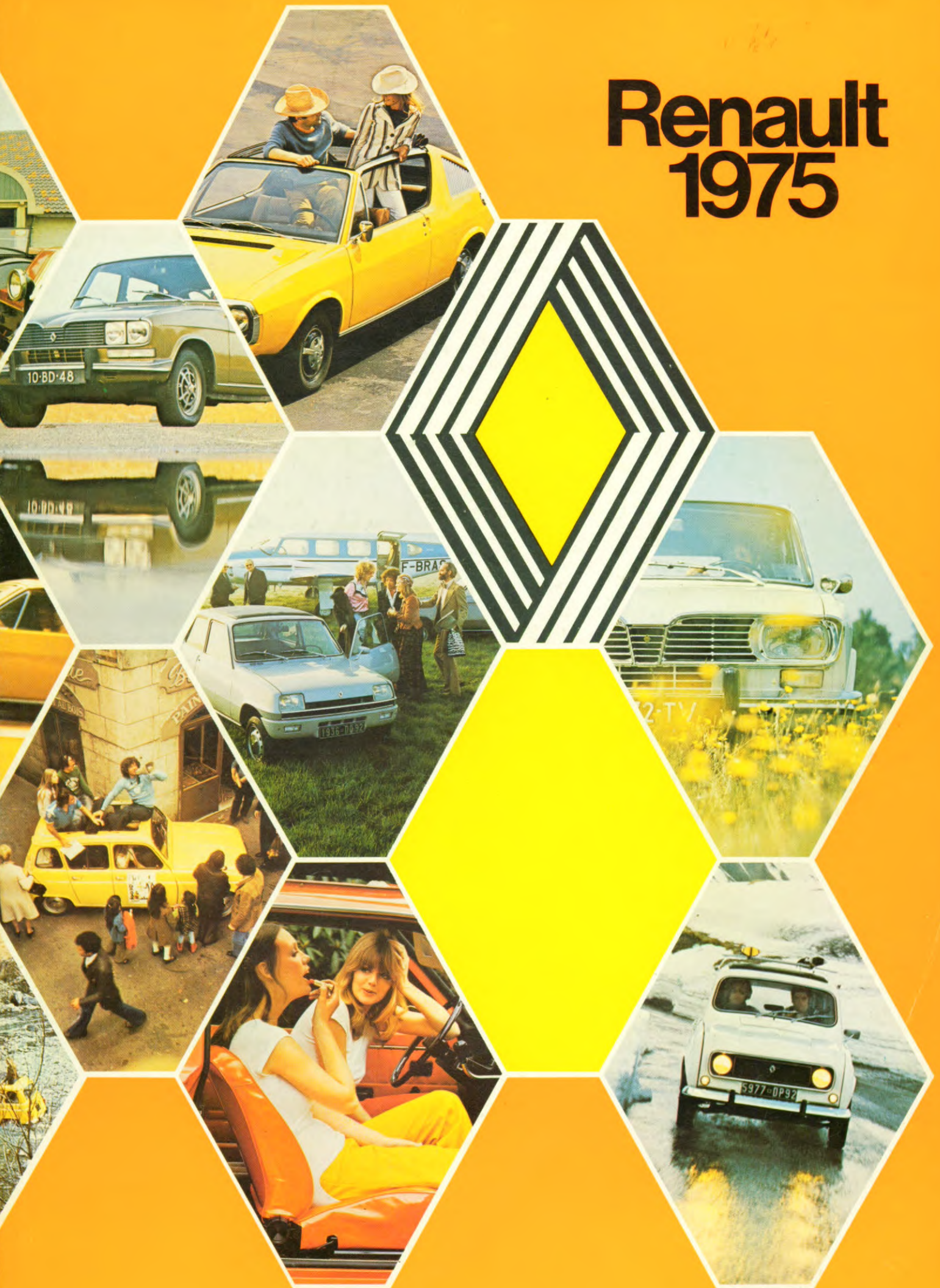


Renault 1975





RENAULT

Inhoudsopgave.

Pagina

Inhoudsopgave



- 3 t/m 8 Renault van 1898 af.
Renault's romantisch verleden te kijk
- 9 t/m 11 Het ontwerpen van een auto
- 12 en 13 Zo worden auto's in serie gebouwd
- 14 Renault over de gehele wereld
- 15 en 16 Hoe uw Renault het langst loopt op een liter
- 17 De veiligheid van de Renault
- 18 Aktieve en passieve veiligheid
- 19 en 20 Waarom Renaults ruim en toegankelijk zijn

4



- 21 t/m 24 **Renault 4**
- 25 Een band met de weg
- 26 Autogordels vast en zeker

5



- 27 t/m 36 **Renault 5**
- 37 Het Renault geel wijst u altijd de weg
- 38 Als kinderen en hond mee op reis gaan

6



- 39 t/m 46 **Renault 6**
- 47 t/m 50 De auto technisch bekeken

12



- 51 t/m 65 **Renault 12**
- 66 t/m 68 Renaults met automatische versnellingsbak

15



- 69 t/m 73 **Renault 15**
- 74 en 75 Bagage mee op reis

16



- 76 t/m 85 **Renault 16**
- 86 en 87 Bezoek aan het diagnose-station
- 88 Vaste reparatietijden

17



- 89 t/m 93 **Renault 17**
- 94 Vakantie met de caravan
- 95 In rally's en races bewijst de Renault 16-motor zijn kracht en souplesse



ALPINE

- 96 t/m 99 **Renault Alpine**
- 100 De duurzaamheid van de Renault

4



- 101 t/m 104 **Renault 4 fourgonnette en combi**



- 105 t/m 110 **Renault Estafette**
- 111 **Tips voor trips**
- 112 t/m 114 Accessoires
- 115 Leren slippen met een Renault
- 116 In Mijdrecht staan 2 miljoen onderdelen startklaar
- 117 Waar u op moet letten bij de aankoop van een gebruikte auto
- 118 en 119 Renault de alles inclusief auto
- 120 Renault leasing
- 121 en 122 Koopovereenkomst
- 123 De Renault-school en het Renault-tijdschrift



RENAULT

RENAULT adviesprijzen

per 1 februari 1975

	Zonder BTW	Met BTW		Zonder BTW	Met BTW		Zonder BTW	Met BTW		Zonder BTW	Met BTW
RENAULT 4 L			RENAULT 12 TL			RENAULT 15 TS			RENAULT 17 TL		
stof	6.475,86	7.512,-	stof met verstelbare rugleuning,			stof, verwarmde achterraut,			stof, verstelbare rugleuning,		
meerprijs:			verw. achterraut	9.533,62	11.059,-	elektrisch bediende zijruiten,			verwarmde achterraut, elektrisch		
kunstleer	140,52	163,-	meerprijs:			verst. rugleuning	13.503,45	15.664,-	bed. zijruiten	14.602,59	16.939,-
			kunstleer	153,45	178,-	meerprijs:			meerprijs:		
RENAULT 4 EXPORT			metaalkleur	170,69	198,-	kunstleer	162,07	188,-	kunstleer	162,07	188,-
stof-stoelen	6.888,79	7.991,-	zonwerend glas	242,24	281,-	metaalkleur	181,03	210,-	rundleder	1.562,93	1.813,-
meerprijs:						automaat	1.524,14	1.768,-	metaalkleur	181,03	210,-
kunstleer	140,52	163,-	RENAULT 12 TS			zonwerend glas	265,52	308,-	automaat	1.524,14	1.768,-
roldak	214,66	249,-	stof met verstelbare rugleuning,			hoofdsteunen/ stof/kunstleer	131,90	153,-	zonwerend glas	265,52	308,-
metaalkleur	159,48	185,-	verwarmde achterraut,						hoofdsteunen	131,90	153,-
verstelbare			vliegtuigstoelen	10.514,66	12.197,-	RENAULT 16 L			hoofdsteunen		
rugleuning	186,21	216,-	meerprijs:			stof, verwarmde			rundleder	286,21	332,-
RENAULT 4 FOURGONNETTE			kunstleer	153,45	178,-	achterraut	10.985,34	12.743,-			
gesloten	5.881,03	6.822,-	metaalkleur	170,69	198,-	meerprijs:			RENAULT 17 TL-Decouvrable		
comb.			zonwerend glas	242,24	281,-	kunstleer	153,45	178,-	stof, met afneembare hardtop en		
met zijruiten	7.062,07	8.192,-							elektrisch bediend vouwdak,		
RENAULT 5 L			RENAULT 12 TR-Automaat						verwarmde achterraut, verstelbare		
stof	7.325,86	8.498,-	stof met verstelbare rugleuning,			RENAULT 16 TL			rugleuningen, elektrisch bediende		
meerprijs:			verwarmde achterraut,			stof, verstelbare rugleuning,			zijruiten	15.717,24	18.232,-
kunstleer	140,52	163,-	vliegtuigstoelen	11.143,97	12.927,-	verw. achterraut	11.450,-	13.282,-	meerprijs:		
			meerprijs:			meerprijs:			rundleder	1.562,93	1.813,-
RENAULT 5 TL			kunstleer	153,45	178,-	kunstleer	153,45	178,-	metaalkleur	181,03	210,-
stof met verstelbare rugleuning en			metaalkleur	170,69	198,-	metaalkleur	170,69	198,-	automaat	1.524,14	1.768,-
verw. achterraut	7.998,28	9.278,-	zonwerend glas	242,24	281,-	elektrisch bediend			zonwerend glas	265,52	308,-
meerprijs:						schuifdak	591,38	686,-	kunstleer	162,07	188,-
kunstleer	140,52	163,-	RENAULT 12 TN-Stationcar			automaat	1.450,-	1.682,-	hoofdsteunen	131,90	153,-
metaalkleur	159,48	185,-	stof met verwarmde achterraut,			zonwerend glas	242,24	281,-	hoofdsteunen		
roldak	231,90	269,-	verstelbare						rundleder	286,21	332,-
zonwerend glas	199,14	231,-	rugleuning	10.289,66	11.936,-	RENAULT 16 TS					
			meerprijs:			stof, verstelbare rugleuning,			RENAULT ESTAFETTE		
RENAULT 5 LS			kunstleer	153,45	178,-	verwarmde achterraut, elektrisch			kunstleer	8.111,21	9.409,-
stof met verstelbare rugleuning,			metaalkleur	170,69	198,-	bed. zijruiten	13.039,66	15.126,-	meerprijs:		
verwarmde achterraut,			zonwerend glas	246,55	286,-	meerprijs:			verhoogd dak	476,72	553,-
zonwerend glas	9.542,24	11.069,-				kunstleer	153,45	178,-			
meerprijs:			RENAULT 12 TS-Stationcar			metaalkleur	170,69	198,-	RENAULT ALOUETTE		
kunstleer	140,52	163,-	stof met verwarmde achterraut,			elektrisch bediend			kunstleer	11.442,24	13.273,-
metaalkleur	159,48	185,-	vliegtuigstoelen en			schuifdak	591,38	686,-			
			verst. rugleuning	11.236,21	13.034,-	automaat	1.450,-	1.682,-	RENAULT		
RENAULT 6			meerprijs:			zonwerend glas	242,24	281,-	SUPER ESTAFETTE-kort		
stof	7.505,17	8.706,-	kunstleer	153,45	178,-	hoofdsteunen			kunstleer	8.436,21	9.786,-
meerprijs:			metaalkleur	170,69	198,-	kunstleer	131,90	153,-	meerprijs:		
kunstleer	140,52	163,-	zonwerend glas	246,55	286,-	RENAULT 16 TX			verhoogd dak	355,17	412,-
metaalkleur	159,48	185,-				stof, verstelbare rugleuning,					
verstelbare			RENAULT 12 TR-Stationcar			verwarmde achterraut, elektrisch			RENAULT		
rugleuning	209,48	243,-	stof met verwarmde achterraut en			bed. zijruiten	13.935,34	16.165,-	SUPER ESTAFETTE-lang		
RENAULT 6 TL			verstelbare rugleuning			meerprijs:			verhoogd dak		
stof met verstelbare rugleuning,			meerprijs:			kunstleer	153,45	178,-	kunstleer	9.084,48	10.538,-
verw. achterraut	8.374,14	9.714,-	kunstleer	153,45	178,-	rundleder	1.393,10	1.616,-			
meerprijs:			metaalkleur	170,69	198,-	hoofdsteunen			RENAULT SUPER ESTAFETTE		
kunstleer	140,52	163,-	zonwerend glas	246,55	286,-	stof/kunstleer	131,90	153,-	Pick-up		
metaalkleur	159,48	185,-				hoofdsteunen			kunstleer	8.417,24	9.764,-
RENAULT 12 L			RENAULT 15 TL			rundleder	286,21	332,-			
stof	9.152,59	10.617,-	stof, verwarmde achterraut,			elektrisch bediend			RENAULT SUPER ESTAFETTE		
meerprijs:			verst. rugleuning	12.075,-	14.007,-	schuifdak	591,38	686,-	Pick-up met huif		
kunstleer	153,45	178,-	meerprijs:			metaalkleur	170,69	198,-	kunstleer	8.648,28	10.032,-
			kunstleer	162,07	188,-	automaat	1.450,-	1.682,-			
			metaalkleur	181,03	210,-	zonwerend glas	162,07	188,-			
			hoofdsteunen/ stof/kunstleer	131,90	153,-						
			zonwerend glas	265,52	308,-						
			automaat	1.524,14	1.768,-						

Genoemde prijzen zijn vrijblijvende adviesprijzen "af importeur". Voor afleveringskosten (excl. kentekenbewijs en leges-kosten) wordt door de dealer in rekening gebracht, een prijs van

Zonder BTW
141,38

BTW
22,62

Met BTW
164,—

De Renaultfabrieken behouden zich het recht voor om zonder voorafgaande kennisgeving haar prijzen, modellen, alsmede de technische eigenschappen, uitrusting en accessoires hiervan te wijzigen.

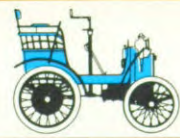
RENAULT GEEFT WAAR VOOR Z'N GELD

RENAULT, DE ALLES INCLUSIEF AUTO

Bij elke Renault zijn vele extra's op het gebied van ruimte-benutting, comfort en veiligheid reeds in de standaard-uitvoering verwerkt. Het gaat er dus om wat u voor de prijs van een auto krijgt. Verschillende extra's moeten bij andere merken vaak nog apart betaald worden. Vergelijk autoprijzen dus nooit zomaar.

modellen 1975	4 L	4 E	5 L	5 TL	5 LS	6	6 TL	12 L	12 TL	12 TS	12 TR	12 TN st. car.	12 TS st. car.	12 TR st. car.	15 TL	15 TS	16 L	16 TL	16 TS	16 TX	17 TL	17 TL déc.
verstelbare rugleuningen				•	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•
aansteker					•				•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•
achterruiwverwarming				•	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
toerenteller					•					•			•		•	•			•	•	•	•
anti-verblindingspiegel				•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
dagteller					•			•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
sportwielen					•					•			•							•		•
halogeen verstralers					•					•			•		•	•			•	•	•	•
gescheiden remsysteem					•										•	•			•	•	•	•
rembechrachtiger					•					•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
klokje										•			•						•	•	•	•
vliegtuigstoelen										•	•		•						•	•	•	•
3-punts veiligheidsgordel																						
met oprolautomaat										•	•		•	•	•	•		•	•	•	•	•
elektrisch bediende zijruiten																•			•	•	•	•
spoiler (achter)																			•	•	•	•
2-snelheden ruitewisser				•	•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
asbak(ken) achterin				•	•		•		•	•	•	•	•	•	•	•		•	•	•	•	•
buitenspiegel	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
verlichting handschoenenkastje									•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•
verlichting bagageruimte									•	•	•	•	•	•				•	•	•	•	•
regelbare dashboardverlichting									•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
kindersloten achterportieren	•	•				•	•	•	•	•	•	•	•	•			•	•	•	•	•	•
mat in bagageruimte		•		•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
bekleed stuurwiel					•														•	•	•	•
opklapbare hoedenplank		•	•	•	•	•	•										•	•	•	•		•
wegklapbare achterbank	•	•	•	•	•	•	•					•	•	•			•	•	•	•		

en natuurlijk hebben alle Renaults in standaardspecificatie: Voorwielaandrijving, anti-roest behandeling, gesloten koelsysteem, elektroforese lakbehandeling en radiaalbanden.



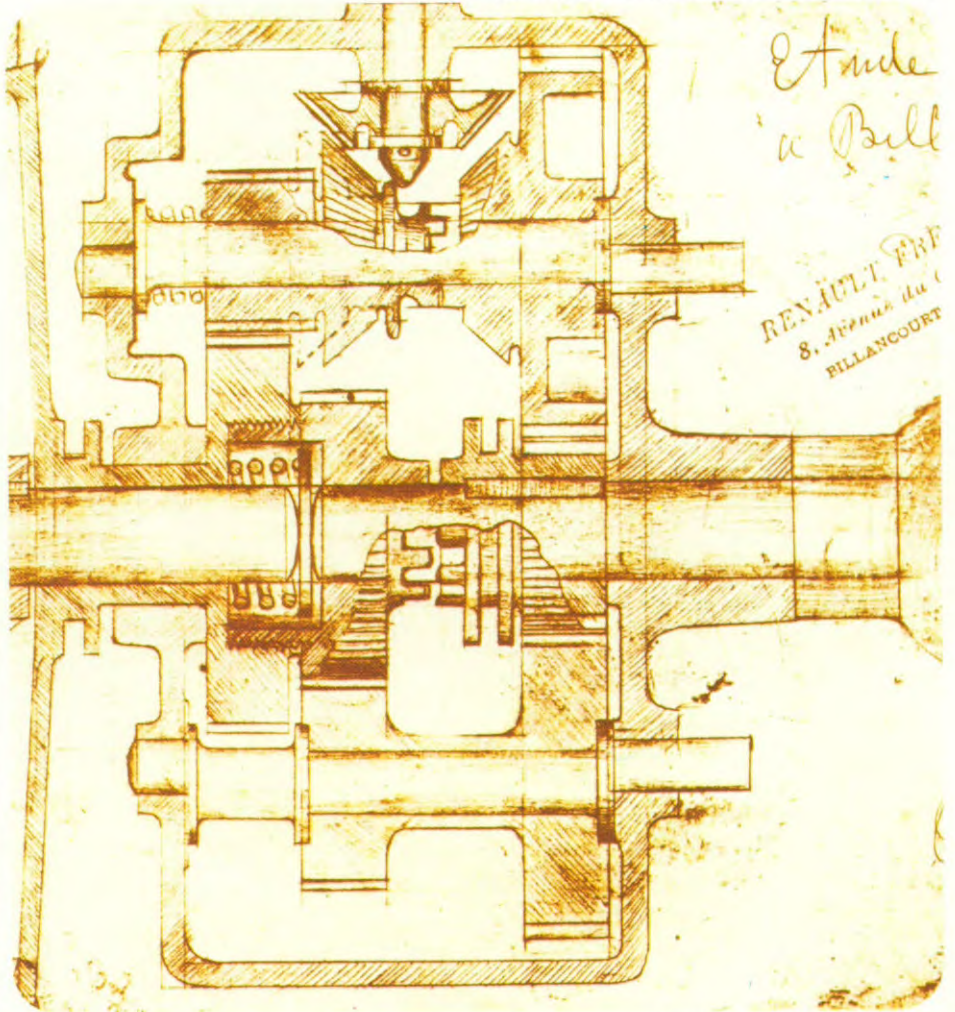
Renault van 1898 af.

De eerste uitvinding van Louis Renault

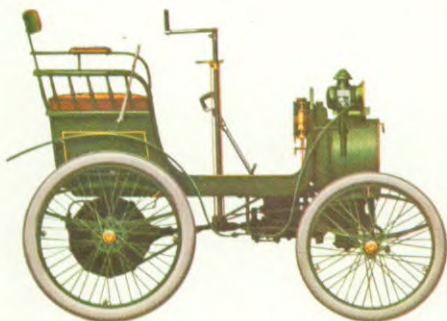
Renault is een merk met een geschiedenis die ongeveer 75 jaar geleden begon. Om precies te zijn – in 1898 in een schuurtje te Billancourt. Daar deed Louis Renault, 21 jaar oud, zijn eerste uitvinding: hij bouwde de eerste versnellingsbak met „prise directe”.

Deze rechtstreekse overbrenging via de hoofdas op de achterwielen werd in kleine kring als een omwenteling in de automobielwereld begroet.

Nog in hetzelfde jaar bouwt Louis Renault zijn eerste auto met een voorin geplaatste luchtgekoelde motor van 1¼ pk. Op kerstavond van hetzelfde jaar maakt hij er een ritje in met een vriend van zijn vader. Na afloop hiervan legt deze Mr. Viot in een restaurant 40 louis op tafel. De eerste Renault-klant. Het enthousiasme van Mr. Viot slaat over op alle aanwezige kennissen. De een na de ander wil een proefrit maken.



De eerste werkplaats van Louis Renault in Billancourt - 1898



1899 - de eerste Renault

Aan het eind van de avond heeft Louis Renault 12 opdrachten in portefeuille. Zijn uitvinding van de direkte, trapsgewijze overbrenging van het motorvermogen op de wielen maakt hem definitief tot autobouwer. Zijn toekomst is beslist.





Maximum snelheid 36 km/u.

De kleine werkplaats in Billancourt moet wegens ruimtegebrek worden verlaten.

Samen met twee broers, Marcel en Fernand, wordt in 1899 de Société Renault Frères opgericht.

Een half jaar later zijn er reeds 60 wagentjes van 1 $\frac{3}{4}$ pk afgeleverd. Hun maximum snelheid bedraagt 36 km/u bij 2000 omw./min.

De gebroeders Renault brengen omstreeks die tijd ook de eerste auto met gesloten koetswerk op de markt. Deze gemotoriseerde draagstoel voor twee personen gold destijds als hoogst elegant.

Roemruchte jaren.

In de beginjaren van de automobielen waren er nog geen proefbanen waarop getest kon worden.

Er waren nauwelijks wegen. De wegen die er waren mochten geschikt zijn voor paard en wagen, maar in deze tijd zou een automobilist zich wel twee keer bedenken voor hij er zich met zijn auto op waagde. De beste manier om te bepalen wat een auto waard was bestond uit deelnemen aan autoraces. Dat deden de gebroeders Renault. Ze lieten de verbaasde toeschouwers langs de berm zien dat doelmatig gebruik van motorvermogen bij een lichte sterke constructie het kan winnen van opgevoerde kracht.

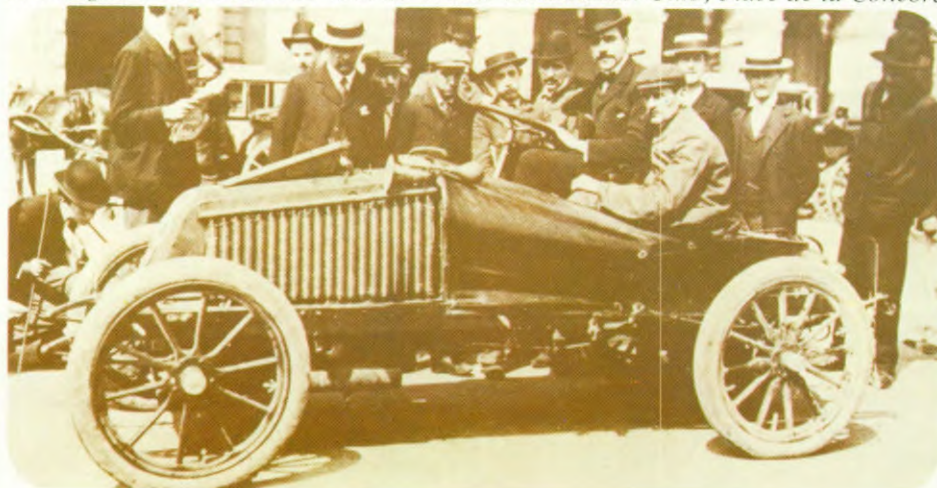
De eerste autoraces.

Aan autoraces kan om twee redenen worden deelgenomen. Om de eer van het winnen van de race en om nieuwe ontwikkelingen in de automobieltchniek aan de harde racepraktijk te toetsen. De gebroeders Renault namen het in hun voor races

De tweede Renault - maar de allereerste gesloten automobielen ter wereld.



Het wege van een Renault voor de Franse Automobielen Club, Place de la Concorde





aangepaste seriemodellen op tegen de race-avonturiers van die tijd en wonnen. Keer op keer.

Dat 't daarbij nog niet echt „hard” toeging bewijst de race Parijs-Rambouillet, die winnaar Louis Renault met een gemiddelde van slechts 36,6 km/u rijdt. Daarin komt snel verandering.

1902: Parijs-Wenen.

In de autogeschiedenis bekend als de race der races. Een krachtmeting tussen de gebroeders Renault in twee 30 pk Renaults met een leeggewicht van 600 kg en een hele stoeterij van reuzen, zoals Panhard met zijn 70 pk, verscheidene 40 pk Mercedesen en Mors met 60 pk. Van de 117 mededingers aan de start kon er maar één als winnaar eindigen. Dat was Marcel Renault. Met een voor die tijd



verbluffend gemiddelde van 62,5 km/u, alle stops inbegrepen. Met zijn lichte wagentje won hij van aanmerkelijk krachtiger racemonsters. Een prestatie of een principe? Beide. Renault bewees hoe betrekkelijk brute kracht is. Maximaal gebruik van het

beschikbare vermogen en een lichte, solide constructie - die maken van een automerk een winnend merk. Zo was het toen.

Zo is het nog. Alleen is daar het moderne comfort en een efficiëntere ruimte-indeling bijgekomen.



Renault redt Parijs.

We schrijven 1914. Renault bouwt 10.000 auto's per jaar. Er werken 5200 mensen in Billancourt. Dan breekt de eerste wereldoorlog uit. In september 1914 staan de Duitse troepen 3 dagmarsen van Parijs. De bevolking wordt geëvacueerd.

Binnen 24 uur moeten 12.000 man infanterie uit Parijs naar het front worden overgebracht om de Duitse opmars tot staan te brengen. Binnen 6 uur is een eerste colonne van 600 Renault-taxi's met soldaten op weg naar het Marnefront. De volgende

dag worden de Duitsers tot de terugtocht gedwongen. Parijs is buiten gevaar.

De Marne taxi's van 1914



De Parijse Renault-taxi's gingen de geschiedenis in als de Marne-taxi's. Eén van deze legendarische Renault-taxi's staat nog steeds tentoongesteld in de Invalides in Parijs.

Stille records.

Na de eerste wereldoorlog beschikt Renault over een groot productie-apparaat. Behalve auto's verlaten eindeloze stromen tractoren, landbouwmachines, scheeps- en vliegtuigmotoren de Renaultfabrieken.

In de twintiger jaren zijn het de Renault terreinwagens die beroemd geworden lange-afstandsritten door de woestijnen en oerwouden van Afrika maken.

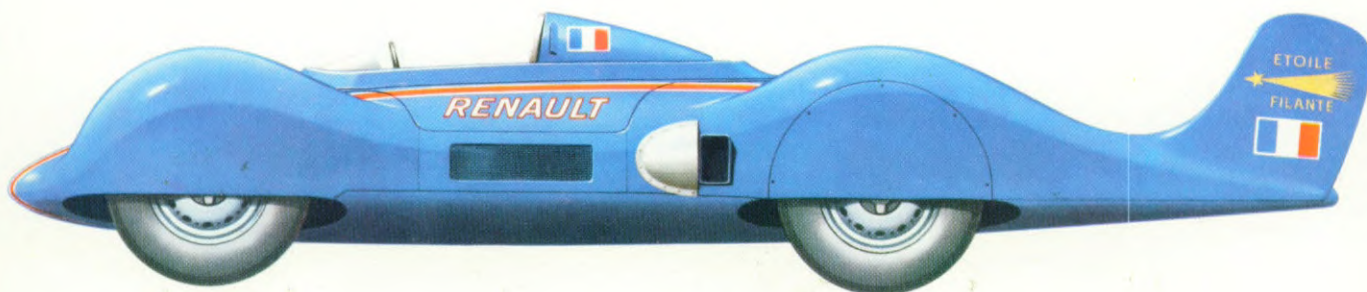
De groei van Renault is niet meer te stuiten.

Met vele automodellen en -typen alsmede andere soorten voertuigen zoals autobussen en brandweerwagens, kan Renault de toon aangeven op een razend snel groeiende markt.

In 1939 werken 49.000 mensen bij Renault die 250 auto's per dag maken. Kleine auto's, middelgrote auto's,

grote auto's en reusachtige limousines voor vorsten en presidenten.

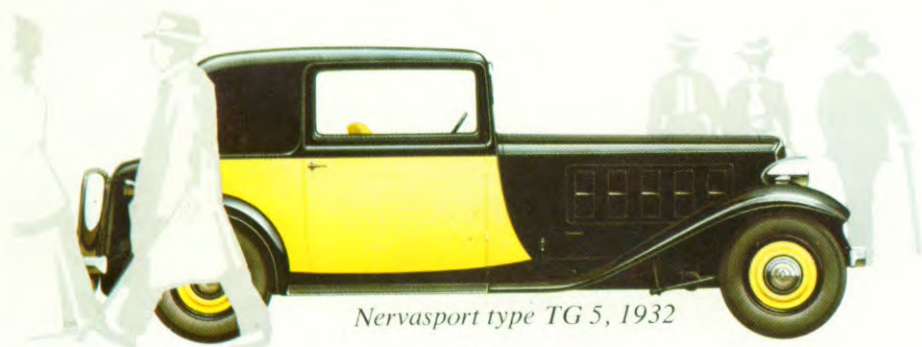
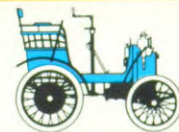
In 1973 zijn het ruim 100.000 mensen geworden die in totaal ongeveer 1,3 miljoen auto's produceerden.



De eerste turbine-racewagen werd gebouwd door Renault. In 1956 behaalde deze Renault een snelheid van 309 km per uur op de beroemde baan van Salt Lake City. Het eerste wereldrecord in alle categorieën voor turbinewagens. De naam van deze Renault: „Etoile Filante” (Vallende Ster)



Reinastella 40 cv, 1929



Nervasport type TG 5, 1932

Renault meer dan 75 jaar koploper.

Renault had natuurlijk nooit zo snel kunnen groeien zonder een toenemende belangstelling voor het merk van de zijde van een breed kopers-publiek. De Renault „old-timers” zijn geen automobielen die nu alleen nog maar gevoel van vertedering opwekken. In ieder voormalig model vinden we telkens de toen geldende nieuwste ontwikkelingen terug. Met uw eigentijdse Renault rijden 75 jaar merkervaring en auto-knowhow mee.

Renault veroverd de wereld.

Een moderne autofabrikant als Renault kenmerkt zich door een grote souplesse in zijn produktie-programma. Renault is uitgegroeid tot een viertal uitgestrekte en hoogst moderne „autosteden” aan de Seine en o.a. twee fabrieken in Noord-Frankrijk. Renault bouwt reeds lang geen auto's meer voor Frankrijk alleen. Renault is tot een export-reus uitgegroeid. Renault bouwt ook auto's buiten Europa. In de gehele wereld heeft Renault 35 fabrieken. Dat mag

u een zorg zijn. Hoewel . . . in vele landen heeft dit tot de opbouw van een dicht dealernet met bijbehorend service-apparaat geleid. En dat is een belangrijke zorg minder. Het is dit service-apparaat dat veel heeft bijgedragen tot de faam van het Renault-merk. In een Renault zit iedere automobilist altijd vlak bij huis. Een veilig gevoel.

Alleen al in de Benelux ruim 700 servicepunten



4 cv, 1947





RENAULT



Renault's romantisch verleden te kijk.

Ze zijn er nog en ze rijden nog, die oude modellen van Renault. Aantrekkelijk om in uw nieuwe Renault eens op bezoek te gaan bij deze hoogbejaarde, maar springlevende Renault-familieleden. Zowel in het Autotron-museum in Drunen (Zuid Nederland) als in Houthalen in België worden ze gekoesterd en verkeren dan ook in perfecte staat van onderhoud. 't Zijn Renaults die allemaal een bewogen leven achter de spatborden hebben. Automobielen die hebben rondgereden in de Eerste Wereldoorlog en in de gay twenties. Renaults uit de

tijd van de Charleston, de pluche en meubelstijlen die nu als antiek weer zo geliefd zijn. Een bijzondere ervaring om in al deze oude, tastbare Renault-modellen de geschiedenis te zien herleven. En u ervan te overtuigen hoe weergaloos degelijk Renault in dat prille autotijdperk zijn modellen al konstrueerde. Wat die degelijkheid betreft is er weinig verschil tussen een Renault van toen en uw Renault van nu. Erbij is gekomen het comfort en een veel effectievere ruimte-indeling. Het Autotron, Grotestraat 63, Drunen

(Nederland) (tel. 04163 - 3631) is geopend van 10 tot 18 uur, ook op zon- en feestdagen. Alleen 's maandags gesloten.

Het provinciale automuseum te Houthalen (België), Domein Kelchterhoef (tel. 011 - 355803) is geopend van 10 tot 19 uur (van 1 april t/m 30 sept.), van 10-17 uur (van 1 okt. tot 31 maart). Elke dag open, ook op zon- en feestdagen.

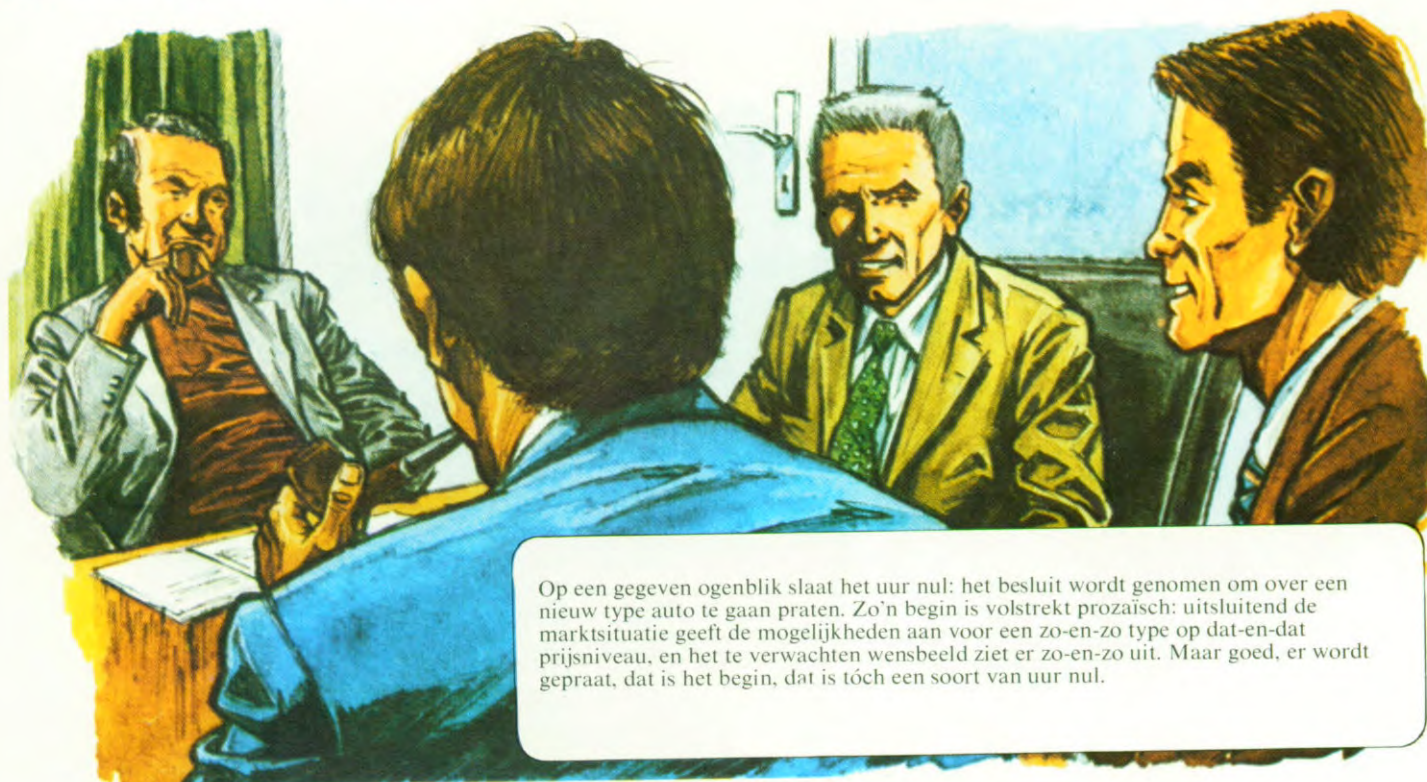




top secret!

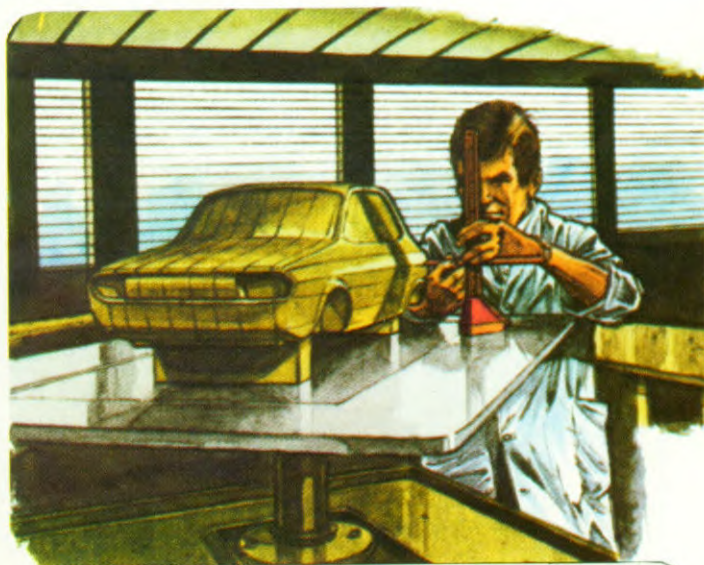
Het ontwerpen van een nieuwe auto.

"PROTO 117"



Op een gegeven ogenblik slaat het uur nul: het besluit wordt genomen om over een nieuw type auto te gaan praten. Zo'n begin is volstrekt prozaïsch: uitsluitend de marktsituatie geeft de mogelijkheden aan voor een zo-en-zo type op dat-en-dat prijsniveau, en het te verwachten wensbeeld ziet er zo-en-zo uit. Maar goed, er wordt gepraat, dat is het begin, dat is tóch een soort van uur nul.

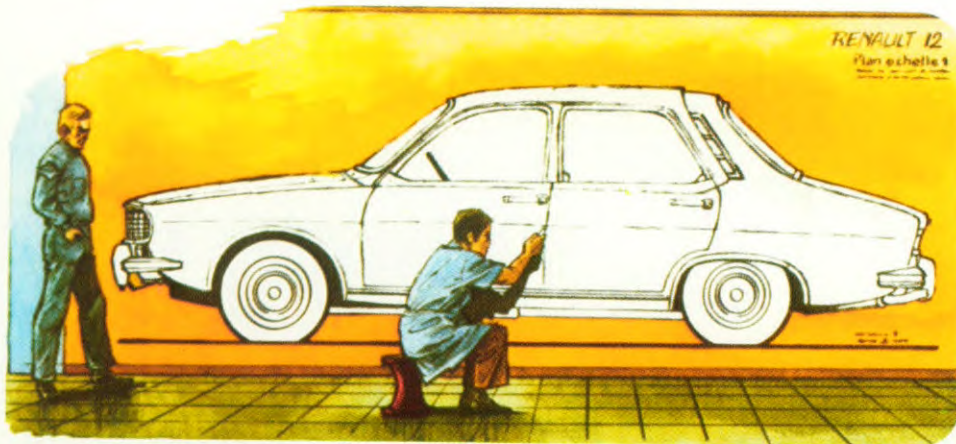
Fase twee is al niet prozaïsch meer. Want de ontwerpers zijn aan het werk gegaan. Op hun tekenafels ontstaan tientallen schetsen, die moeten voldoen aan de gespecificeerde opdracht. Aan de hand van het geproduceerde materiaal kan er weer verder worden gepraat.



Laten we de lange weg van een nieuw type auto aan de hand van een praktijkvoorbeeld uit de doeken doen: de Renault 12. Daarvan werden na al die tekeningen achttien ontwerpen gekozen om . . . verder over te denken. Van die achttien schetsen werden kleimodellen op schaal gebouwd, die aan windtunnelproeven werden onderworpen.

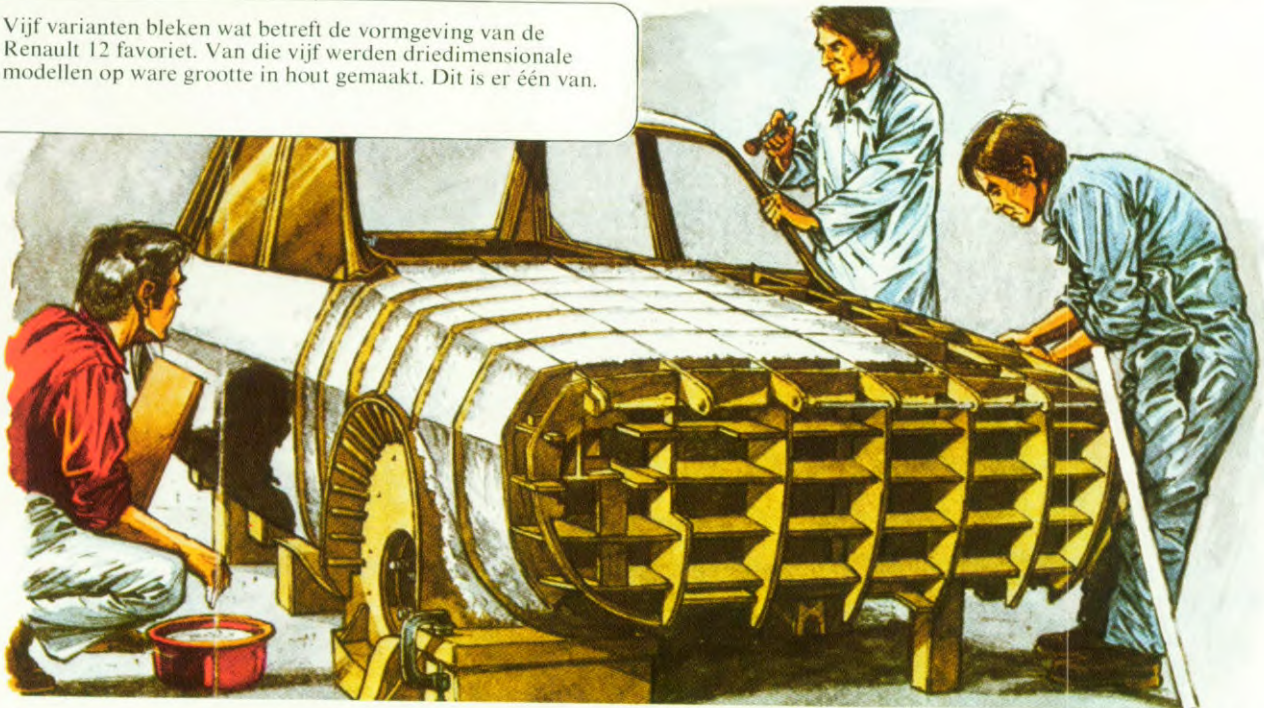


RENAULT



Volgende fase: een tekening op ware grootte om een nauwkeuriger indruk te krijgen van het model.

Vijf varianten bleken wat betreft de vormgeving van de Renault 12 favoriet. Van die vijf werden driedimensionale modellen op ware grootte in hout gemaakt. Dit is er één van.



Tevens worden de modellen in metaal gemaakt. Voornaamste opdracht in dit geval: het onderzoeken van het comfort en de veiligheid van de passagiers.

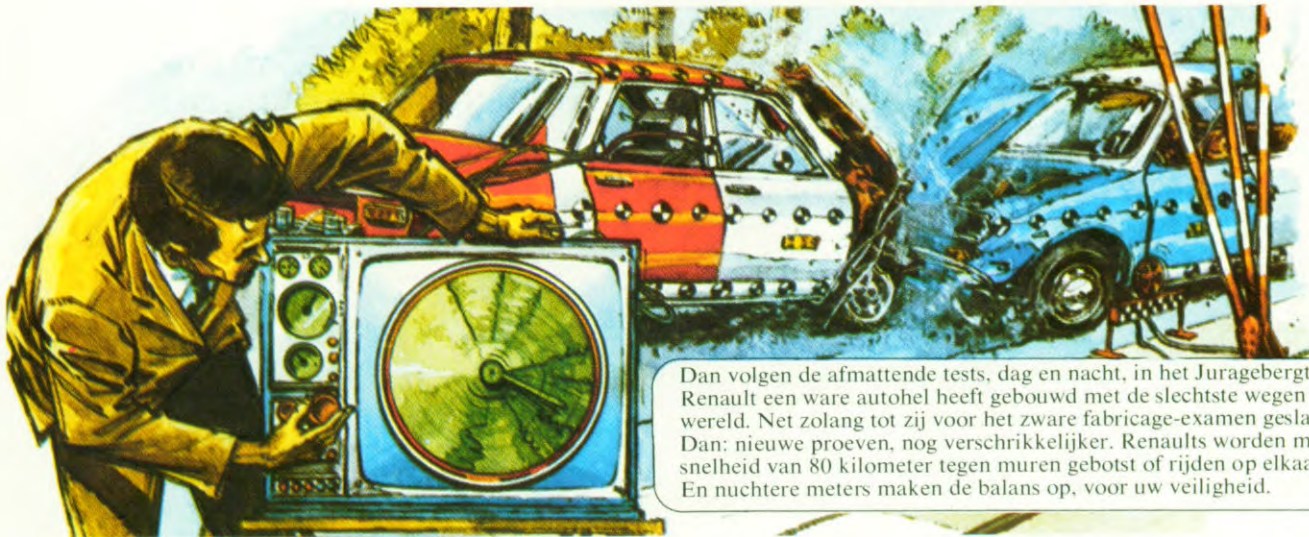


Nieuwe windtunnelproeven met een handvervaardigd model op ware grootte; om de luchtweerstand (aerodynamica) te testen. De pijlvorm, al ontstaan bij de kleine schaalmodellen, wordt opnieuw op zijn waarde getoetst en correcties worden aangebracht.





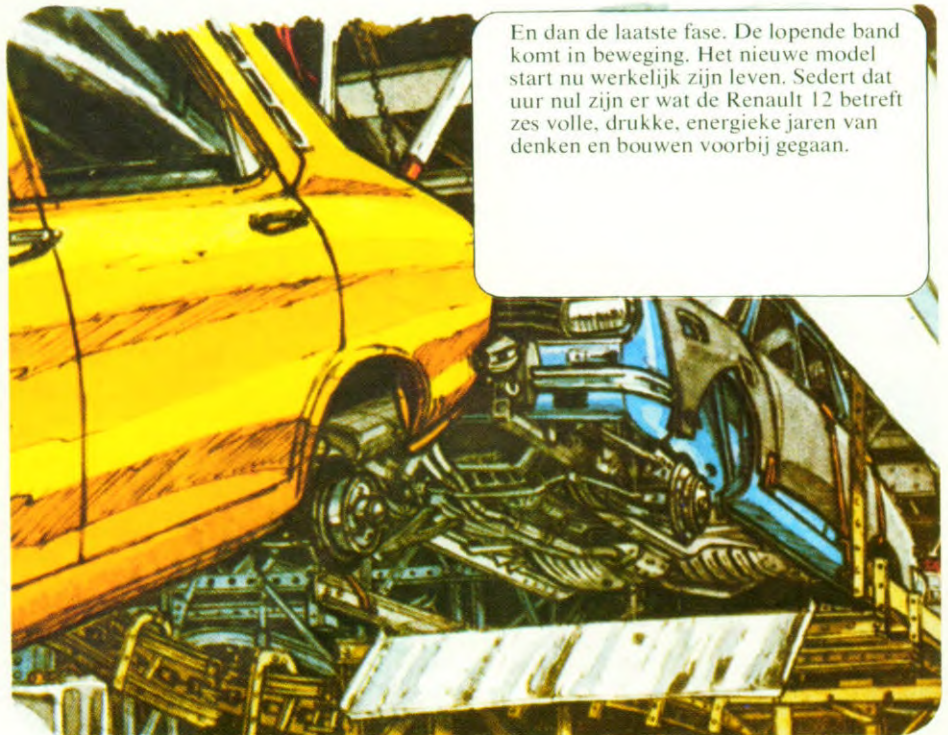
De eerste met de hand vervaardigde auto van de uiteindelijk verkozen conceptie met alles er in en er aan, dus: rijklaar. Hier: beproeving van het prototype op een rollen-testbank.



Dan volgen de afmattende tests, dag en nacht, in het Jura-gebied waar Renault een ware autohel heeft gebouwd met de slechtste wegen ter wereld. Net zolang tot zij voor het zware fabricage-examen geslaagd zijn. Dan: nieuwe proeven, nog verschrikkelijker. Renaults worden met een snelheid van 80 kilometer tegen muren gebotst of rijden op elkaar in. En nuchtere meters maken de balans op, voor uw veiligheid.



Ook gaan verscheidene prototypen onherkenbaar gemaakt de autowegen op, ze rosen over kasseien, ze moeten het uiterste geven in de verzengende hitte van Afrika en worden geconfronteerd met de immense koude van het poolgebied. Ze rijden samen miljoenen kilometers om ook de kleinste foutjes nog te kunnen corrigeren. Zodat prototype 117 tenslotte het akkoord kan krijgen voor zijn serieproductie.

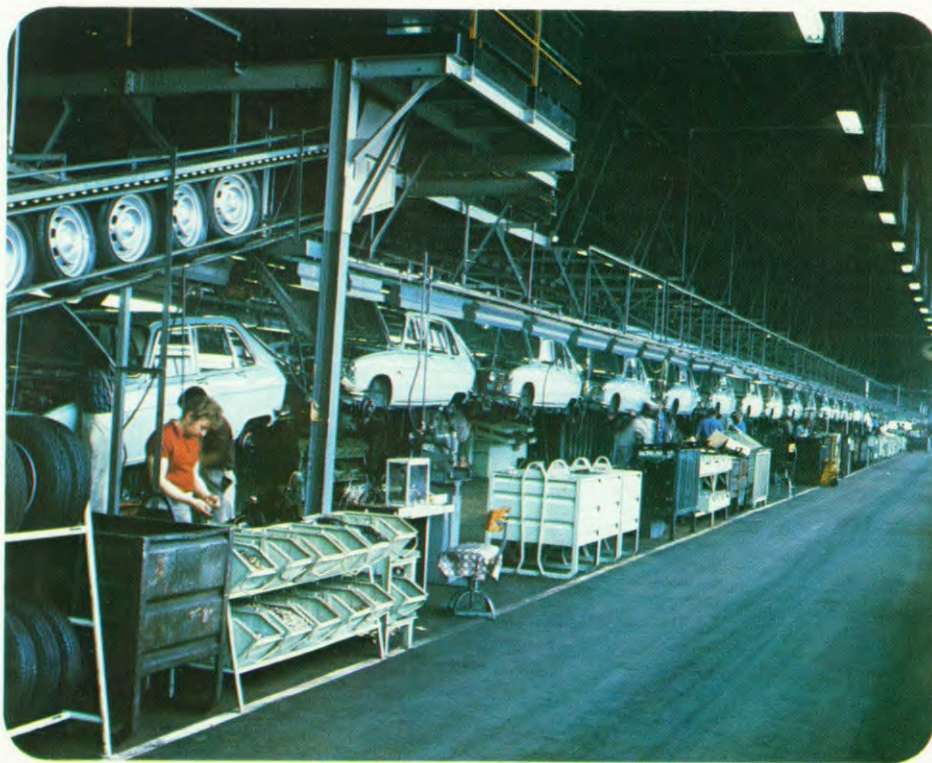


En dan de laatste fase. De lopende band komt in beweging. Het nieuwe model start nu werkelijk zijn leven. Sedert dat uur nul zijn er wat de Renault 12 betreft zes volle, drukke, energieke jaren van denken en bouwen voorbij gegaan.



RENAULT

Zo worden auto's in serie gebouwd.



Moderne auto's worden in moderne fabrieken gebouwd. Zo'n moderne autofabriek is één gigantisch raderwerk, één kolossaal precisie-instrument, één ongelooflijk produktie-avontuur, met supermachines, computers en rappe, vaardige handen. En wat een reusachtige omvang heeft zo'n moderne fabriek. Neem de fabriek die ten behoeve van de Renault 16 in Le Havre - Sandouville werd gebouwd: eerst moest een terrein worden opgehoogd met 370.000 m³ zand, daarna moest er een fundering worden geheid van 2300 palen van tien meter lengte, op de kilometers lange wanden moest 57.000 m² dakbedekking worden gelegd, er moest 250.000 meter elektrische bedrading komen, er moest 6,4 kilometer lopende banden en conveyors worden geïnstalleerd.

Eigenlijk is een autofabriek een reeks fabrieken in één. Bijvoorbeeld een motorenfabriek, een plaatwerf, een fabriek voor het elektronisch gedeelte, een bekledingsfabriek, een montagefabriek. Is dat niet onoverzienbaar veel? Inderdaad, vandaar dat een grote, moderne onderneming als Renault over een hele reeks fabrieken beschikt. In Frankrijk achtereenvolgens: Parijs-Billancourt, Flins, Le Mans, Cléon, Le Havre-Sandouville, en dan nog eens gloednieuwe fabrieken in het noorden van Frankrijk. Al die fabrieken hebben specialismen. De carrosseriepanelen, die in Le Havre-Sandouville tot Renault 16-

carrosserieën worden samengevoegd, worden bijvoorbeeld in Flins geperst. En de motoren komen bijvoorbeeld uit Cléon. Overigens zijn we er hiermee wat Renault betreft nog lang niet. Want over de hele wereld bouwde de Régie assemblage-fabrieken waar uit de onderdelen óók weer complete auto's worden gemaakt. Renault heeft de beschikking over tientallen assemblagefabrieken buiten Frankrijk. De grootste staat in België, in Vilvoorde. Om enig idee te krijgen van alleen maar zo'n motorenfabriek: voor de bewerking van motorblokken beschikt Cléon over een transferstraat, waarbij in de verschillende bewerkingsposten zo'n zeshonderd volautomatische gereedschapsstukken in aktie zijn.

Maar de fabricage van carrosserie-onderdelen en daarna de carrosserie zelf is intussen misschien toch wel het meest sprekende deel van zo'n autofabriek. Want langzaam maar zeker ziet men dat huisje groeien, die cocon, waarin men wellicht zelf straks plaats zou kunnen nemen. De grote panelen worden soms in een reeks fasen uit de vlakke metalen plaat geperst. De kleinere onderdelen, het zijn er vele tientallen, komen kant en klaar uit de machtige machines tevoorschijn. En langzaam ontstaat vervolgens via de carrosserieband dan dat geheel. Zo'n carrosserieband is trouwens soms kilometers lang. En dan, ook: de lopende band voor de bekleding. De bekledingsafdeling in Le

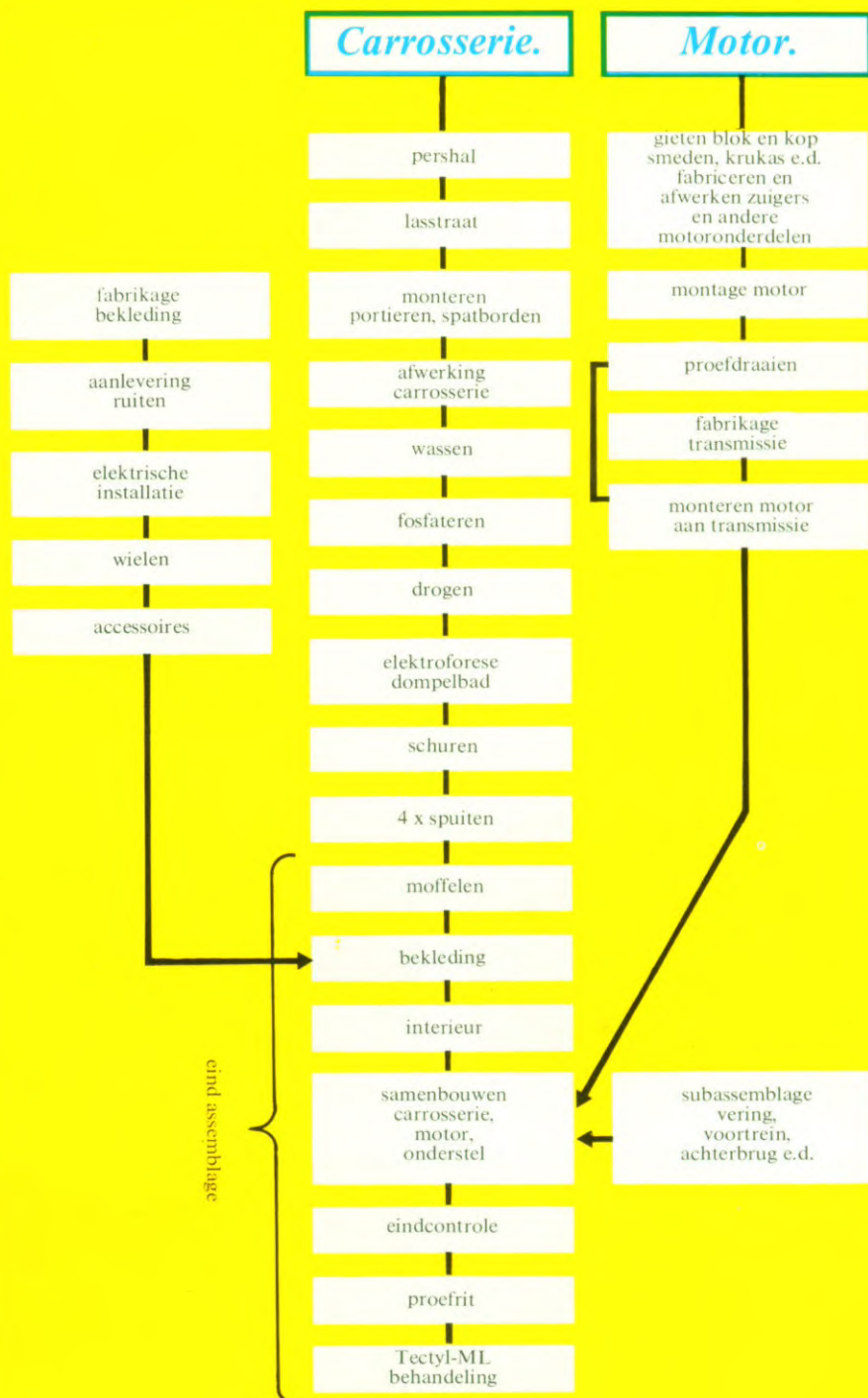
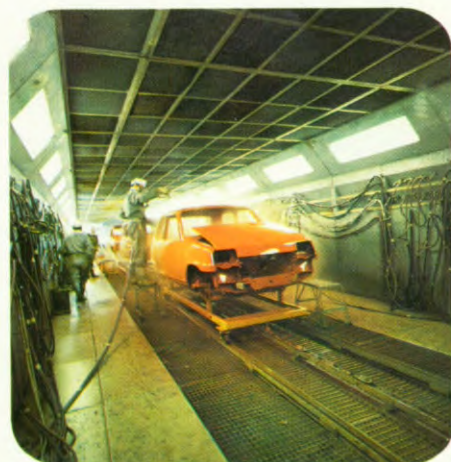
Havre-Sandouville beschikt alleen al over 76 naaimachines.

Ook een lakstraat is een hoofdstuk apart, zeker bij Renault, waar iedere carrosserie zeven behandelingen krijgt. (Renault is trouwens één van de weinige autofabrieken, die ook lakken en grondverven zelf maakt in Le Mans; per auto is er gemiddeld achtvier kilo nodig.) De bewerkingen in de lakstraat zijn de volgende. Allereerst worden de carrosserieën ontroest en ontvet. Dan gaan ze in een droogoven en aansluitend duiken ze via de transportbanden onder in het electroforese dompelbad, waar ze een roestwerende basis-lak krijgen. Electroforese is een elektrisch procédé. Door een potentiaalverschil, u weet wel het verschil tussen min en plus bij gelijkstroom, met andere woorden, via een ingenieuze toepassing van de elektriciteit hecht zich deze basislaklaag aan de carrosserieën. Na droging worden met tussenpozen van een kwartier, twee laklagen aangebracht.

Aansluitend gaan de carrosserieën gedurende 35 minuten in een moffeloven met een temperatuur van 170 graden. Nu volgt een schuur- en spoelbehandeling en opnieuw een droogperiode. Dan pas zijn we toe aan de eerste glanslaag, die na tien minuten door een tweede glanslaag wordt gevolgd. Aansluitend gaat de carrosserie ten tweede male door een moffeloven. Ditmaal is de temperatuur zo'n 140 graden. En dan, eindelijk, naderen we het einde van het lakproces. De carrosserie gaat een speciale tunnel in met niet reflecterende verlichting, en daar wordt alles nog eens nauwkeurig gecontroleerd. Zijn er foutjes geconstateerd, dan kunnen die worden bijgewerkt op de zogenaamde retouchelijnen.

De geboorte! De carrosserieën zijn klaar, de motor komt door de lucht aanzweven, de onderstelcomponenten kunnen worden bevestigd.

De auto nadert het einde van de band. Er komt benzine in de tank. De auto gaat op eigen kracht de proefbaan op, waar een rijtest volgt. Aansluitend zijn er nog controles van de voortreinafstelling, de waterdichtheid etc. En als dat allemaal gebeurd is, dan krijgen alle Renaults óók nog hun Tectyl-ML behandeling. Alle wagens gaan de Tectyl-straat op. Ze krijgen hun extra roestbeschermende behandeling door insputtingen van Tectyl onder druk, via tijdens het fabricageproces aangebrachte openingen. Pas dan is een Renault klaar. Pas nu acht men zich zeker van het feit, dat aan Renaults die naar de dealers gaan de maximale zorg is besteed.





RENAULT

Renault over de gehele wereld.

Ook dit is Renault.

In de loop der jaren is binnen het Renault-concern een technische know-how gegroeid die veel méér omvat dan alleen de ontwikkeling en fabricage van personenwagens. Op deze pagina ziet u enkele voorbeelden van de activiteiten van de vele dochterondernemingen van Renault. Het spreekt vanzelf dat de ervaring op deze gebieden de kwaliteit en technische perfectie van de Renaults weer ten goede komt.



De Renault fabriek te Haren in België



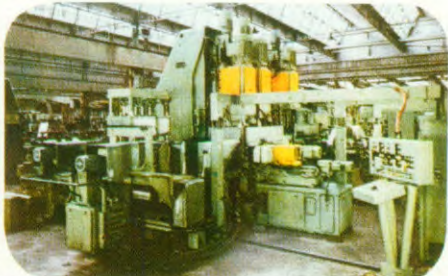
Staal. De staalfabrieken in d'Hagondange produceren hoogwaardig staal voor de binnen- en buitenlandse industrie.



Bedrijfswagens. En spoorwegwagens en autobussen worden door drie Franse fabrieken (Blainville, Annonay en Limoges) ontwikkeld en geproduceerd.



Scheepsmotoren. Renault was Frankrijk's eerste constructeur van benzine- en dieselmotoren voor de scheepvaart. Renault levert o.a. de motoren voor buitenboordmotoren.



Gereedschapsmachines. De machines die nodig zijn om Renaultauto's te bouwen, worden hier ontworpen en geconstrueerd. O.a. de transfermachines komen uit deze fabriek.



Tractoren. De fabriek in Le Mans produceert een uitgebreid programma van tractoren en aangepaste landbouwmachines.



Motoren. Hier ontwerpt Renault nieuwe motoren voor transport en industriële doeleinden.



Rubber. Wat lijkt op de controlekamer van een luchthaven, is in werkelijkheid een paneel waarop de productie van rubber wordt gecontroleerd. Een vrijwel geheel geautomatiseerde fabriek in Nantes.



Speciale staalsoorten en legeringen. Deze in 1965 in gebruik genomen fabriek in Bretagne specialiseert zich in bijzondere staalsoorten en legeringen.



Transport. Renault heeft een eigen transportbedrijf dat ter beschikking staat van alle bij de Renaultgroep aangesloten bedrijven. Transport te land, ter zee en in de lucht.



Kogellagers. In 6 fabrieken, waarvan twee in Italië, fabriceert Renault jaarlijks meer dan 25 milj. kogellagers voor automobielen, vliegtuigen, landbouwmachines en elektr. huishoudelijke apparaten.



Renault in zuinigheidswedstrijd.



Deze wedstrijd werd georganiseerd voor de medewerkers van de Technische Dienst van de Vereniging voor Artsen Automobilisten, die met 12 Renaults 6 TL een traject van circa 800 km aflegden, n.l. van Parijs via Reims en Luik naar Amsterdam. Winnaars werden de heren A. M. Stegink

en zo nauwkeurig mogelijke nabootsing van de werkelijkheid.

Het totale parcours bestond uit drie etappes waarvoor resp. gemiddelde snelheden van 50, 60 en 80 km/uur waren voorgescreven.

De als tweede geklasseerde equipe bereikte een wedstrijdverbruik van 1 op 18,5663, het als derde geklasseerde team behaalde een resultaat van 18,0844. De laagst geklasseerden legden het parcours

af met een wedstrijdverbruik van 1 op 15,3917.

De resultaten werden behaald onder slechte weersomstandigheden; bovendien voerde het traject zowel door bebouwde kommen als over autosnelwegen en binnenwegen, terwijl ook klims en dalingen waren opgenomen.

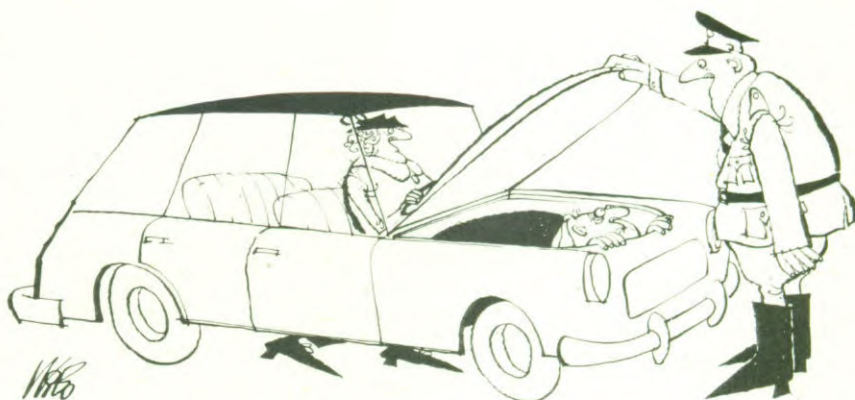
De Renaults 6 TL waarmee de VVAA-technici deze wedstrijd reden waren nieuw en niet ingereden, de wagens waren kort voor het evenement door de Technische Dienst aangeschaft.

**een renault
loopt langer
op een liter**

uit Utrecht en G. Pronk uit Bussum, met een wedstrijdverbruik van 1 op 19,4037. Het absolute verbruik van deze equipe was zelfs nog iets gunstiger want in het kader van het wedstrijdreglement werd deze equipe een aantal straf-cc's extra berekend in verband met tijdsoverschrijding.

Dit wedstrijdreglement was nodig om te voorkomen dat extreem langzaam zou worden gereden; de wedstrijd beoogde

wilt U nog zuiniger rijden dan met een Renault?





RENAULT



Hoe uw Renault 't langst loopt op een liter.

U weet het: een Renault loopt langer op een liter. Maar u kunt zelfs bij uw zuinige Renault nog ca. 20% op het benzineverbruik besparen als u een „sportieve rijstijl” vervangt door een „zuinige rijstijl”.

Tips voor 'n zuinige rijstijl.

De motor

1. Zorg voor een goed afgestelde motor; alleen een motor die optimaal is afgesteld kan zuinig zijn met brandstof. Maak daarom gebruik van de diagnose onderhoudsbeurten voor controle op bougies, ontsteking en luchtfilter.
 2. Choke zo kort mogelijk gebruiken.
 3. Laat de motor zo snel mogelijk op temperatuur komen. Na het starten de motor ongeveer 30 seconden onbelast laten draaien, daarna langzaam wegrijden.
 4. Gebruik de motor alleen om de auto aan te drijven en niet om af te remmen.
- Uw snelheid verminderen kan op 2 andere manieren:
- a. Laat het gaspedaal langzaam opkomen, zodat de auto door lucht- en rolweerstand langzaam gaat rijden.
 - b. Zet de motor vrij (freewheelen) en rem indien noodzakelijk met de voetrem af.

5. Als u lange tijd moet wachten zet dan het contact af.

Het gaspedaal

1. Geef geleidelijk gas en schakel op het juiste moment over. Druk het gaspedaal langzaam in, tot uw auto de snelheid bereikt heeft om over te kunnen schakelen.
2. Houd tijdens het rijden de stand van het gaspedaal konstant. Geef bij het oprijden van een helling geen gas bij om de snelheid konstant te houden.

De banden

Door uw banden op de maximaal toegestane spanning te brengen wordt de rolweerstand tot een minimum beperkt.

... In het diagnosestation wordt uw Renault snel in de allerzuinigste conditie gebracht.

km/l bij constante snelheden
volgens de roadtest
in de Autokampioen

km/l bij gemiddelde snelheden
volgens de roadtest
in de Autokampioen

Renault type	(60)	(80)	(100)	(60)	(80)	(100)
4 L	22.9	18.5	15.2	18.8	13.9	
4 Export	22.9	18.5	15.2	18.8	13.9	
5 TL	21.2	17.8	14.1		13.6	8.9
6 L	20.4	16.9	13.7	17.7	12.5	
6 TL	17.2	15.6	13.2		12.0	8.7
12 L + TL	18.9	16.1	13.5		12.8	8.5
12 TS	16.7	14.3	12.1		11.7	8.1
12 Stationcar	16.9	14.3	12.1		12.3	8.5
16 L + TL	16.1	14.5	11.8		11.6	8.2
16 TS	15.6	13.9	11.4		10.7	7.9
16 TL Automaat	15.4	14.1	12.3		11.4	8.3
16 TS Automaat	14.5	13.0	11.2		10.6	7.4
15 TL	18.2	15.4	13.0		12.4	9.4
15 TS	15.9	14.7	12.3		11.8	9.3
17 TL Coupé	15.9	14.2	12.2		11.6	9.3

Renault Type	km/l volgens DIN Norm
5 LS	13.7
12 TR	11.1
12 TS (Stationcar)	12.0

Renault Type	km/l volgens DIN Norm
16 TX	11.7
16 TX (Aut.)	11.1



De veiligheid van de Renault.

De automobilist van vandaag is in toenemende mate geïnteresseerd in de veiligheid van z'n auto. De autofabrikant is zich bewust van zijn verantwoordelijkheid en zorgt er voor dat zijn auto's steeds veiliger worden. Renault wil daarom precies aan de weet komen wat er met de auto en de inzittenden gebeurt tijdens diagonaal-frontale botsingen en ketting-botsingen, die in de praktijk veelvuldig voorkomen. Daarom worden met hypermoderne katapult-installaties Renaults vanuit diverse richtingen tegen elkaar geschoten. Met variërende snelheden. Met poppen voor- en achterin.

Na de klap.

Van de op deze wijze grondig vernielde auto's kunnen autokonstruktoren een hoop leren. Het gaat bij een ongeluk niet meer om de auto, maar om de inzittenden. Daarom is de carrosserie van een Renault zó geconstrueerd dat bij een botsing de voor- of achterkant wordt vervormd, maar daarbij het passagierscompartiment in tact blijft. Proeven waarbij twee Renaults met 50 km per uur tegen elkaar worden gebotst tonen dat de inzittenden een dergelijke klap zonder letsel kunnen overleven, mits zij de veiligheidsgordels gebruiken. Sinds 1967 zijn in het kader van dit onderzoek, waaraan ook Peugeot meewerkt, vele honderden fabrieks-nieuwe Renaults gecrashed. Veiligheids-research kost geld, maar spaart mensenlevens.

De veiligheid van een auto kan worden gesplitst in actieve en passieve veiligheid.





RENAULT

Aktieve en passieve veiligheid.

Aktieve veiligheid.

bestaat uit alle voorzieningen die ertoe bijdragen de kansen op een ongeluk te beperken, zoals:

- rijcomfort
- een goede ventilatie die vermoeidheid en slaperigheid voorkomt
- vaste wegligging door voorwielaandrijving
- krachtige remmen met remkrachtverdelers
- veel glas voor onbelemmerd uitzicht rondom
- radiaalbanden
- spelingsvrije tandheugelstuurinrichting
- kindersloten op de achterportieren.

Passieve veiligheid.

waaronder wordt verstaan alle konstruktieve voorzieningen om de inzittenden tegen de gevolgen van een ongeluk te beveiligen, zoals o.a.:

- sterke kooi-konstruktie van het passagierscompartiment
- gecapitioneerd stuurwiel
- dashboard met schokabsorberend materiaal
- verzonken bedieningsorganen en knoppen
- gordels met speciale veiligheidsrek
- zacht beklede ruggen van voorbank en voorstoelen.

Zo is Renault dag in, dag uit bezig de veiligheidsvoorzieningen te perfectioneren.



Renault werkt samen met andere autofabrikanten voor grotere verkeers- en milieu-veiligheid.

De meerderheid van de Europese autofabrieken, waaronder Fiat, Volkswagen, BLMC, Daimler-Benz, Peugeot, Citroën en Renault, heeft een gemeenschappelijke organisatie opgericht om gezamenlijk het onderzoek te coördineren op 't gebied van verkeers- en milieu-veiligheid. Renault, die al langer samenwerkt met Peugeot, was één van de initiatiefnemers van deze organisatie, de CCMC (Comité des Constructeurs de Marché Commun).

Wat wil het CCMC bereiken?

Alleen al om de uitwisseling van alle bestaande gegevens tussen de autofabrieken is de samenwerking van groot belang. Omdat ieder deelnemend merk nu kan beschikken over de gezamenlijke know-how, en de nieuwste vondsten op 't gebied

van verkeersveiligheid en milieu-bescherming direkt kan toepassen. Maar het uiteindelijke doel is, om door samenwerking en vergelijking van alle onderzoekresultaten tot een snellere ontwikkeling te komen. Zodat de Europese auto's ook in de toekomst volledig aangepast zullen zijn aan de nieuwe eisen op 't gebied van veiligheid en milieu die dan gesteld moeten worden. Renault vindt het – samen met zijn andere CCMC partners – van groot belang dat er geldende reglementen komen, ter bescherming van zowel de auto-gebruikers als de niet-automobilisten. De samenwerkende fabrikanten zullen hun bevindingen dan ook ter beschikking stellen van de EEG-autoriteiten en de Europese Regeringen, en hun bijdrage leveren om uniforme technische reglementen mogelijk te maken.



Waarom Renaults ruim en toegankelijk zijn.

Een auto is in de eerste plaats een vervoermiddel. Een middel om mensen te vervoeren. En bagage. En huisdieren. Kortom, alles wat mensen graag met zich meenemen. Dat vraagt ruimte. Bruikbare ruimte.

Een Renault is extra ruim door voorwielaandrijving.

Renault bouwt ruimte-op-wielen. Maar niet die ruimte die een logisch gevolg is van grote buitenmaten. Want Renault maakt auto's die in het drukke Europese verkeer praktisch en verantwoord zijn. Geen heel grote auto's dus.

Maar functionele auto's met compacte buitenmaten en daarin een maximaal benutbare binnenruimte. Konsekvent. In ieder type. Daarom hebben alle Renaults voorwielaandrijving.

Recept voor bereikbare binnenruimte.

De voorwielaandrijving die door Renault zo konsekvent wordt toegepast is niet alleen bedoeld voor een betere wegligging, maar vooral om ruimte te creëren. Door voorwielaandrijving ontbreekt de hinderlijke cardanhevel, zodat de vloer vlak wordt. Dat betekent comfortabele ruimtewinst voor benen en bagage. Het tweede winstpunt is, dat alle onderdelen van motor en aandrijving compact bij elkaar zitten in de „neus”. En de rest van de auto helemaal besteed kan worden aan comfort, bruikbaarheid en veiligheid. Dat is dan ook het uitgangspunt van de carrosserie van de Renaults.

Bij ruimte hoort namelijk ook toegankelijkheid. Voor de passagiers, maar vooral voor grote, kleine en lastige bagage. Daarom heeft een Renault een vijfde of een derde (achter)deur. Bovendien kan bij een Renault de achterbank worden weggeklapt. De Renault 4, 5, 6 en 16 bezitten allemaal die praktische stationcar-eigenschappen. Van de Renault 12 bestaat een speciale stationcar uitvoering.



Mensen vervoeren, mét hun (vaak lastige) bagage. Voorwielaandrijving geeft veel winst aan binnenruimte.

Bij Renault is die ruimte ook bereikbaar door de grote achterdeur.





RENAULT



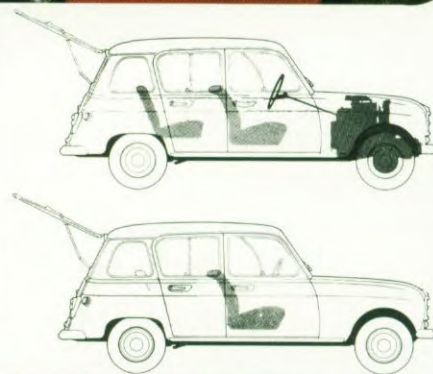
Nog een voordeel: de wegligging.

Twee componenten bepalen de kwaliteit van de wegligging:

- de stabiliteit bij het rechthuis rijden
- het stuurkarakter tijdens het nemen van bochten.

Voorwielaandrijving heeft op beide componenten een gunstige invloed. Door voorwielaandrijving, en de gewichtsverdeling die daardoor ontstaat, zijn Renaults minimaal gevoelig voor zijwind.

Het feit dat de gestuurde wielen tevens de aangedreven wielen zijn, bevordert ook een goed stuurkarakter in de bocht.

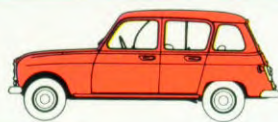


De legendarische ruimtewagen.



4





Hij vraagt weinig.

Geen antivries nodig in de winter door gesloten koelsysteem.
 Geen doorsmeren nodig.
 Olieverversen om de 5000 km.
 De Renault 4 krijgt 7 carrosserie-behandelingen waaronder een dompeling in roestwerende lak.
 Geen Tectyl behandeling nodig, want dat is al op de fabriek gebeurd.
 En . . . heel weinig benzine nodig. Met 1 liter rijdt u 15 à 16 km.

Hij geeft veel.

Een achterbank die wegklapbaar is, waardoor een complete laadvloer ontstaat. Het reservewiel zit handig opgeborgen onder de vloer zodat u niets hoeft uit te laden als u het wiel eens nodig hebt. De nog fellere motor geeft voldoende trekkracht om veilig in te halen en steile hellingen te beklimmen.

Een ruime Renault.

De Renault 4. Gebouwd sinds 1961. Gezinsauto met vijf deuren, waardoor de ruimte makkelijk bereikbaar is. Vakantieauto met zijn vering die de hobbeligste wegen gladstrijkt. Renault 4. De gooi-het-maar-achterin-auto. Of . . . als 't om een baby gaat: zet de reiswieg maar rustig op de vlakke vloer. Vlakke vloer door het ontbreken van die lastige cardan-tunnel. Er zijn drie uitvoeringen: de Renault 4 Berline, de Renault 4 en de Renault 4 Export (de R4 Berline is niet in Nederland leverbaar). De Renault 4 Berline en Renault 4L worden geleverd met een bank voorin. De Renault 4 Export wordt geleverd met twee gescheiden voorstoelen. Bovendien zijn bij de Renault 4 Export een roldak en gescheiden voorstoelen met verstelbare rugleuning tegen meerprijs bestelbaar.



Veel bereikbare ruimte door de 5 deuren



**4**

Komfort voor de bestuurder.

Uitstekend verende stoelen.
Dashboard met controlelampjes voor koeling, oliedruk en dynamo.
Tuimelschakelaars voor verlichting, verwarming en ruitewissers.
Drukknopbediening voor ruitersproeiers. Stuurslot. Buitenspiegel.

Komfort voor de passagiers.

Veilige kindersloten op de achterportieren. Uitgerust met 3-punts auto-gordels. En ruimte. Door de vlakke vloer en die vernuftige carrosserie vorm. Onafhankelijk geveerde wielen door middel van lange torsiestaven.



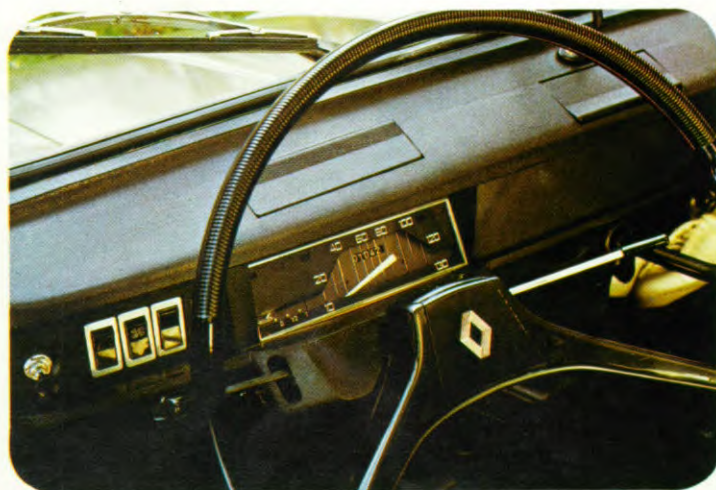
met hoedeplank

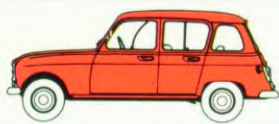


weggeklapte hoedeplank



achterbank naar voren geklapt





Technische gegevens Renault 4.

Motor.

Viercilinder motor van 845 cc.
Boring x slag 58 x 80 mm.
Compressieverhouding 8 : 1.
Max. vermogen 34 DIN pk bij
5000 t/min.
Max. koppel 5,8 mkg bij
3000 t/min.
Kopkleppen met tuimelaar-
bediening.
Startmotor wordt door de
kontaktsleutel bediend.

Versnellingen.

Geheel gesynchroniseerde
vierversnellingsbak.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,67 : 1
2e 2,24 : 1
3e 1,46 : 1
4e 1,03 : 1
achteruit 3,23 : 1

Besturing.

Tandheugel stuurinrichting.
Totale overbrengingsverhouding
20 : 1
Korte draaicirkel (straal 4,85 m).

Remmen.

Hydraulische remmen op de vier
wielen.
Remkrachtbegrenzer.

Vering.

Vier onafhankelijk geveerde
wielen.
Voor: twee in lengterichting
geplaatste torsiestaven (62 mm
doorvering per 100 kg), twee
hydraulische telescoopschokbrekers
en stabilisatorstang.
Achter twee dwarsgeplaatste
torsiestaven (44 mm doorvering
per 100 kg belasting), twee
hydraulische telescoopschokbrekers.

Banden.

135 x 330 radiaal

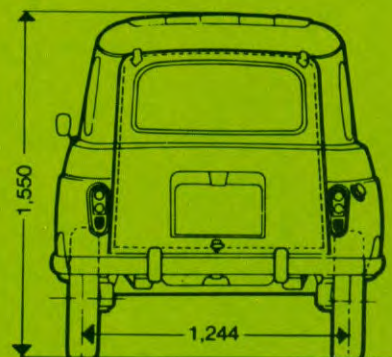
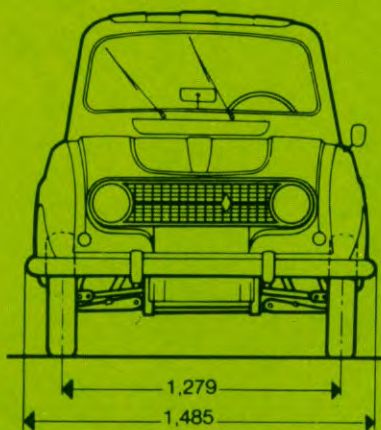
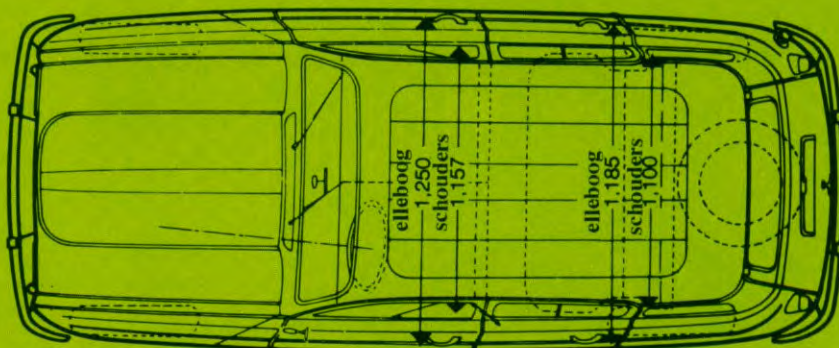
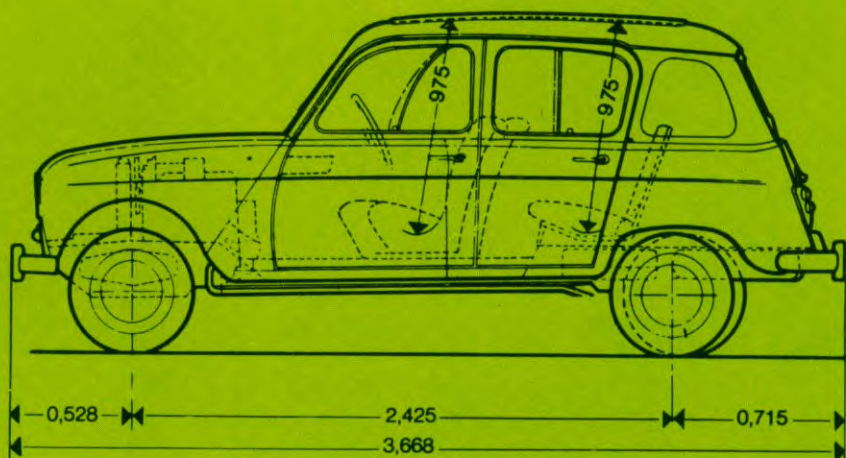
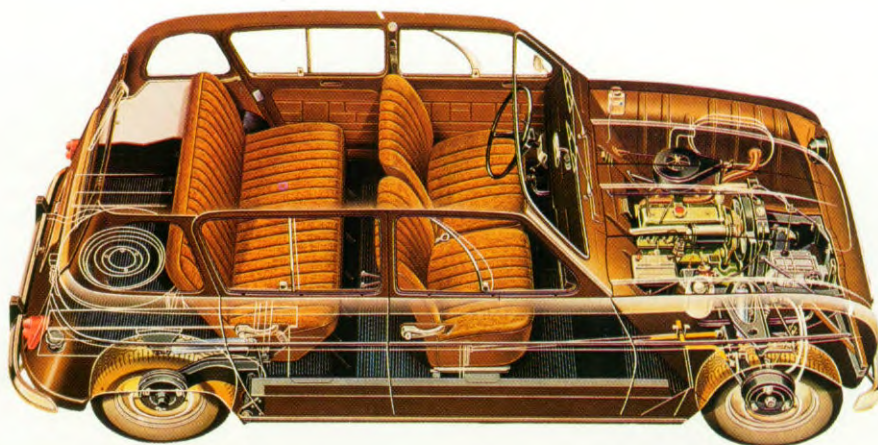
Elektrische installatie.

Accu 12 volt - 28 ah.
Dynamo 22 amp. Spanningsregelaar.

Prestaties.

Max. snelheid boven de
120 km/uur.
Benzineverbruik: zie pag. 16.

Al de modellen zijn in België
voorzien van een alarmsysteem.



Een band met de weg.

Banden zijn een heel belangrijk element van de auto, die de veiligheid en het weggedrag zeer direct en zeer definitief beïnvloeden, banden zijn de gemakkelijkst bereikbare onderdelen, garages geven regelmatig goede adviezen met betrekking tot de banden, ieder benzinstation is in het bezit van een luchtpomp met een spanningsmeter, en tóch – en tóch – en tóch . . . Enquêtes en controles bewijzen het constant: er wordt onvoldoende op de banden gelet. En dat is eigenlijk niet zo best te begrijpen. Als men zich toch eens realiseerde hoe veel sneller een band slijt ten gevolge van bijvoorbeeld te lage spanning! Zo'n band slijt, omdat hij platter op de weg rust, met name in de schouders, dat zijn de gedeelten aan weerszijden van het eigenlijke loopvlak, dat zijn de plaatsen, waar een band niet behoort te slijten. Als men zich toch eens realiseerde, hoezeer het weggedrag nadelig wordt beïnvloed, zeker bij volle belasting, zeker in bochten, zelfs zo, dat het werkelijk gevaarlijk wordt! Natuurlijk, een moderne band is een op zichzelf wonderbaarlijk betrouwbaar ding met een door de band genomen wonderbaarlijk lang leven. Maar moet dat nu betekenen, dat we maar hélemaal niet aan banden denken? Schuren langs stoepanden, dwars over obstakels rijden, niet naar banden omkijken, het is aan de orde van de dag, resultaat: meer dan een derde van alle autobanden sterft vroegtijdig ten gevolge van onheuse en onvriendelijke bejegening, om ons maar eens erg voorzichtig uit te drukken.

Maar waarschijnlijk bent u, beste lezer, lieve lezeres, al uit het goede hout gesneden. Vandaar de regels, die nu over dit onderwerp nog volgen. Want u hebt er oog voor, u wilt wat op de hoogte zijn, en u leest dus verder. Wel, we willen graag een reeks tips over banden aan u kwijt, waar u uw voordeel mee kunt doen. Akkoord, eerste vraag: welke banden? Kijk, de autofabrikant weet natuurlijk wel wat hij doet. Hij zet daarom banden onder uw auto die passen in het beeld van de totale conceptie van uw auto. Daarom kunnen andere banden onder bepaalde omstandigheden nog wel voordelen bieden, maar raadpleeg bij dit soort overwegingen uw garage en

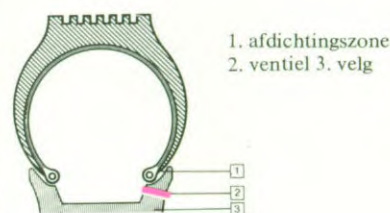
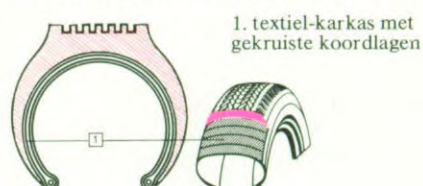
experimenteer niet in het wilde weg. Rijd ook nooit gelijktijdig met verschillende typen banden. Licht gewicht velgen bijvoorbeeld kunnen het weggedrag gunstig beïnvloeden, omdat het onafgeveerd gewicht minder wordt. Maar de voordelen zijn niet voor alle automobielen gelijk en ook hier is het dus verstandig de garage te raadplegen. Overigens heeft een Renault van huis uit radiaalbanden. Dat zijn banden waarbij het loopvlak niet vervormt in zijdelingse richting, wat minder slijtage en een betere richtingstabiliteit tot gevolg heeft. Ook het remvermogen is bij deze banden groter. Een nadeel is, dat „stoepjes pikken” harder aankomt.

Andere vraag: wanneer dient men banden te vernieuwen? Twee zaken zijn daarbij van belang: het profiel en het karkas. Het profiel slijt, het karkas kan breuken oplopen. Het eerste is wel bijzonder eenvoudig te constateren, het tweede moeilijker. Karkasbreuken zijn vrijwel uitsluitend het gevolg van nonchalance en te forse rijstijl. Het profiel bepaalt de grip van de band op de weg. Dit profiel is zodanig gemaakt dat een maximale grip bij wisselende omstandigheden zoveel mogelijk wordt behouden. Het is dus zaak om altijd met banden te rijden, waarop het profiel nog volledig werkzaam is. Is de profieldiepte onder 3 mm gedaald, dan nemen antislip- en remcapaciteiten sterk af. Bij 1½ mm zit u dik in de gevarensone. Het is zonder meer zaak om reeds vóór dit kritieke moment tot nieuwe banden over te gaan. Dan een aantal tips die van toepassing zijn bij het verwisselen van wielen. Gebruik de wielop als bakje voor de wielmoeren. Op die manier blijven de moeren schoon en u loopt niet de kans er één kwijt te raken. Draai de wielmoeren één slag los alvorens u de wagen opkrikt. Uw wagen staat dan op de rem en in de versnelling. U kruipe nooit onder een opgekrikte auto. Is de bodem onder de krik zacht, plaats de krik dan op een steen of op een plankje, dat u voor deze gevallen altijd in de auto hebt. Gebruik uw wielsleutel om het reserve wiel omhoog te bewegen, zodat de boutgaten voor de bouten komen. Draai de

wielmoeren vast en trek ze na wanneer de wagen weer zonder krik op de grond staat.

Controleer met uw bandenspanningsmeter de spanning van de band en doe zo nodig het eerste het beste benzinstation aan.

Nog een paar algemene wenken. Plaats het reservewiel altijd zodanig in uw auto dat het ventiel gemakkelijk bereikbaar is. Controleer regelmatig de spanning van alle vier uw banden of laat dit doen door de pompbediende, en vergeet niet, dat er óók nog een reservewiel is. Bij langdurig rijden op warme zomerdagen loopt door verhitting van de lucht de spanning in de banden op. Verminder die spanning nooit. Uw banden kunnen er tegen en als de temperatuur weer afneemt, rijdt u met veel te weinig spanning. Als uw auto voorzien is van binnenbandloze banden, neem dan een reservebinnenband mee naar het buitenland. Binnenbandloze banden kunnen niet overal worden gerepareerd maar een binnenband inzetten kan altijd.



Autogordels, vast en zeker.

Een konsekwent gebruik van autogordels behoort helaas nog tot de goede voornemens van vele automobilisten. Geen enkel verkeersslachtoffer is 's morgens van huis gegaan met het idee dat hij bij een ongeluk betrokken zou raken. Zoiets komt volslagen onverwachts - voor iedereen. Nu is het bekend welke enorme krachten kunnen optreden bij een botsing. Geen enkele automobilist redt 't dan door zijn stuurwiel stevig te omklemmen. Wat is nu het verschil als iedereen konsekwent autogordels gebruikt? Dat per jaar honderden doden en enige tienduizenden gevallen van ernstig letsel worden voorkomen.

Konsekwent gebruik van autogordels.

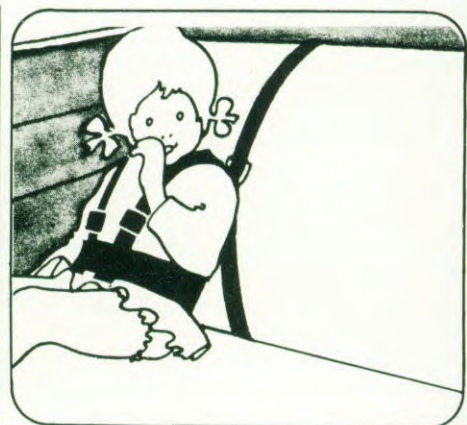
Dat wil zeggen - gordels omdoen zodra u in uw auto stapt. Ook als 't stil is op de weg. Ook in 't stadsverkeer. Ook als u 2 straten verderop een boodschap moet doen. Draag autogordels altijd goed strak voor optimale bescherming.

Geen reden voor "autogordel-angst".

Sommige mensen voelen zich „gevangen” in een autogordel. Vooral als ze eraan denken dat ze in een kanaal kunnen rijden of dat hun wagen in brand kan vliegen. Maar juist dan is het dragen van een autogordel van urgent belang. Om u tegen de zware klap op het water in bescherming te nemen of om u tijdens brand bij uw positieven te laten blijven. Goede autogordels opent u met één handbeweging. Gebruik bij voorkeur of heupgordels of 3-puntsgordels (al dan niet met automaat) van bekende keurmerken. Diagonaalgordels raden we u beslist af, omdat de kans groot is dat u bij een botsing onder de gordel doorschiet.

Houdt u aan deze regel!

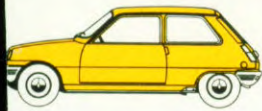
Kinderen en honden altijd achterin.



Voorzitplaatsen	
Passagier	heupgordel of 3-puntsgordel
Bestuurder	heupgordel of 3-puntsgordel

Achterzitplaatsen	
Volwassenen en kinderen	heupgordel
Jonge kinderen	kinderzitje met gordel of kindergordel





Ideaal in de stad, ideaal op de grote weg.

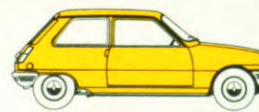
De steden worden steeds groter. Ook gaan steeds meer mensen in een andere plaats wonen dan waar ze werken. En dus groeit het autoverkeer in die steden en ook het woon-werk autoverkeer neemt toe. Daarom is er bij Renault lang nagedacht over een wagen waarvoor in al die drukte nog genoeg plaats zou zijn. Daaruit is een bijzondere auto voortgekomen.

De kompakte Renault 5. Zijn felle acceleratie geeft u de mogelijkheid ook in druk verkeer op te schieten. Door zijn buitengewone wendbaarheid en zijn lengte van 3½ meter steekt u hem gemakkelijk in het nauwste parkeergatje.



De ideale buitenweg- en stadsauto.





De Renault 5.

Ideale stadsauto door z'n uitgekiende buitenmaten, bedieningsgemak, soepel rijgedrag en veiligheid. Maar ook een ideale buitenweg-auto door zijn binnenruimte, rijcomfort en motorvermogen.

Het oog wil ook wat.

De moderne styling maakt van de Renault 5 een wagen met een eigen gezicht. Een sportief karakter dat nog geaccentueerd wordt door de geheel in de totale vorm opgenomen schildbumpers en vierkante koplampen.

Schildbumpers zijn er overigens niet voor de show. Ze zijn vervormbaar en kunnen daardoor flinke schokken opvangen, waardoor de carrosserie zelf onbeschadigd blijft.



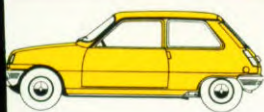
Schildbumpers achter en voor van gewapend polyester.



De veilige vijf.

Veiligheid stond voorop bij het ontwerpen van de Renault 5. Zo heeft hij een veiligheidskooikonstructie die de inzittenden extra bescherming biedt. Vervormbare polyester schildbumpers met groot schokabsorberend vermogen – waardoor ook parkeerschade tot een minimum beperkt blijft.

Naast de veiligheid in techniek, b.v. voorwielaandrijving en constructie, vindt u in de Renault 5 ook veel comfort dat die veiligheid functioneel ondersteunt. Dat u ook de rust en het bedieningsgemak geeft om in elke situatie veilig te kunnen rijden. Iets wat u eigenlijk alleen goed kunt beoordelen als u eens een proefrit maakt.



Extra ruimte voor vakantie.

De Renault 5 heeft vanzelfsprekend ruimte voor achterpassagiers. Maar hoe staat het met die ruimte als u zonder achterpassagiers op stap gaat? Dan verandert u de Renault 5 met slechts 2 handgrepen in een neem-maar-alles-mee-wagen.

Leuning van de achterbank op zitting drukken, het geheel naar voren klappen en er is een extra grote bagageruimte ontstaan.

Mooie vormen.

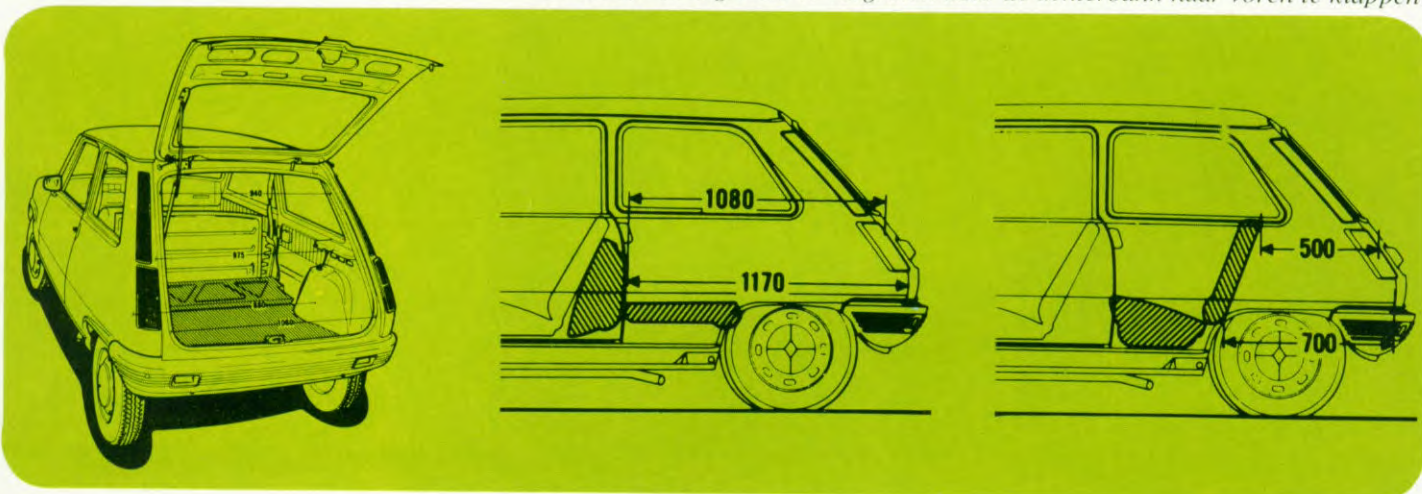
In de prijsklassen van de Renault 5 bestaan grótere auto's die mínder te bieden hebben.

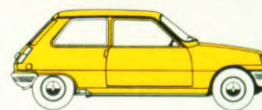
Minder bruikbare binnenruimte bijvoorbeeld.

't Is niet alleen het ontbreken van de hinderlijke cardantunnel die de Renault extra ruim maakt.

Door de voorwielaandrijving konden alle ruimterovende technische onderdelen bij elkaar ondergebracht worden in de korte neus. Zodat het hele compartiment erachter bestaat uit ruimte. Ruimte met comfort. Ruimte die bovendien gemakkelijk toegankelijk is door de tot aan de vloer opengaande 3e deur.

De ruimte is nog meer te vergroten door de achterbank naar voren te klappen.





Rijkomfort.

De Renault 5 is een wagen voor elke weg. Zijn vaste wegligging en felle acceleratievermogen – van 0-80 km in 12½ sec. – worden gekompleteerd door een voortreffelijk torsie-veer-systeem. Onafhankelijk geveerde wielen met lange torsiestaven, telescoopschokbrekers en stabilisatorstang houden de Vijf ook op slechte wegen comfortabel.

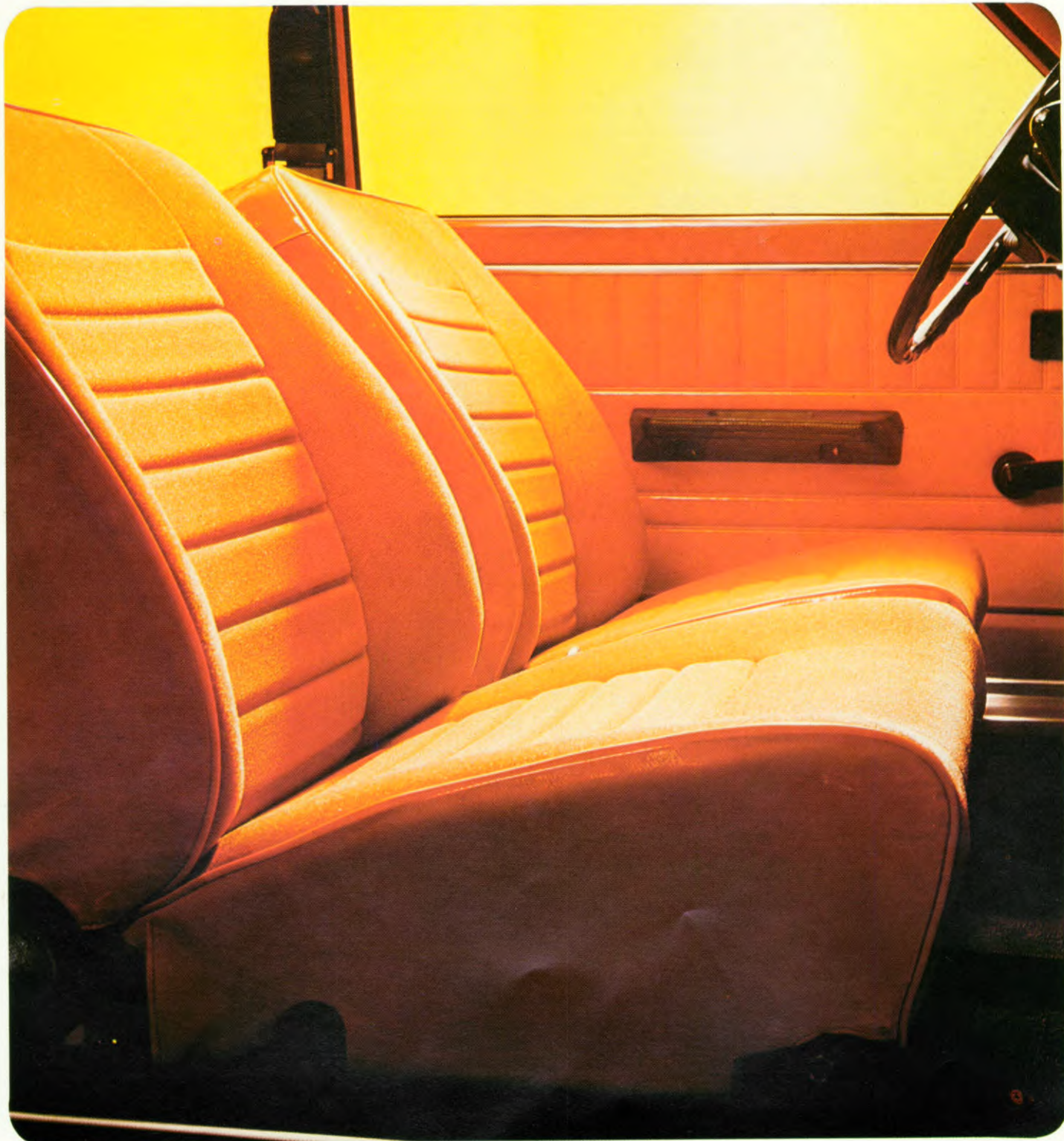
Verschillen tussen de Renault 5 TL en 5 L.

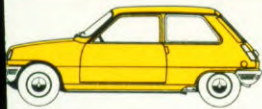
De kuipstoelen in type 5 TL hebben verstelbare rugleuningen. Bij de achterzitplaatsen in de 5 TL vindt u twee asbakken en handgrepen. De bagageruimte is bekleed met een rubbermat. Ook heeft de 5 TL een extra chroomstrip rond de voorruit en onder de portieren. De 5 TL wordt

geleverd met vloerpookschakeling standaard in Nederland, in België op aanvraag. Bij de 5 L is de schakel-handle in het dashboard geplaatst. Bovendien is de 5 TL standaard met achterrautverwarming uitgerust in Nederland, in België als extra te verkrijgen.

Maar het belangrijkste verschil is het motorvermogen. De 5 TL haalt met zijn 956 cc – 44 DIN pk een max. snelheid van 135 km/uur, en is uitgerust

De kuipstoelen van de 5 TL





Zorgvuldig afgewerkt tot in alle details



... vloerpookschakeling



met een wisselstroomdynamo. De 5 L komt met 845 cc – 35,5 DIN pk tot een (ook respectabele) top van 125 km/uur. Uitgerust met een gelijkstroomdynamo. Vanwege zijn grotere motorvermogen is de 5 TL voorzien van schijfremmen vóór en trommelremmen achter. Tien ventilatie-openingen in elk wiel geven de 5 TL extra koeling voor de remmen.

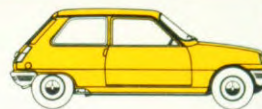
Doordachte details.

De zorg voor veiligheid en comfort is bij de Renault 5 tot in details doorgevoerd. In het fraaie interieur vindt u geen gevaarlijk uitstekende delen. Kritieke stootpunten hebben een schokabsorberende constructie. Veiligheidsstuur met gedeelde kolom. Goede geluidsisolatie door o.a. dakbekleding van verschillende lagen geluiddempend materiaal. Effektief regelbaar verwarmings- en ventilatiesysteem. Goed aangebrachte veiligheidsgordels die bestuurder en passagier niet hinderen in hun bewegingen.



... dashboardschakeling





Weinig onderhoud.

Natuurlijk vraagt de Renault 5 ook weinig onderhoud. Daar is 't een Renault voor.

Met een gesloten koelsysteem met permanente anti-vriesvulling. En met Tectyl bescherming tegen roest van binnenuit.



Technische gegevens Renault 5 L.

Motor

Viercilinder motor van 845 cc.
Boring x slag 58 x 80 mm.
Compressieverhouding 8,5 : 1. Max. vermogen 35,5 DIN pk, bij 5500 t/min.
Max. koppel 5,6 mkg bij 3000 t/min.
Voorwielaandrijving.
Gesloten koelsysteem met permanente antivriesvulling.
Lichtmetalen cilinderkop met kopkleppen.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde 4 versnellingsbak.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,67 : 1
2e 2,24 : 1
3e 1,46 : 1
4e 1,03 : 1
achteruit 3,23 : 1

Besturing

Tandheugel stuurinrichting. Totale overbrengingsverhouding: 20 : 1.
Draaicirkelstraal 4,90 m.

Remmen

Hydraulische remmen op vier wielen, trommelremmen rondom. Remdrukbegrenzer.

Vering

Vier onafhankelijk geveerde wielen. Voor: twee in lengterichting geplaatste torsiestaven (52 mm doorvering per 100 kg), twee hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang. Achter: twee dwarsgeplaatste torsiestaven (43 mm doorvering per 100 kg belasting), twee hydraulische telescoopschokbrekers.

Banden

135 x 330 radiaal.

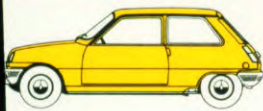
Elektrische installatie

Accu 12 volt – 28 ah.
Dynamo 22 amp.
Spanningsregelaar.

Prestaties

Max. snelheid 125 km/uur.
Benzineverbruik: zie pagina 16.

Al de modellen zijn in België voorzien van een alarmsysteem.



Technische gegevens Renault 5 TL.

Motor

Viercilinder motor van 956 cc.
Boring x slag 65 x 72 mm.
Compressieverhouding 9,25 : 1.
Max. vermogen 44 DIN pk bij 5000 t/min.
Max. koppel 6,6 mkg bij 3500 t/min.
Voorwielaandrijving.
Gesloten koelsysteem met permanente anti-vriesvulling.
Lichtmetalen cilinderkop met kopkleppen.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde vierversnellingsbak.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,67 : 1
2e 2,24 : 1
3e 1,46 : 1
4e 1,03 : 1
achteruit 3,23 : 1

Besturing

Tandheugel stuurinrichting. Totale overbrengingsverhouding 20 : 1.
Korte draaicirkel (straal 4,90 m).

Remmen

Hydraulische remmen op de vier wielen, schijfremmen vóór, trommelremmen achter.
Remdrukbe grenzer.

Vering

Vier onafhankelijk geveerde wielen.
Voor: twee in lengterichting geplaatste torsiestaven (52 mm doorvering per 100 kg), twee hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang. Achter: twee dwarsgeplaatste torsiestaven (43 mm doorvering per 100 kg belasting), twee hydraulische telescoopschokbrekers.

Banden

135 x 330 radiaal.

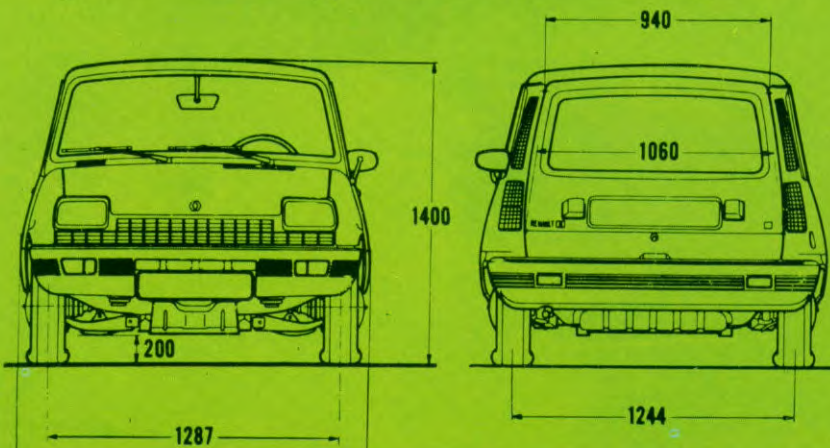
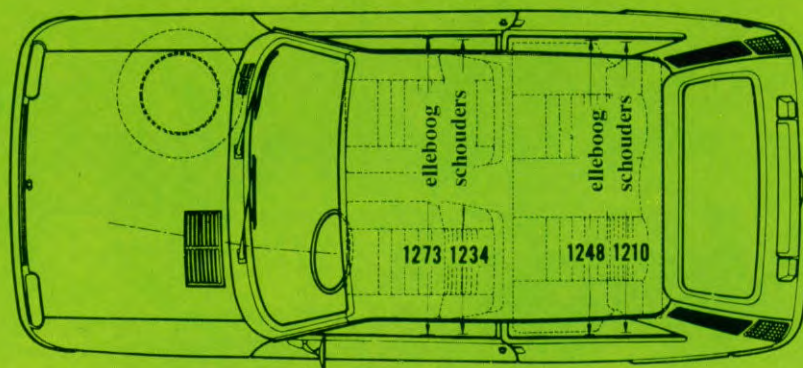
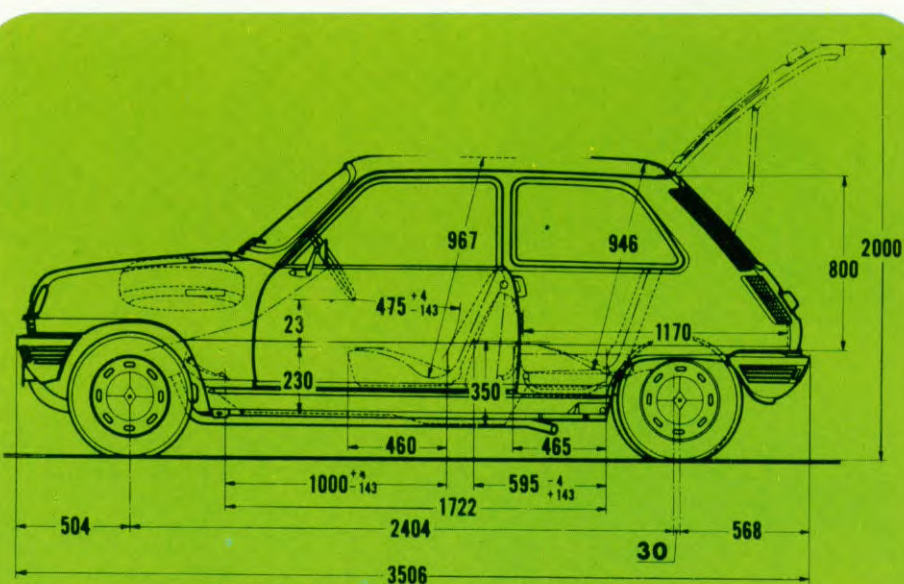
Elektrische installatie

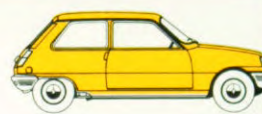
Accu 12 volt – 28 amp.h.
Wisselstroomdynamo 30/40 amp.
Spanningsregelaar.

Prestaties

Max. snelheid boven 135 km/uur.
Benzineverbruik: zie pagina 16.

Al de modellen zijn in België voorzien van een alarmsysteem.





De Renault 5 LS: de 5 met de grote motor.

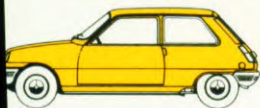
De Renault 5 is een zuinige auto, een veilige auto, een comfortabele auto. Er ontstond echter vraag naar een Renault 5 met een verhoogde maximum-snelheid. Zo werd de Renault 5 LS geboren. Met een motor van bijna 1300 cc, goed voor een topsnelheid van 155 km/u.

Bij die verhoogde snelheid behoort verhoogde veiligheid: het remsysteem van de Renault 5 LS is bekrachtigd en gescheiden uitgevoerd. Bovendien is naar de achterwielremmen een hulp-circuit opgenomen. Een controle-lampje waarschuwt onmiddellijk bij verminderde remdruk.

De Renault 5 LS. met de vele extra's.

In de koplampen zijn halogeen verstralers gemonteerd. De achterrait wordt elektrisch verwarmd, heeft een ruitewisser die gekoppeld is aan een elektrische ruitesproeier. Wat betekent optimaal zicht naar achteren. Het dashboard is uitgerust met een elektronische toerenteller. Verder heeft de Renault 5 LS fraaie sportvelgen, speciaal gelaagd glas in de voorruit en getinte ruiten. (alleen op aanvraag in België.)





Technische gegevens Renault 5 LS.

Motor

Viercilinder motor van 1.289 cc.
Boring x slag 73 x 77 mm.
Compressieverhouding: 9,5 : 1.
Max. vermogen 64 DIN PK bij
6.000 t/min. Max. koppel 9,6
mkg/3.500 t/min. Tweetraps
Weber 32 DIR 11 carburateur.

Versnellingen

4-versnellingsbak.
Versnellingshandle op de vloer.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,667 : 1
2e 2,375 : 1
3e 1,522 : 1
4e 1,034 : 1
achteruit 3,231 : 1

Besturing

Tandheugel stuurinrichting.
Totale overbrengingsverhouding
20 : 1.

Remmen

Voor: schijfremmen.
Achter: trommelremmen.
Gescheiden remsysteem.
Remdrukbeugler en
rembekrachtiger.

Vering

Vier onafhankelijk geveerde
wielen.
Voor en achter: hydraulische
telescoopschokdempers en
stabilisatorstang.

Banden

Radiaalbanden 145 x 13.

Elektrische installatie

Accu: 12 volt - 36 ah.
Wisselstroomdynamo: 50 amp.

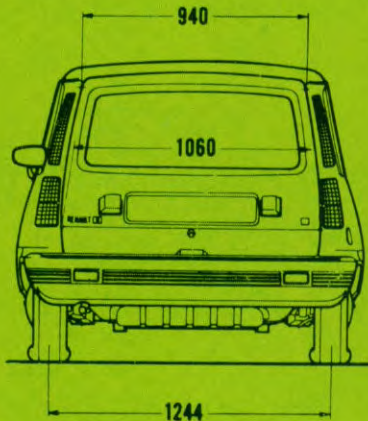
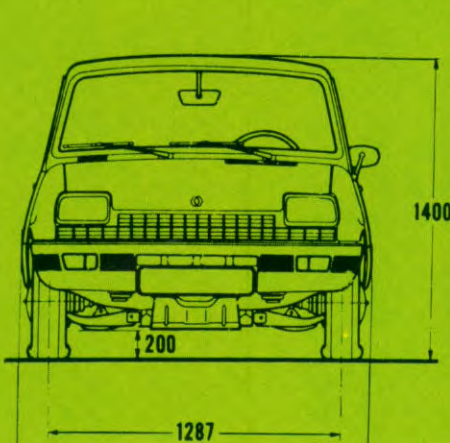
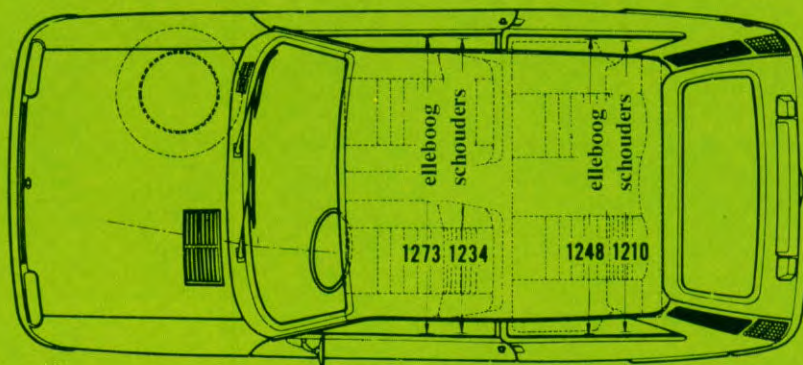
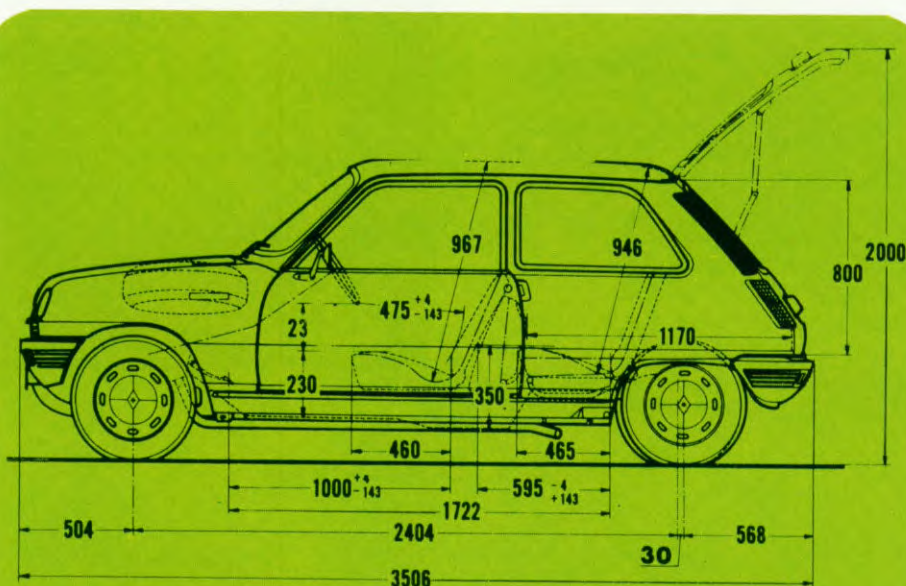
Prestaties

Max. snelheid 155 km/u.

Benzineverbruik: zie pagina 16.

Alarmsysteem:

Dit model is in België voorzien
van een alarmsysteem.



't Renault-geel wijst u altijd de weg.



Ja - zoekt u een Renaultdealer, let dan op de bekende gele signalisatieborden. Want geel is de kleur van Renault. Waar u ook bent.

Grote gele banen met het woord RENAULT zwart op wit ertussen op de gevel vertellen u welk pand van de Renaultdealer is.



1900

De ruit die Renault herkent.

De ruitvorm van zwart/witte strepen die u hiernaast ziet is het merkteken van Renault. Net zo eigentijds en funktioneel van vorm als de auto's die Renault maakt. En zo duidelijk dat u het gemakkelijk herkent.

Hoe het Renault merkteken vanaf het jaar 1900 aan de stijl van de tijd is aangepast en gemoderniseerd tot de huidige versie, ziet u aan deze afbeeldingen.



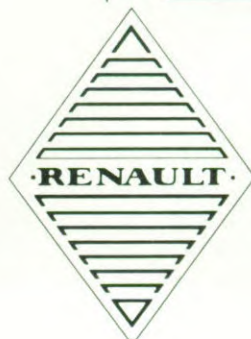
1906



1919



1923



1925



1972



1959

Kinderen mee? Huisdieren mee?

Kinderen mee? Huisdieren mee?

Dat is twee maal een hoofdstuk apart. Eerst het hoofdstuk kinderen, een heerlijk hoofdstuk, nietwaar, hoewel ook wel zorgelijk. Wie denkt, ik heb een Renault met kindersloten, dus ik heb naar het kroost op de achterbank geen omkijken, en dat kroost zal het vast de hele tocht fijn vinden en ogen te kort komen, die heeft al twee vergissingen gemaakt. Want kindersloten zijn natuurlijk buitengewoon plezierig, maar ze zijn maar een heel klein onderdeel van een stukje voorzorg. En kinderen vinden een lange tocht in een auto doorgaans niet fijn. Kinderen zijn namelijk geen volwassenen in het klein. Kinderen zijn duidelijk anders. Ze zijn jong, uitermate beweeglijk, verschrikkelijk spontaan, en ze hebben een enorme haast met het leven.

Daarom hebben ze voortdurend aandacht nodig. Daarom vervelen ze zich al gauw in een auto. Kinderen gáán niet rustig uren lang uit het raam zitten kijken, kinderen moeten bewegen, moeten wat te doen hebben, hebben die bevrediging nodig van hun honger naar het leven. En ja, hoe kleiner ze zijn, hoe meer ze uw zorg behoeven. Nu zijn er natuurlijk een heleboel hulpmiddelen uitgedacht ten behoeve van in de auto meerijsende kinderen en die kindersloten is er maar één van. Er zijn ook kinderautogordels. Er zijn voor de allerkleinsten veiligheidsstoeltjes, die met beugels over de autozetel gehaakt worden en waar zo'n kleintje er veilig in opgeborgen is.

De Renault 16 heeft nog een extra voorziening, die met name voor kleine kindertjes van belang is. Zijn achterbank kan verschuiven, ook naar voren, tot aan de voorbank toe. Op die wijze ontstaat er een vrij veilig kindercompartiment. Zo'n kind kan niet meer op de grond vallen, en het is dichtbij voor

een helpende (moeder)hand.

Een kind voorin op schoot nemen is overigens hoogst onverstandig. Zo'n kind is bij eventuele aanrijdingen vreselijk kwetsbaar. Kleine kinderen horen nooit voorin. Het is ook verstandig om iedere twee uur even te stoppen, zo'n minuut of tien, misschien een kwartier, om even de benen te strekken, en om de auto met de deuren open door te laten waaien. Overigens: kies de plaats waar u zulke stops maakt óók uit met het oog op de kinderen. Stop op een plek waar ze even kunnen rennen en ravotten. Dan heeft u al een aardig stuk gewonnen voor die volgende twee uur. En dan, houd de kinderen tijdens het rijden bezig. Bereid ze, als ze wat groter zijn, eerst wat voor. Maak ze enthousiast voor wat ze willen zien. Praat onderweg met hen. Schakel ze in. Laat ze óók eens een foto nemen. Opvoeden is een continu proces, en juist vakanties kunnen witte plekken wegwerken en banden verstevigen. Maar dat kan alléén als men van het kind uit weet te denken.

Realiseert u zich, dat kinderen grondgebonden zijn. Daarom bouwen ze forten op het strand, knoeien ze met water, is, vooral als ze klein zijn, een autoreis geen pretje. Ze zijn behalve grondgebonden ook plaatsgebonden. Want ze hebben de vurigheid en die haast van het leven wel, maar ze zijn natuurlijk hele kleine onervaren speldekoppen in een vreselijk grote wereld, en dat kan beangstigen. Daarom zijn ze plaatsgebonden, want het bekende geeft zekerheid. En nu neemt u zo'n kind mee op vakantie. U gaat heel ver, omdat u zon wenst, en ruimte, en de verfrissing voor ú van eens even een totaal andere omgeving. Hoe lost u dit dilemma op? Door zo'n kind kleine stukjes van zijn bekende sfeer mee te geven. Als een kind vraagt, en hij vraágt het, om zijn liefste speelgoed mee te mogen nemen, weiger dat dan niet.

De vraag is logisch en heeft voor het kind een heel diepe betekenis. Een lievelingspop, autootjes, het eigen kussen, het eigen dekentje, boekjes, dat soort zaken komt evenzeer in aanmerking om meegenomen te worden als de opvouwbare ligstoelen en het campinggaz-apparaat.

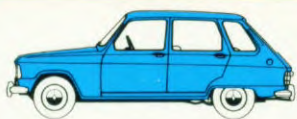


Goed, en dan uw huisdieren. Ze vinden een verre reis geen pretje. Een hond gáát nog, maar een kat, nee. Een kat wil uitsluitend zijn eigen huis en zijn eigen territorium. Misschien is er daarom met de burens iets af te spreken. De zorg voor een kat is na enige voorzieningen heus zo veeleisend niet. Verder zijn er al die asielen en dierentehuizen. Eerst wel even informeren, want er zijn buitengewoon goede, maar ook af en toe twijfelachtige. Maar besluit u vriend hond tóch mee te nemen, bijvoorbeeld voor de kinderen of omdat u tóch naar een redelijk ruim vakantiehuisje gaat, bedenkt u dan, dat er bij grenzen verschillende in- en doorvoerbepalingen zijn. Uw eigen toeristenbond kan u inlichten. En de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren heeft een formulier voor u gereed liggen met volledige inlichtingen voor alle landen van Europa. Adres: Prinses Mariestraat 40, Den Haag. Overigens is er wellicht ook in uw woonplaats een afdeling van de Dierenbescherming.

A blue hatchback car, likely a Volkswagen Golf Mk2, shown from a side profile. It has a boxy design with a large rear window and a black trim strip along the side. The car is set against a white background with a red border.

6





De Renault 6 nieuwe stijl.

Heeft pas een volkomen nieuw front gekregen.

Met knipperlichten en stadslichten die in de bumper zijn opgenomen en nieuwe robuuste koplampen.

En met een forse achterbumper en grote achterlichten. Het stoere uiterlijk wordt nog versterkt door een brede, donkere strip onder langs de zijkant van de auto.

Alle bedieningsknoppen en handles zijn gemakkelijk bereikbaar.

De nieuwe Renault 6 heeft een gedeelde stuurkolom. Een verbeterde konstruktie van de rugleuning van voorstoelen en achterbank betekent nóg meer ruimtewinst en comfort in deze toch al ruim bemeten zaken- en weekend-auto. Er zijn verschillende uitvoeringen. Bij de Renault 6 L ligt het accent op economisch rijden; bij de Renault 6 TL op prestaties.

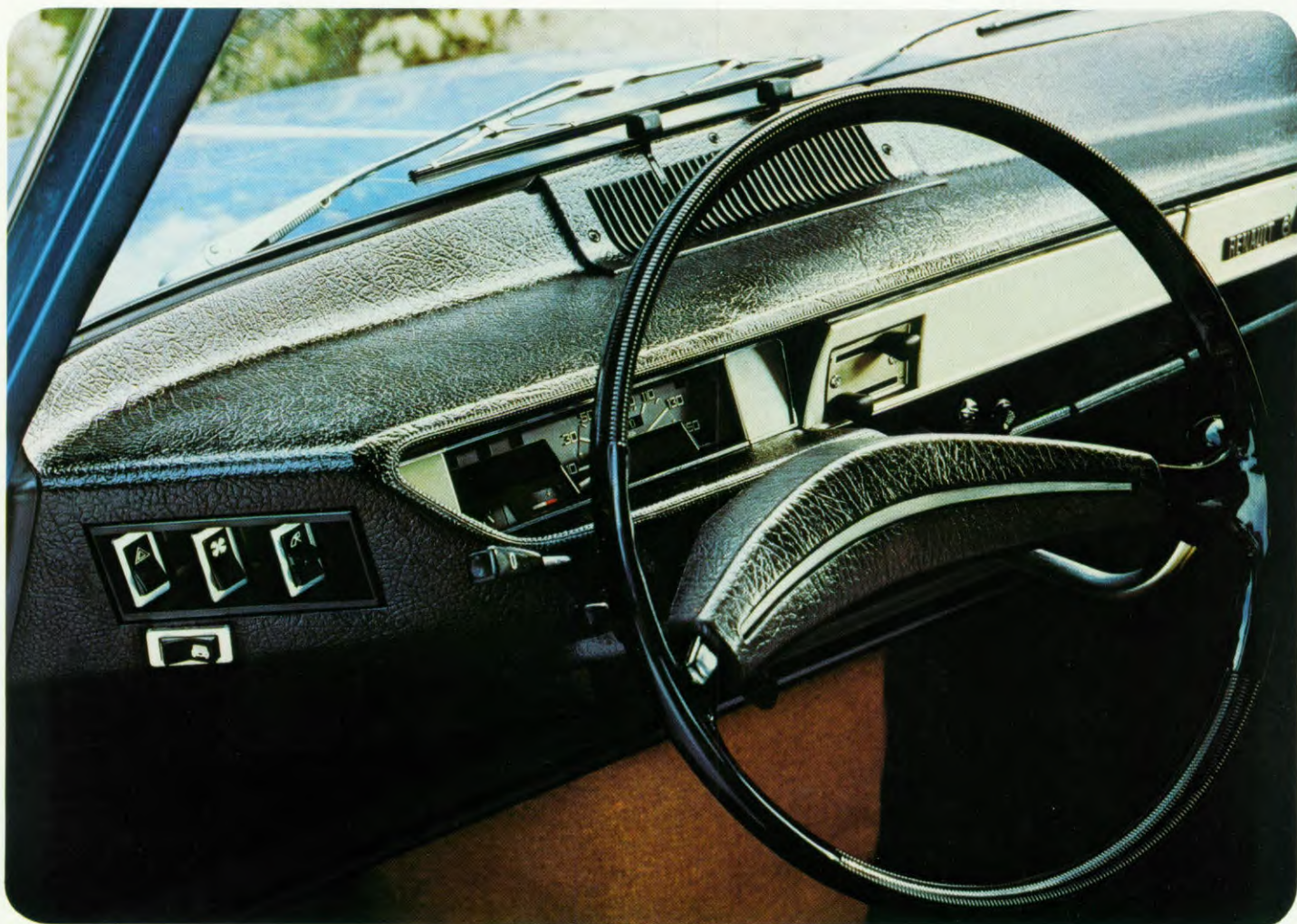
De bestuurder van een Renault 6 ziet links een paneel met schakelaars o.a.

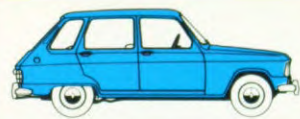
voor ruitewissers en kachelaanjager.

Recht voor zich de snelheidsmeter, kilometerteller, benzinevoorraadmeter, thermische voltmeter, controlelampjes voor temperatuur van de motor, oliedruk, groot licht en richtingaanwijzers.

En twee schuifregelaars voor frisse lucht en verwarming.

Claxon, verlichting, richtingaanwijzers bedient hij met twee handles aan het stuur.



**6**

Vijfde deur ontsluit ruimte en dan

... ziet u pas goed hoe ruim de Renault 6 is en hoe makkelijk bereikbaar de ruimte is. Een gevolg van de voorwiel-aandrijving want daardoor kan die lastige cardantunnel ontbreken. Vandaar de vlakke vloer. Geen last van het reservewiel want dat zit onder de vloer. Variabele ruimte want de hoedeplank kunt u wegklappen en de achterbank kunt u daardoor naar voren klappen.



Zakenauto en vrijtijdsauto.

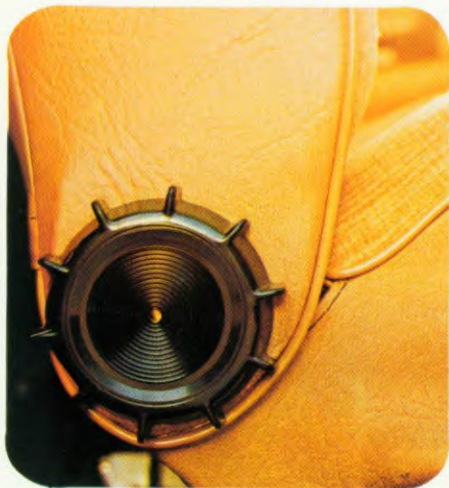
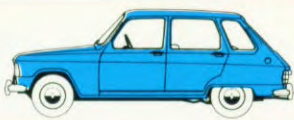
Een zakelijke auto voor door de week. Ideale auto voor het weekend.

De aktetas, de monsterkoffers van de zakenrelaties die de Renault 6 gedurende de werkdagen vervoert laten geen sporen achter. In de weekends nemen plunjezakken, kindergagen, opblaasboten en hengels hun plaats in.

Renault 6 wordt gezinsauto, vrijetijdsauto. Dezelfde Renault 6.

Extra ruimte door voorwielaandrijving.

Met naar voren geklapte achterbank is de Renault 6 ook geschikt voor moeilijke vrachtjes.



Ruimte binnen.

Veel ruimte voor hoofd en benen van lange mensen. Alle Renault 6 typen hebben twee gescheiden voorstoelen en een comfortabele bank achter. De rugleuningen zijn tot in horizontale stand verstelbaar, standaard in België op Renault 6 L Super en TL, in Nederland standaard op Renault 6 TL en op aanvraag bij Renault 6 L. U kunt kiezen uit vele bekledingskleuren. Een overzicht daarvan met ook de verschillende lakkleuren kunt u vinden in de speciale „Renault kleuren- en prijslijst”, die als losse bijlagen bij dit boek verkrijgbaar is in Nederland.

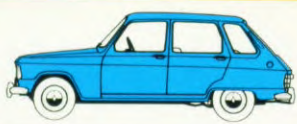
Een comfortabel interieur, waarin ook de achterpassagiers voldoende hoofd- en beenruimte hebben.





Verstelbare voorzittingen.





Vaste wegligging onder alle omstandigheden.



**6**

Renault 6 TL.

Van buiten is er slechts weinig verschil te zien tussen de Renault 6 TL en de Renault 6 L.

Een scherp opmerker zal de Renault 6 TL o.a. herkennen aan de wielen. Maar het verschil tussen de 6 TL en de 6 L is meer dan een paar zichtbare details.

De Renault 6 L heeft een motor van 845 cc.

De Renault 6 TL heeft er een van 1108 cc.

De maximum snelheid van de 6 L ligt op 120 km en die van de 1100 op 135 km per uur.

De Renault 6 TL heeft vanwege zijn grotere snelheid schijfremmen op de voorwielen en verzwaarde achterwielremmen, de 6 TL heeft een ruitewisser met twee snelheden.

Prestaties op de weg.

Door de krachtige motor kost het accelereren naar hoge snelheden opmerkelijk weinig tijd.

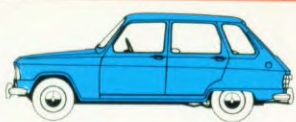
De Renault 6 TL is een op-en-top familiewagen met een sportief karakter. Ruim en luxueus van binnen. En onvermoeibaar op lange afstand. Door zijn top van 135 km/uur kan hij op de autosnelwegen zijn woordje meespreken. De TL-rijder hoeft flinke afstanden dan ook niet te schuwen.

Proefrijden.

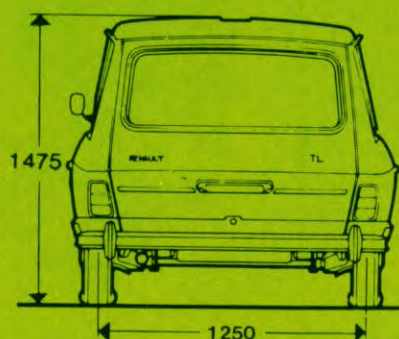
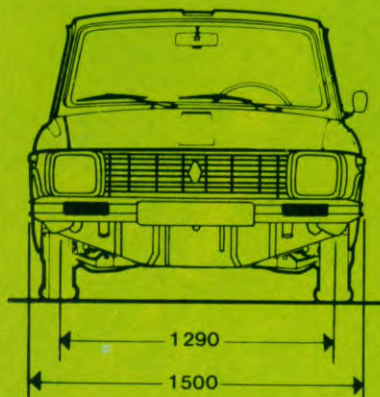
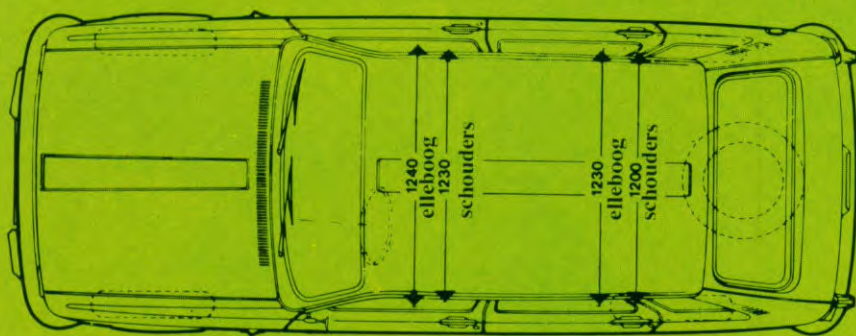
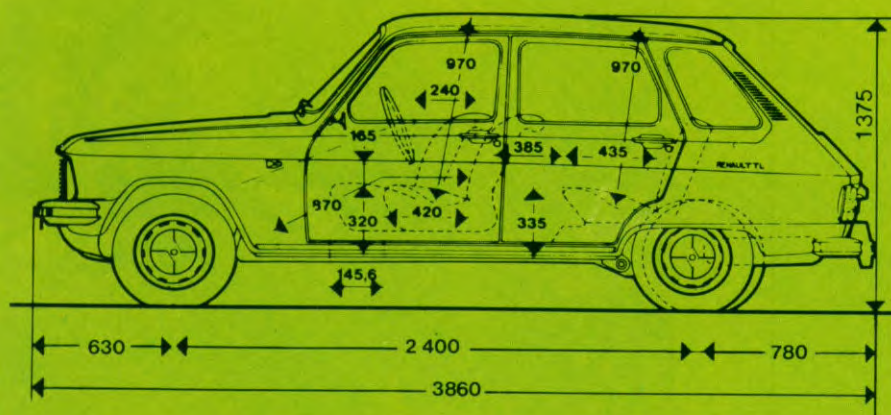
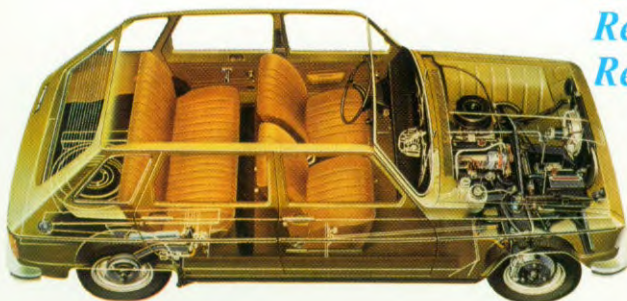
De Renault 6 heeft zoals gezegd een nieuw gezicht. Dat kunt u aan de buitenkant zien. Maar hoe comfortabel hij is, maar vooral hoeveel bereikbare binnenruimte hij heeft – dankzij die 5 deuren – moet u zelf ontdekken. Probeer de Renault 6 met uw eigen gezin en met uw eigen bagage. Dan ervaart u pas wat de ruimte-filosofie van Renault in de praktijk betekent.

*Achterrauitverwarming standaard op de Renault 6 TL in Nederland.
In België op aanvraag.*





Technische gegevens Renault 6 L. Renault 6 TL.



Motor Renault 6 L

Viercilinder motor van 845 cc.
Boring x slag 58 x 80 mm.
Compressieverhouding 8 : 1.
Max. vermogen 34 DIN pk bij 5000 t/min.
Max. koppel 5,8 mkg bij 3000 t/min.
Gesloten koelsysteem met permanente antivriesvulling.
Lichtmetalen cilinderkop met kopkleppen.

Motor Renault 6 TL

Viercilinder motor van 1108 cc.
Boring x slag 70 x 72 mm.
Compressieverhouding 9,5 : 1.
Max. vermogen 47 DIN pk bij 5300 t/min.
Max. koppel 8,2 mkg bij 3000 t/min.
Gesloten koelsysteem met permanente antivriesvulling.
Lichtmetalen cilinderkop met kopkleppen.

Versnellingen L en TL

Geheel gesynchroniseerde vierversnellingsbak.
Overbrengingsverhouding.
1e 3,67 : 1 4e 1,03 : 1
2e 2,23 : 1 achteruit 3,23 : 1
3e 1,45 : 1

Besturing L en TL

Tandheugel stuurinrichting.
Totale overbrengingsverhouding: 20 : 1. Draaicirkelstraal 4,95 m (tussen trottoirs).

Remmen L

Hydraulisch bediende trommelremmen op de vier wielen, met automatische remkrachtbegrenzer.

Remmen TL

Schijfremmen op de voorwielen, trommelremmen op de achterwielen. Een automatische remkrachtbegrenzer voorkomt het blokkeren van de achterwielen.

Vering L en TL

Vier onafhankelijk geveerde wielen. Voor: twee in lengterichting geplaatste torsiestaven, twee hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang. Achter: twee dwarsgeplaatste torsiestaven, twee hydraulische schokbrekers. (Stabilisatorstang bij TL).

Banden L

135 x 330 radiaal

Banden TL

145 x 330 radiaal

Elektrische installatie L

Accu 12 volt – 28 ah.

Dynamo 22 amp. Spanningsregelaar.

Elektrische installatie TL

Accu 12 volt – 28 ah.

Wisselstroomdynamo 30 amp.

Spanningsregelaar.

Prestaties L

Max. snelheid 120 km/u.

Benzineverbruik: zie pagina 16.

Prestaties TL

Max. snelheid ruim 135 km/u.

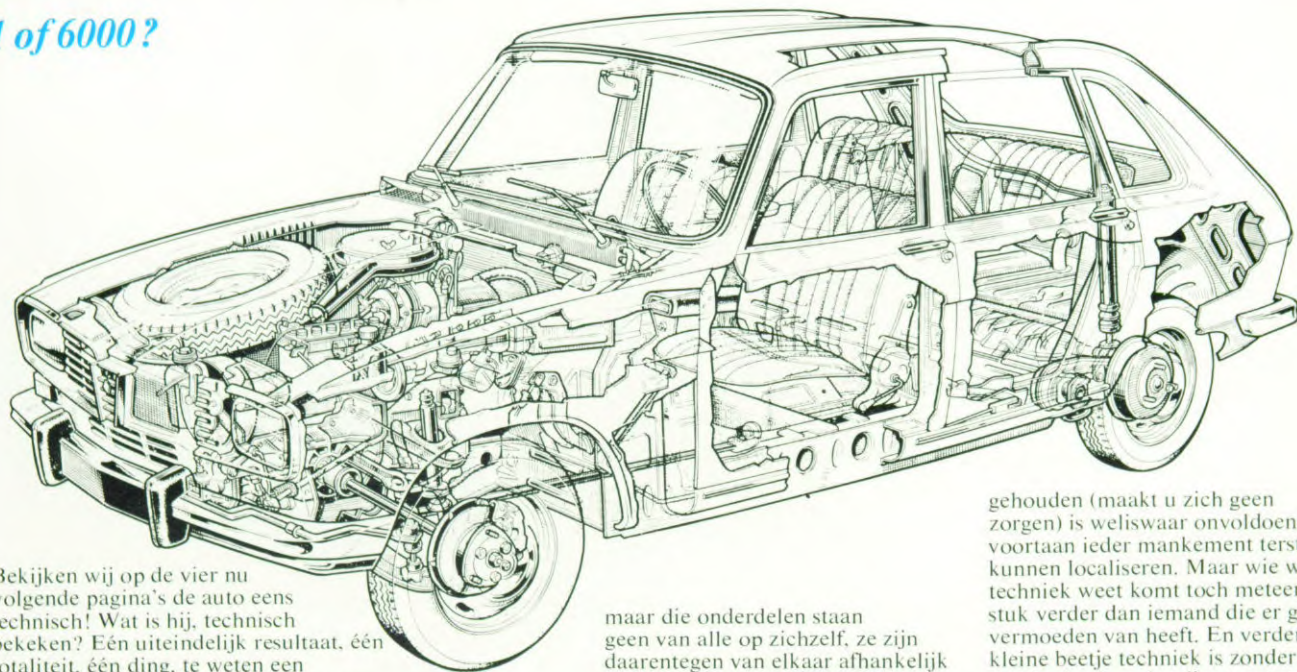
Benzineverbruik: zie pagina 16.

Alarmsysteem:

Al de modellen zijn in België voorzien van een alarmsysteem.

De auto technisch bekeken.

1 of 6000?



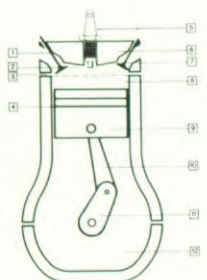
Bekijken wij op de vier nu volgende pagina's de auto eens technisch? Wat is hij, technisch bekeken? Eén uiteindelijk resultaat, één totaliteit, één ding, te weten een rij-ding, waarin motorvermogen, weg-ligging, comfort, economie en uiterlijk schoon onverbrekkelijk zijn samengesmolten in dat uiteindelijk concept? Of is een auto een verzameling van grofweg die zesduizend onderdelen, alle met een eigen constructie, een eigen functie, een eigen bijdrage? Een moderne auto is beide. Hij bestaat uit een lange reeks afzonderlijke onderdelen,

maar die onderdelen staan geen van alle op zichzelf, ze zijn daarentegen van elkaar afhankelijk en op elkaar afgestemd, en dat allemaal vanwege die ene, uiteindelijke bedoeling die ieder type automobiel heeft meegekregen. Maar wie technisch bekijkt abstraheert. Hij schuift het geheel uit elkaar. Hij kijkt naar de details. Hij ontraadselt dat stuk technisch vernuft bij stukjes en beetjes en past dan, wijzer geworden, de stukjes weer in elkaar. Is techniek van belang voor een leek? Zeer stellig. Een klein beetje techniek, eenvoudig

gehouden (maakt u zich geen zorgen) is weliswaar onvoldoende om voortaan ieder mankement terstond te kunnen localiseren. Maar wie wat van techniek weet komt toch meteen al een stuk verder dan iemand die er geen flauw vermoeden van heeft. En verder: dat kleine beetje techniek is zonder twijfel van invloed op de wijze waarop men zijn wagen onderhoudt. Men gaat beter het belang van regelmatig en vakkundig onderhoud begrijpen. En verder zit het er dik in, dat men beter gaat rijden, beter in die zin, dat met zijn autobezit gaat leren ontzien. En die auto zal zijn dankbaarheid tonen. En uw portemonnaie hoeft minder vaak open. Trouwens: techniek kan best wel leuk zijn!

Het hart.

De motor kan men het hart van de auto noemen. Maar vergeet u eerst even alle extra's. Denk alleen aan een metalen ruimte, waarin een zuiger op en neer kan bewegen en een drijfslag en een krukas die de op- en neergaande beweging van de zuiger om kan zetten in een rond-draaiende. (Zoals uw op en neer bewegend benen de trapas van een fiets doen ronddraaien.) Boven in de cilinder zitten twee kleppen, die kunnen openen en sluiten en verder een bougie, die een vonk af kan geven. Dat is voorlopig alles.



1. inlaatklep
2. verbrandingskamer
3. cilinderkoppakking
4. zuigerveren
5. bougie
6. cilinderkop
7. uitlaatklep
8. cilinder
9. zuiger
10. drijfslag
11. krukas
12. carter

Vier slagen.

De werking van onze motor laat zich nu in vier etappes onderscheiden. We spreken van de vier slagen, de vier takten, onze motor heet in vaktechnische taal dan ook een viertakt motor.

De eerste slag (eerste prentje) noemen we de inlaat-slag. De zuiger gaat naar beneden, de inlaatklep staat open, het gasmengsel wordt in de cilinder gezogen.

De tweede slag noemen we de compressieslag. De zuiger gaat naar boven. De kleppen zijn beide gesloten. Het gasmengsel wordt samengeperst, gecomprimeerd, vandaar de naam compressieslag.

De derde slag in de reeks van vier is de belangrijkste. Het is de energieslag, de arbeidslag, zoals hij wordt genoemd. Bij deze derde slag geeft de bougie een vonk af, het gecomprimeerde gasmengsel ontbrandt, zet zich daarbij sterk uit, en drijft de zuiger met kracht naar beneden.

De vierde slag is vervolgens de uitlaatslag. De zuiger beweegt zich opnieuw omhoog. De uitlaatklep staat open en het verbrande mengsel wordt de cilinder uitgedrukt.

Daarna sluit de uitlaatklep weer. De reeks van vier kan opnieuw beginnen. En als er nu voortdurend en op de juiste momenten gasmengsel in de cilinder komt, en de bougie geeft keurig op tijd zijn vonken af, en aan die krukas zit nog een vlieg-wiel, die de zuiger door zijn onderste en bovenste dode punt sleept, dan blijft de motor lopen.



De moderne automotor.

Nu is een moderne automotor natuurlijk nog wel wat anders dan zo'n simpele buis met daarin een cylinder, die heen en weer schiet. Om te beginnen gaat het nooit om één enkele cylinder. Het zijn er daarentegen soms twee, meestal vier, soms meer, een enkele maal véél meer. De arbeidsslagen van die verschillende cylinders vallen geen van alle gelijk. De krukas, waarop al die afzonderlijke zuigers zijn bevestigd d.m.v. de drijf-stangen, ontvangt bij een vier cylinder motor dus viermaal een impuls tijdens twee ronddraaiende bewegingen. Een vier cylinder motor loopt ook alleen dáárom reeds veel soepeler dan een motor met maar één cylinder. En zo'n vlieg wiel kan meteen al weer lichter worden uitgevoerd.

Maar er is nog veel méér op te merken met betrekking tot zo'n vier cylinder motor, die overigens hiernaast in doorsnee staat afgebeeld. (Het is de 850 cc motor van de Renault 6.) Daar is bijvoorbeeld het onderwerp kleppen. Hoe openen en sluiten al die kleppen zich nu stuk voor

stuk op steeds het exact gewenste moment! Het is de motor zelf die dat regelt. En dat gaat erg ingenieus. De krukas drijft een andere as aan. Dat is de nokkenas. (Rechts op de tekening ziet u de overbrenging.) Die nokkenas is een as, waarop een aantal nokken zit, uitstulpingen als het ware, en die drukken stuk voor stuk en steeds op een ter zake doend moment beweegbare stangen omhoog, die de kleppen bedienen. Als zo'n nok zijn werk gedaan heeft, zakt de klep weer op zijn zetel, omdat hij door een sterke veer terug wordt gedrukt. Tja, en behalve die kleppen onderscheidt zo'n moderne automotor nog drie hoogst belangrijke onderwerpen.

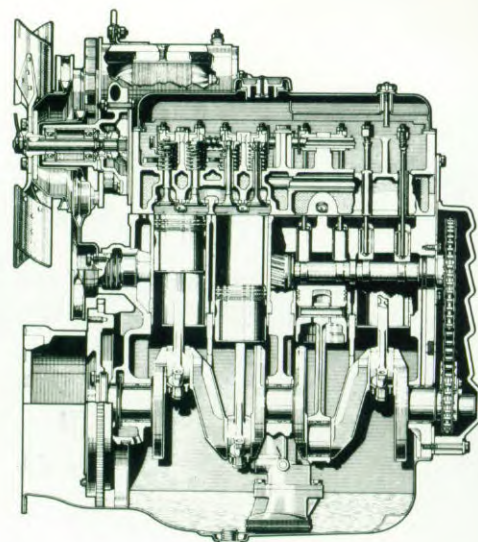
Alle drie op een rijtje: zijn voeding (gasmengsel), dat van een nauwkeurige samenstelling moet zijn, zijn ontsteking, die ervoor zorgt dat op het juiste moment in de cylinders een vonk overspringt, en zijn koelingsysteem, zonder welk zo'n moderne, snel draaiende automotor binnen de kortste keren zou vastlopen. Dat zijn drie aspecten waar we het nader over zullen moeten hebben.

De accu.

De accu is de opslagplaats van de elektrische energie, zoals de auto die op allerlei plaatsen nodig heeft. De stroom voor de verlichting, de stroom voor de startmotor, de stroom voor de vonkafgifte aan de bougies, de stroom voor al die accessoires die daar nog bij komen. Zo'n auto-accu zou héél snel leeg zijn. Daarom wordt hij constant bijgeladen. Dat doet de dynamo. Om te voorkomen dat een accu te véél stroom toegevoegd zou krijgen, is het elektrische systeem voorzien van een

regelaar. Dat apparaatje kan tijdig de stroom afsluiten.

Een accu is natuurlijk een heel belangrijk onderdeel van een auto. Het peil van de accu-vloeistof moet regelmatig gecontroleerd worden, bij te laag peil verspeelt men zijn accu. Als het gedestilleerd watergebruik te véél toeneemt, moet uw garage de regelaar nazien. De dynamo vraagt weinig onderhoud. Maar zijn aandrijfriem, waarmee de motor hem indirect in beweging houdt, kan het wél beugen.

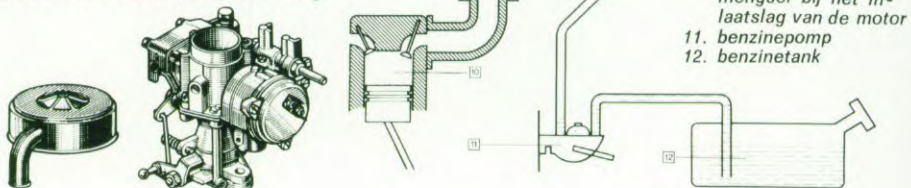


Het juiste gasmengsel.

Het juiste gasmengsel is een heel precieze aangelegenheid. Het juiste gasmengsel is een bepaalde verhouding tussen benzine en lucht, en wel onder alle denkbare omstandigheden. Hiervoor nu zorgt de carburateur. Een benzinepomp stuwt benzine uit de tank naar deze carburateur. Die benzine arriveert in de zogenaamde vlotterkamer. Is die kamer vol, dan sluit de drijvende vlotter met zijn naald het toevoergat vanzelf af. Via kleine, fijne sproei-ers komt de benzine nu in een ruimte waar hij met de lucht wordt vermengd. Die lucht passeert eerst nog een filter, want het spreekt vanzelf, dat hij zo schoon mogelijk moet zijn. Een hoeveelheid mengsel, bepaald door de stand van de gasklep, wordt vervolgens in de cylinders gezogen. In

feite is zo'n carburateur te vergelijken met een bloemenspuit of met een parfumverstuiver. Het apparaat is nogal subtiel, en zo'n kleine sproeier kan wel eens verstopt raken. In uw instructieboekje ziet u precies waar die sproei-ers zitten. Technisch handige mensen zijn natuurlijk in staat zo'n verstopte sproeier zelf weer te reinigen. Maar men passe wél op, en men peuteere nooit met harde voorwerpen in die fijne sproeierkanaaltjes! Ook het luchtfilter, u vindt het als een soort hoed boven op de carburateur bevestigd, kan verstopt

raken. Hierdoor ontvangt de motor te weinig lucht. Gevolg: hoger benzineverbruik.



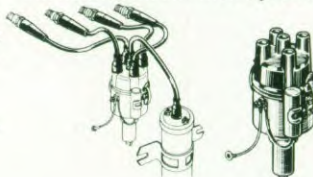
De bougies.

De bougies zijn een hoofd-stuk apart als we het over de elektrische installatie hebben.

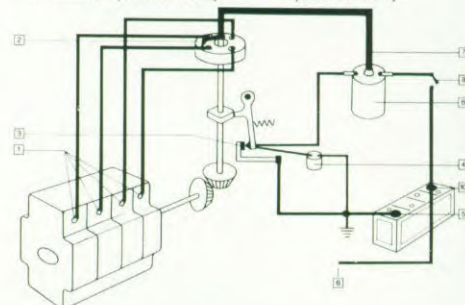
Dat komt, omdat zo'n accustootje van zes of twaalf volt veel te gering is om in de cylinders krachtige, venijnige vonken af te geven. Maar bovendien, omdat die vonken op zeer nauwkeurig getimede momenten dienen plaats te vinden. Dankzij de bobine, die de spanning enorm opjaagt, hebben we stroom voorhanden, die wél die

krachtige vonk kan produceren. En wat die juiste momenten betreft, net als bij de kleppen regelt de draaiende motor dat weer helemaal zelf. U ziet op onze prent, hoe de nokken-as een tandwiel bezit, dat een asje in beweging brengt. Dat is het asje van de stroomverdeler en de onderbreker. In de stroomverdeler draait de rotor die in ons geval vier contacten bedient. Juist op het moment dat het draaiende contact van de rotor tegenover een contact van de verdelerkap komt, ont-

staat er een elektrische verbinding. Bij iedere diagnose onderhoudsbeurt moeten de bougies en de contactpunten vernieuwd worden en moet de verdeler worden nagezien. Aldus blijft u verschoond van startproblemen, uw motor loopt gelijkmatiger, en, vooral, u voorkomt, dat hij er door mankementen in zijn ontsteking ineens mee ophoudt.



1. bougies
2. stroomverdeler
3. onderbreker (contactpunten)
4. condensator
5. massa aansluiting
6. stroom (6 of 12 volt)
- van dynamo of wisselstroomdynamo
7. hoogspanning
8. bobine
9. contactslot
10. Plus aansluiting (6 of 12 volt)

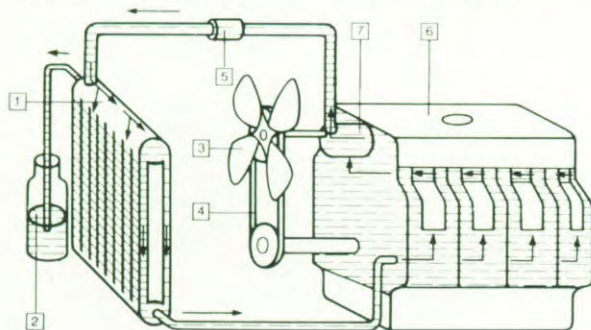


Koeling.

In iedere verbrandingsmotor ontstaat grote hitte. Deze wordt voor een deel in mechanische energie omgezet, voor een deel moet hij worden afgevoerd. Vandaar de noodzaak om een automotor af te koelen. Dat kan d.m.v. lucht, wat eenvoudig is, en geen kans op bevriezen geeft, en het kan met vloeistof, bijv. water. Vloeistofkoeling biedt vele voordelen t.o.v. luchtkoeling o.a. gelijkmatiger koeling en geluidsdemping.

Overall rond de cylinders stroomt de koelvloeistof. Via een waterpomp wordt de vloeistof naar de radiator gevoerd, waar koude lucht, door een ventilator nog extra aangetrokken, tussen de lamellen doorstroomt en de verhitte vloeistof snel en doeltreffend koelt. De afgekoelde vloeistof stroomt weer naar de koelruimte in de motor. In dit koelcircuit is een thermostaat opgenomen. Hij is te vergelijken met een automatische kraan, die de hoeveelheid

Heet koelwater zet uit en een eventueel te veel verdwijnt via de overloop. Behalve als je daar weer oplossingen voor vindt. En Renault heeft die gevonden. Het vloeistofkoelsysteem van een Renault is hermetisch gesloten. Er is geen overloop nodig, omdat voor overtollige vloeistof een apart vat beschikbaar is, het zogenaamde expansievat. Wanneer de motor afkoelt loopt er door de aldus ontstane onderdruk automatisch weer koelvloeistof uit het expansievat naar het koelcircuit terug. Aldus blijft het koelvloeistofpeil steeds juist. Een ei van Columbus? We dachten van wel. Vooral ook, omdat in dat hermetisch gesloten systeem een koelvloeistof wordt gebruikt, die pas bij 35 graden onder nul gaat bevriezen. Waarmee bevroingsproblemen ook maar meteen de wereld uit zijn. Overigens: ook met zo'n systeem kan natuurlijk wel eens wat gebeuren. U doet er daarom goed aan, van tijd tot tijd een blik te werpen op het

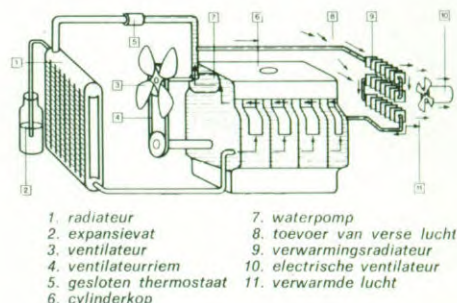


- | | |
|--------------------|-------------------------|
| 1. radiator | 5. geopende thermostaat |
| 2. expansievat | 6. cilinderkop |
| 3. ventilateur | 7. waterpomp |
| 4. ventilateurriem | |

vloeistof regelt, die af kan vloeien naar de radiator. De thermostaat zorgt ervoor dat de motor zo snel mogelijk zijn bedrijfstemperatuur bereikt en dat deze temperatuur voortdurend zo goed mogelijk benaderd wordt. Daar komt bij dat een vloeistofgekoelde motor meer geluidsdempend is. Daar tegenover: water als koelvloeistof kan bevriezen, en voorts moet de koelvloeistof regelmatig worden gecontroleerd, omdat er verlies kan optreden.

doorzichtige expansievat onder de motorkap. Dan kunt u even controleren of de vloeistof wel tussen de minimum- en maximumstrepen staat.

De verwarming.



Vloeistofgekoelde motoren hebben nog een voordeel: het verhitte koelwater kan zijn warmte naar wens ook elders afgeven in het interieur. Door het verhitte koelwater door een centraal verwarmingspaneel in het interieur te leiden is zo'n verwarming natuurlijk meteen effectief. Bij een Renault is het nu zo, dat bij een koude motor de thermostaat in het traject naar de radiator automatisch gesloten is, dus al het snel warmer wordende koelwater is direct beschikbaar voor de verwarming.

Op die manier werkt de verwarming al zeer snel. Pas als het koelwater een temperatuur van ca. 80 graden heeft bereikt heeft de thermostaat de blokkering naar de radiator geheel op.

Overigens kan de verwarming van een Renault-automobil op tweeërlei wijze geregeld worden. In de eerste plaats kan men met een kraan de hoeveelheid warme koelvloeistof regelen. En in de tweede plaats kan men de hoeveelheid lucht die door de verwarmingsradiator stroomt wijzigen en zonodig met een elektrische ventilator met twee snelheden aanjagen. En bij dit alles voegt zich dan ook nog de mogelijkheid om de warme luchtstroom onder langs de ramen te leiden, dan wel beneden langs de voeten.

Koppeling en versnellingsbak.

Er is géén auto met een verbrandingsmotor te construeren zonder versnellingsbak. Ook automatische bakken zijn nog altijd versnellingsbakken. Overigens is dat woord allerminst juist, we zouden beter van vertragsbakken kunnen spreken. Want wat de versnellingsbak nu juist beoogt is de draaiende beweging van de motor vertraagd op de wielen overbrengen. Vooral bij het wegrijden moet de motor veel kracht leveren. Dat doet die motor door toeren te maken, huiselijker: door snel te draaien. Via uw eerste versnelling wordt nu al die aldus ontstane kracht toch op een redelijk tempo aan de aangedreven as doorgegeven. Hoe sneller we vervolgens gaan rijden, hoe minder vertraging nodig is. In de hoogste versnelling is nauwelijks meer van een vertraging sprake. Alle vertragingen in de versnellingsbak worden bewerkstelligd door tandwielen met een verschillend

aantal tanden met elkaar in konnektie te brengen.

Omdat het duidelijk is, dat je met een draaiende motor niet zomaar een paar tandwielen met elkaar in kontakt kan brengen is er tussen motor en versnellingsbak de koppeling geplaatst. En dat is in feite alwéér een misleidend woord, want we moeten spreken van een ontkoppelingspedaal.

Zo'n (ont)koppeling bestaat uit twee platen waarvan er één een geheel vormt met het vliegwiel en de tweede door sterke veren tegen de eerste wordt gedrukt.

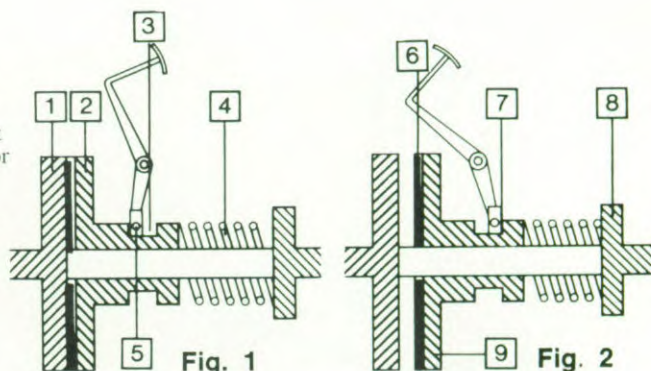


Fig. 1

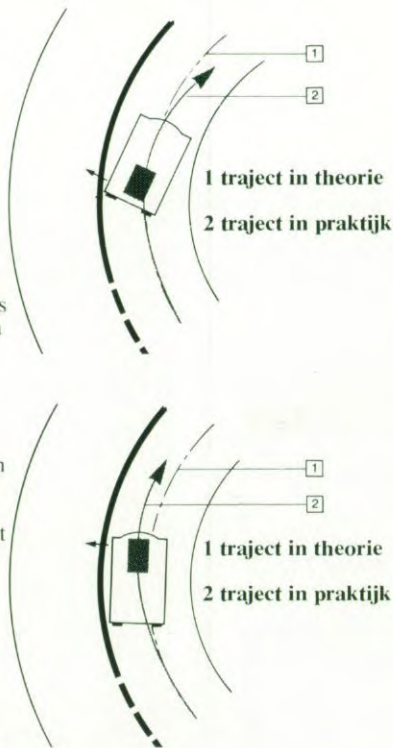
Als we ontkoppelen schuiven deze platen van elkaar waardoor de verbinding even is verbroken.

- | | |
|------------------------------|-------------------------|
| 1. vliegwiel | 6. koppelingsplaat |
| 2. aandrijfplaat ingaande as | 7. druklager in werking |
| 3. vrije slag | 8. ingaande as |
| 4. veer | 9. koppeling vrij |

Voorwielaandrijving.

De konstrukteur kan kiezen: hij kan de achterwielen doen aandrijven of de voorwielen. Renault is een duidelijk voorstander van het laatste systeem en niet zonder reden. Bij voorwielaandrijving is immers de gehele achterzijde vrij om beladen te worden, er is dus directe ruimtewinst voor het bagagecompartiment, en deze winst kan verder worden uitgebuit door de carrosserievorm daar op aan te sluiten. In het interieur zijn geen storende tunnels, dus ook dáár ruimtewinst. En dan is er nog het punt van betere wegligging. Nu hóeft dat geenszins het geval te zijn, want bij dát onderwerp komen héél wat overwegingen om de hoek kijken. In het algemeen is het echter wél zo, dat auto's met voorwielaandrijving een zogenaamd onderstuurkarakter hebben. Ze zijn verzet op een keurig recht spoor, ze rijden rustig en doelbewust en bij een bocht moet men zelfs een beetje krachtig aan het stuur trekken. Dit alles geeft een rustig en veilig gevoel.

Overstuur en onderstuur: het is een kwestie van de wijze waarop de zwaartekracht in snel genomen bochten werkt. Vooral auto's met de motor (en de aandrijving) achterin mogen rekenen op een manifestatie van de zwaartekracht aan de achterkant van de auto. Juist dáár wordt de auto bij een bocht naar buiten gedrukt. De auto wil dus (figuurtje boven) een kortere cirkel beschrijven dan de stand van de voorwielen aangeeft. Gevolg: men moet het stuur iets terugnemen. Bij auto's met de motor voorin en bovendien de voorwielen aangedreven doet zich een tegengestelde situatie voor. De zwaartekracht drukt ditmaal aan de voorzijde in buitenwaartse richting.



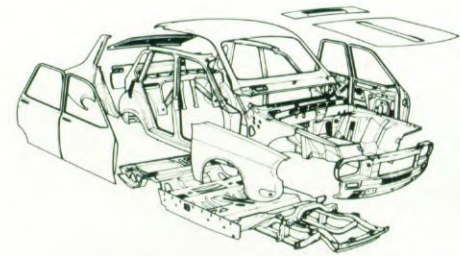
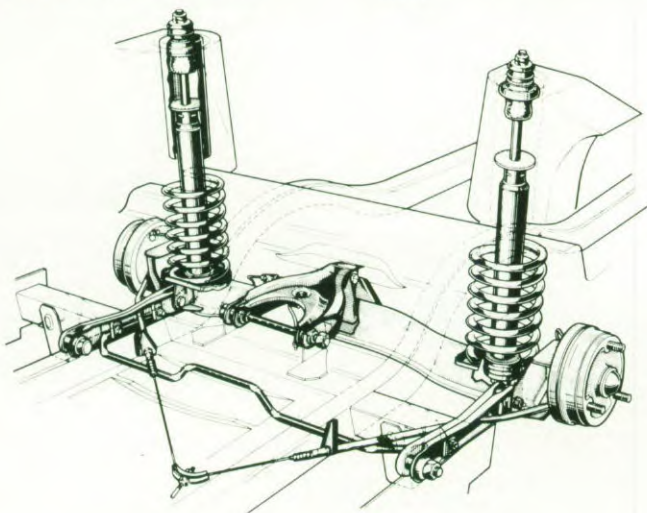
Gevolg: men zal juist iets extra door moeten sturen. Overigens: wie dit allemaal theoretisch weet, kan in de praktijk van het rijden bewuster gaan sturen. Hij (zij) begrijpt wat er aan de hand is, dat kan het sturen gunstig beïnvloeden.

De vering.

Ook de vering is natuurlijk een uitermate belangrijk détail van een moderne auto. De meest gebruikte veersystemen werken met bladveren, schroefveren of torsiestaven. De bladveren zijn wel het meest verbreid. Ze zijn als systeem eenvoudig en degelijk, maar ze hebben een hoog gewicht, zijn niet geruisloos, en de wielgeleiding is niet heel erg exact. Renault past dan ook bij geen van zijn produkten bladveren toe, wél schroefveren (Renault 12, Renault 15-17) of torsiestaven (Renault 4, Renault 5, Renault 6, Renault 16). Misschien vereist het begrip torsiestaaf enige uitleg. Als men een ijzeren staaf

proeft te verwringen door zijn uiteinde naar rechts, en het andere naar links te draaien, dan zal die staaf zich verzetten. Dit verwringen, dit „torderen“, roept tegenkrachten op. Die tegenkrachten zijn de basis voor de aldus opgeroepen veerwerking.

Men moet er wel van uitgaan, dat wielen zo krachtig mogelijk en zo konstant mogelijk op de grond worden gedrukt. Láng naveren en dus weekheid in de veer karakteristiek is dáárvóór niet bevorderlijk. Daarom worden ook schokbrekers gemonteerd. Deze remmen de veerbewegingen af. Een zuiger perst vloeistof door nauwe openingen, die daardoor weerstand biedt.



Aldus de auto (een beetje) technisch bekeken. We zijn onvolledig geweest. Zelfs over zulk hoogst belangrijke onderdelen als de remmen spraken we niet.

Zelfs de stuurinrichting bleef ongenoemd. En we hebben hier niet over de carrosserie gehad, zo belangrijk uit een oogpunt van veiligheid, zo belangwekkend door zijn vormgeving en in verband daarmee zo bepalend voor het rijgedrag van de auto. (U vindt daar op andere pagina's in dit boek meer over.) Maar goed, we konden hier ook onmogelijk helemaal volledig zijn. Daarom kijken we maar niet langer naar die zesduizend onderdelen of dienomtrek. We kijken maar weer naar dat uiteindelijk geheel, waaraan intussen wél al die zesduizend elementen bijdragen. En al die onderdelen zijn ondergeschikt aan die totale conceptie. De term conceptie kan men omschrijven als een uitgangspunt dat gerealiseerd wilde worden. Wat was dat uitgangspunt: ging het om een sportieve auto, een groter type gezinswagen, een economische auto of een handige en felle stadswagen?

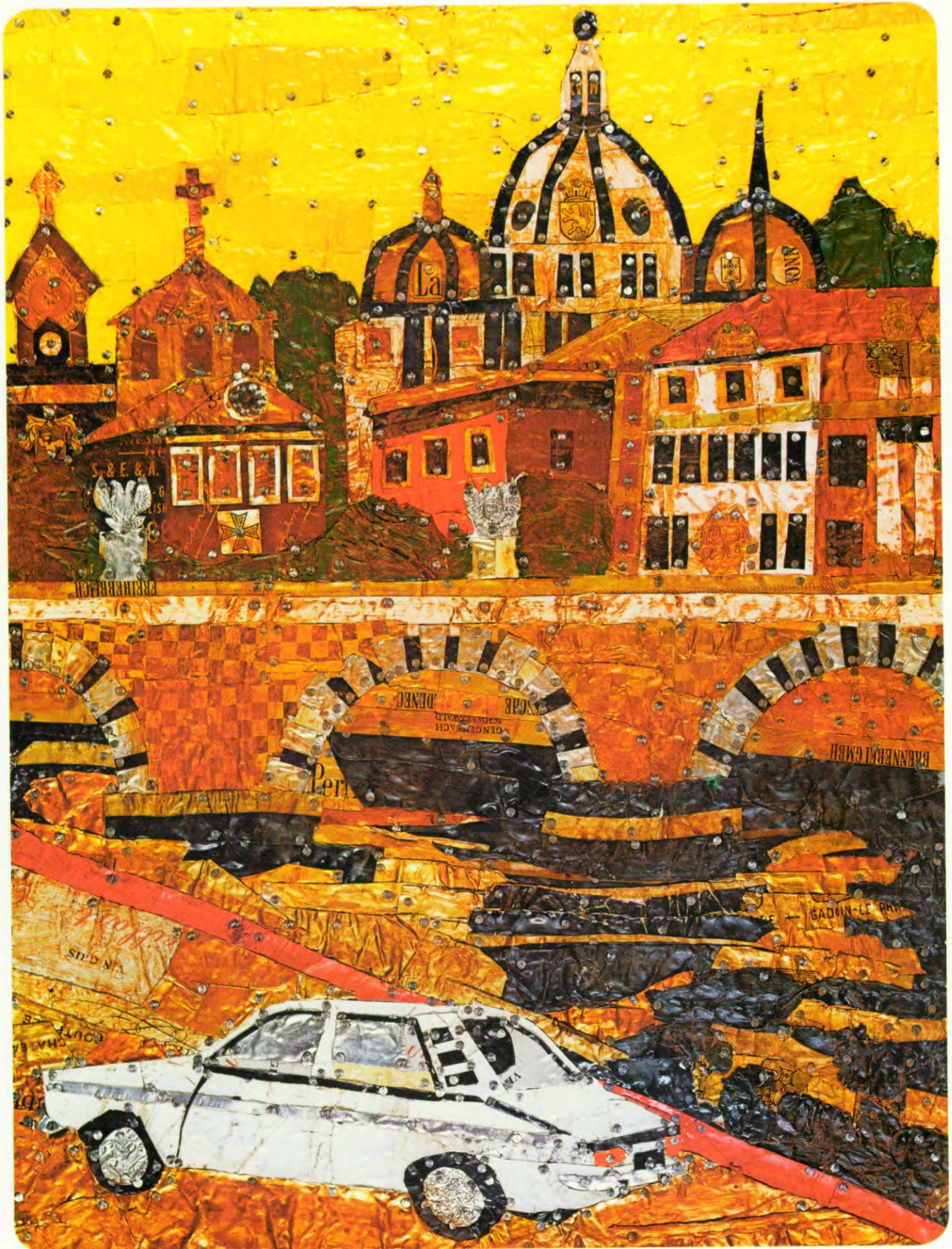
Iedere conceptie stelt zijn premissen. Alle premissen hebben hun pakket van eisen. En rijplezier is niet alleen een kwestie van motorvermogen. Rijplezier heeft te maken met een sluitende redenatie, waarin naast motorvermogen wegligging meetelt. En wegligging is weer niet uitsluitend afhankelijk van de vering, maar evenzeer van zwaartepunt vormgeving, noemt u maar op. En allure is niet uitsluitend een zaak van onze ogen.

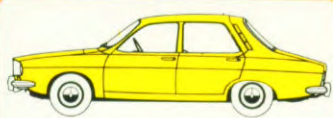
Een paar trefwoorden, die u bij technische gegevens over automotoren tegenkomt. Daar is de **boring**: inwendige diameter van de cilinder. **De slag**: de afgelegde afstand tussen de laagste stand van de zuiger en de hoogste. **Cilinderinhoud**: vermenigvuldiging van boring en slag en dit getal maal het aantal cilinders. **Compressieverhouding**: verhouding tussen de grootste ruimte, die het gasmengsel in de cilinder kan innemen, en de kleinste. **Aantal toeren**: het aantal omwentelingen van de krukas per minuut. Cilinderinhoud, compressieverhouding en aantal toeren bepalen in grote trekken het vermogen van een motor. Dit wordt uitgedrukt in paardekrachten.

Dynamiek in pijlvorm.



12





De Renault 12 rijdt nu al weer ruim vier jaar op de wegen.

Op autosnelwegen en op hobbelwegen in de bergen. Bestuurder en passagiers voelen geen verschil. Schroefveren, telescoopschokbrekers, een stabilisatorstang vóór en een achteras met reaktie-armen, hydraulische telescoopschokbrekers en een stabilisatorstang vangen alle

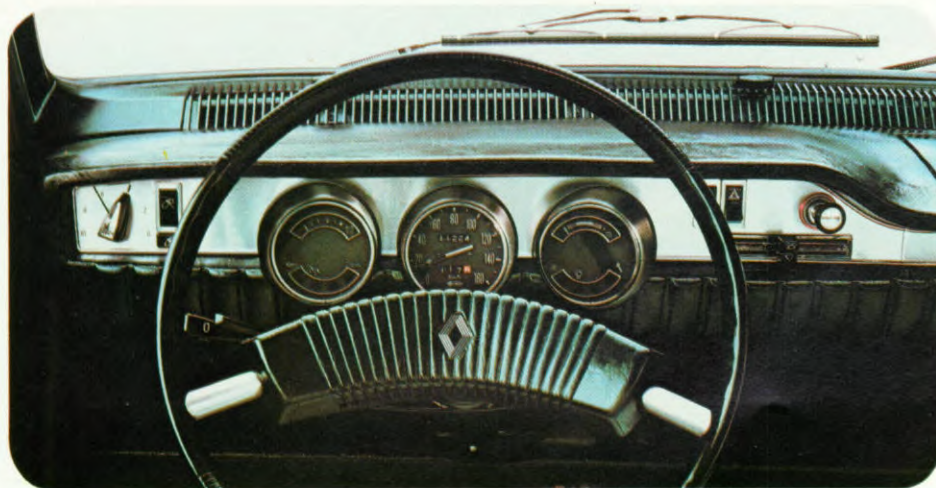
oneffenheden in de weg op.

De sterke 54 DIN pk motor maakt een topsnelheid van 140 km per uur mogelijk. Bij deze snelheid kunt u nog makkelijk zonder stemverheffing praten of naar de radio luisteren, want de lage luchtweerstand die door de „pijlvorm” ontstaat beperkt het geruis tot een minimum. En rust bevordert veiligheid.



**12**

De pijlvorm komt hier duidelijk tot uiting.



Ruimte en comfort.

Kenmerken van de Renault 12 TL. Gescheiden voorstoelen met rugleuningen die verstelbaar zijn tot horizontale stand. Armsteunen op de portieren en in de rugleuning van de achterzitting. Een glasoppervlak van 2,27 m². Perfekt werkend ventilatie- en verwarmingssysteem. Achterruitverwarming standaard in Nederland, in België op aanvraag.

Het overzichtelijk dashboard van de Renault 12 TL

12

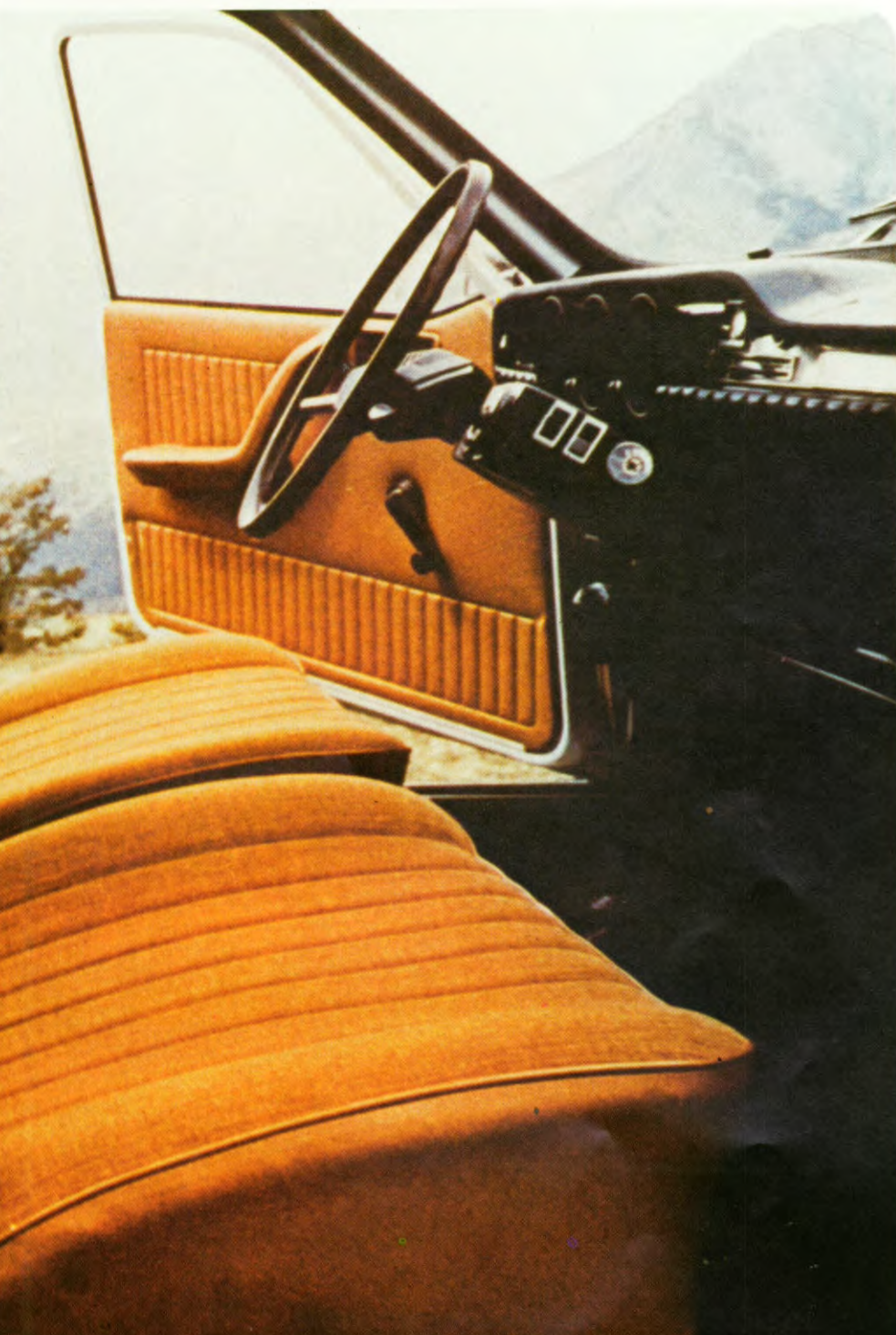


De stoelen van de Renault 12 TL zijn tot horizontale stand verstelbaar



**12**

Kofferruimte inhoud 420 dm³



De volledig gesynchroniseerde vierversnellingsbak bedient u met een vloerpook. Hiermee bent u in staat alle mogelijkheden van de sterke Renault 12 motor uit te buiten.

De voorwielaandrijving, de direkt reagerende tandheugel stuurinrichting en de krachtige remmen (schijfremmen vóór, trommelremmen achter) bevorderen veilig rijden.

Ook de Renault 12 is net als alle andere Renaults op de fabriek reeds met TECTYL behandeld. Niet alleen de buitenkant is veilig tegen roest beschermd, ook elke hoek en holte binnenin. De portieren, de kokerbalken en alle onbereikbare plaatsen. Uw nieuwe Renault 12 blijft heel lang nieuw.

De motorische en mechanische konstruktie is geheel aan deze snelle wagens aangepast, zoals bijvoorbeeld de meesturende achteras.

De ronde „klokken” op het dashboard van de Renault 12 bevatten o.a. de kilometerteller met dagteller, controlelampjes voor oliedruk en koelvloeistof, snelheidsmeter, benzinemeter en acculaadstroommeter.

Nog wat extra's van de 12 TL.

Een sigare-aansteker, verlichting in het handschoenenkastje.
Ruitewissers met twee snelheden,
regelbare instrumentenverlichting.



Technische gegevens Renault 12L + TL + TS.

Motor

Viercilinder motor van 1289 cc.

Boring x slag 73 x 77 mm.

L en TL: Compressieverhouding 8,5 : 1.

Max. vermogen 54 DIN pk bij 5250 t/min. Max. koppel 9,0 mkg bij 3000 t/min.

TS: Compressieverhouding 9,5 : 1.

Max. vermogen 60 DIN pk bij 5500 t/min. Max. koppel 9,3 mkg bij 3500 t/min. Tweetraps. Weber carburateur.

Gesloten koelsysteem met permanente anti-vriesvulling. Lichtmetalen cilinderkop met kopkleppen.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde

4 versnellingsbak.

Overbrengingsverhouding:

1e 3,45 : 1

2e 2,23 : 1 4e 1,04 : 1

3e 1,48 : 1 achteruit 3,08 : 1.

Besturing

Stuurinrichting met tandheugel en rondsel.

Draaicirkelstraal 5 m (tussen trottoirs).

Remmen

Schijfremmen voor, trommelremmen

achter. Automatische remkracht-

begrenzer voorkomt blokkeren van

de achterwielen. Mechanisch

bediende handrem op achterwielen.

TS: Master Vac rembekrachtiging.

Vering

Onafhankelijk geveerde voorwielen

met schroefveren, hydraulische

telescoopschokbrekers en

stabilisatorstang.

Achterwielvering met meesturende

achteras, schroefveren en

hydraulische telescoopschokbrekers

en een stabilisatorstang.

Drie reaktie-armen zorgen voor de

geleiding van de achteras.

Banden

145 x 330 radiaal

Elektrische installatie

Accu 12 volt – 36 ah.

Wisselstroomdynamo 30/40 amp.

Prestaties

L en TL: Max. snelheid ruim

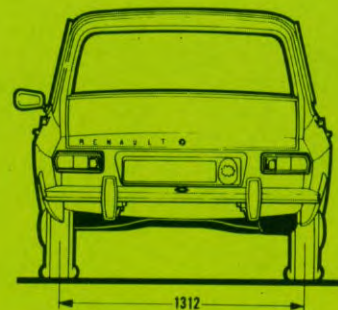
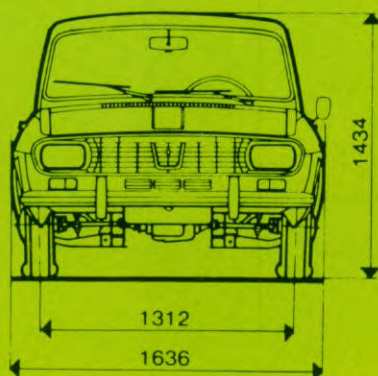
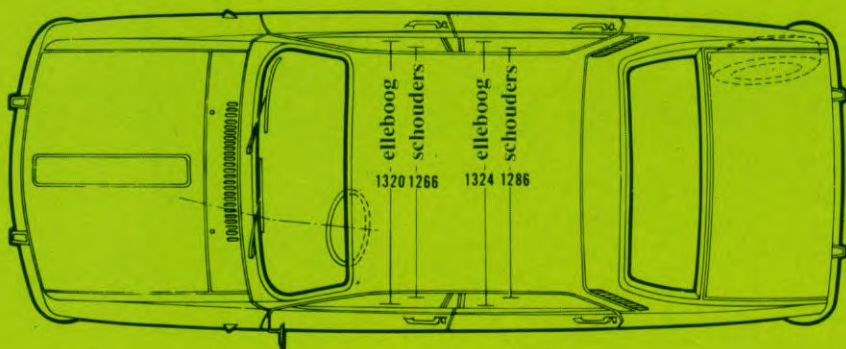
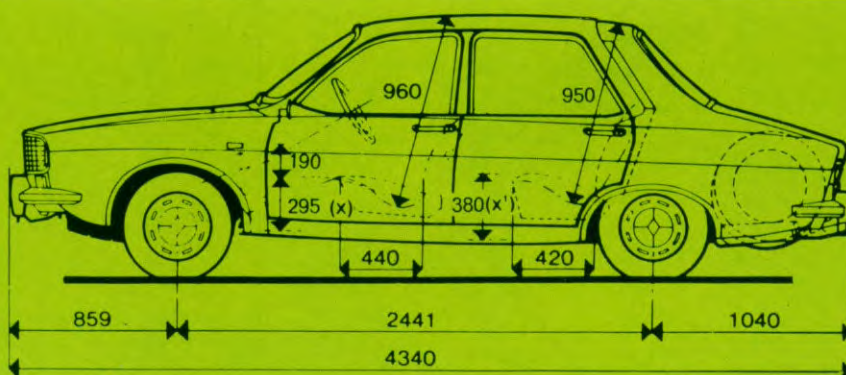
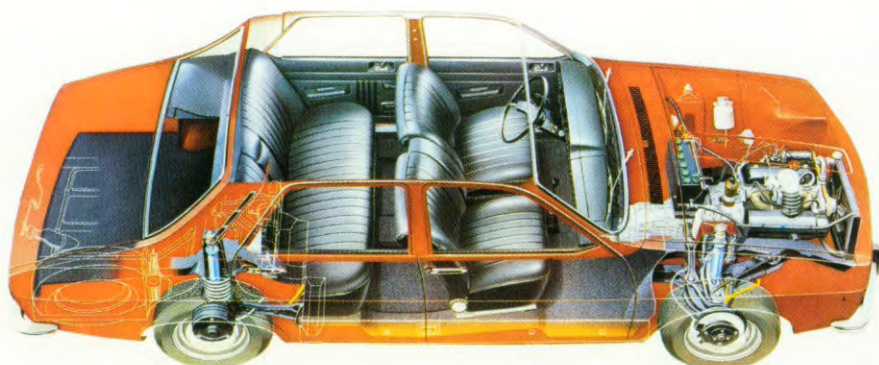
140 km/uur.

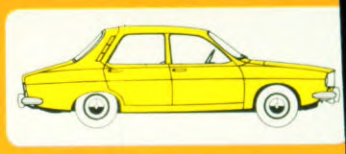
TS: Max. snelheid ruim 150 km/uur.

Benzineverbruik: zie pag. 16

Alarmsysteem:

Deze modellen zijn in België voorzien van een alarmsysteem.





De Renault 12 TS~ veilig en comfortabel.

*De Renault 12 TS heeft onder meer
fraaie sportvelgen en ingebouwde
halogeen-verstralers.*



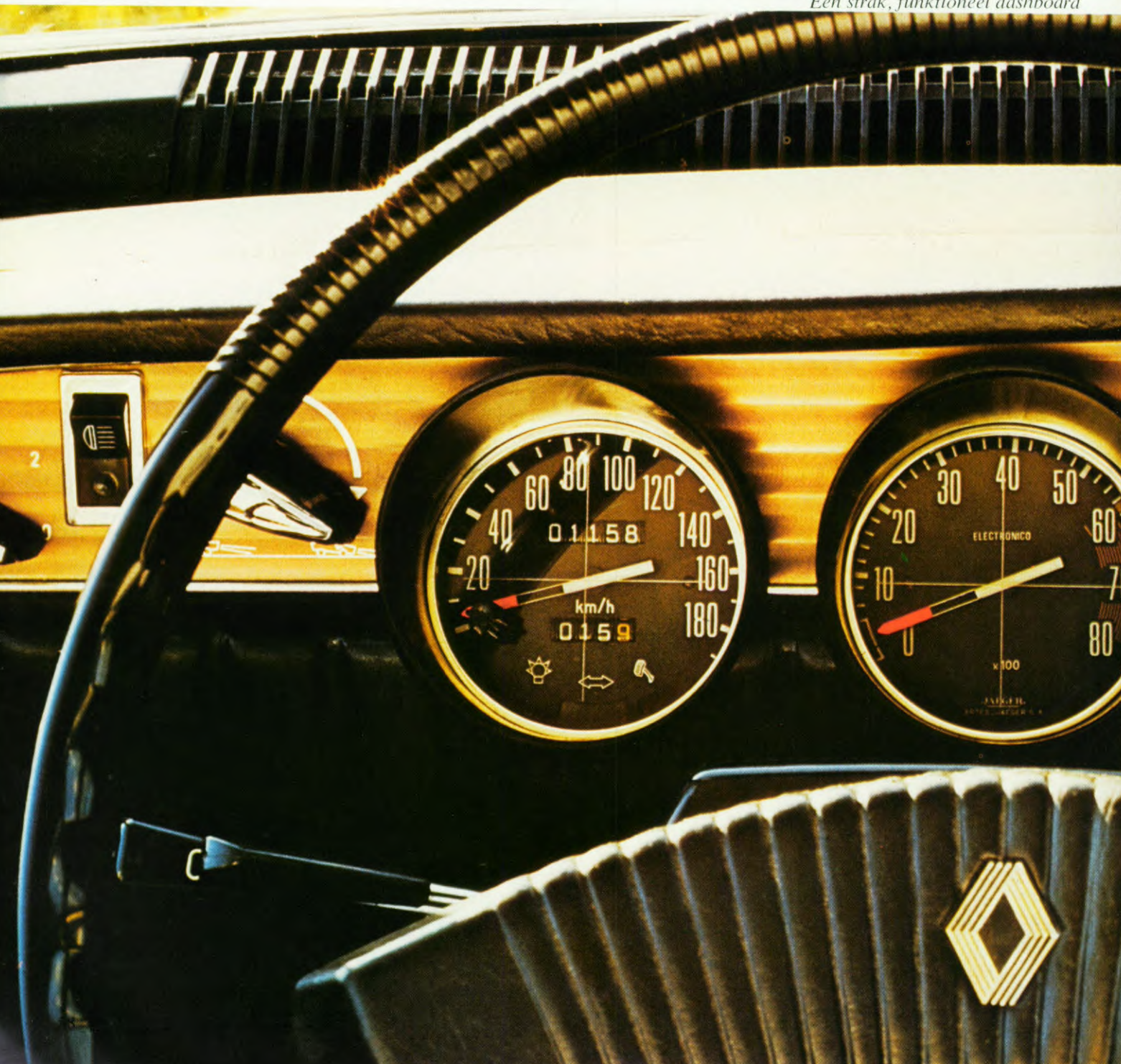


*Vliegtuigstoelen
verhogen het comfort
tot een maximum.*

*De Renault 12 TS
met de vele extra's.*

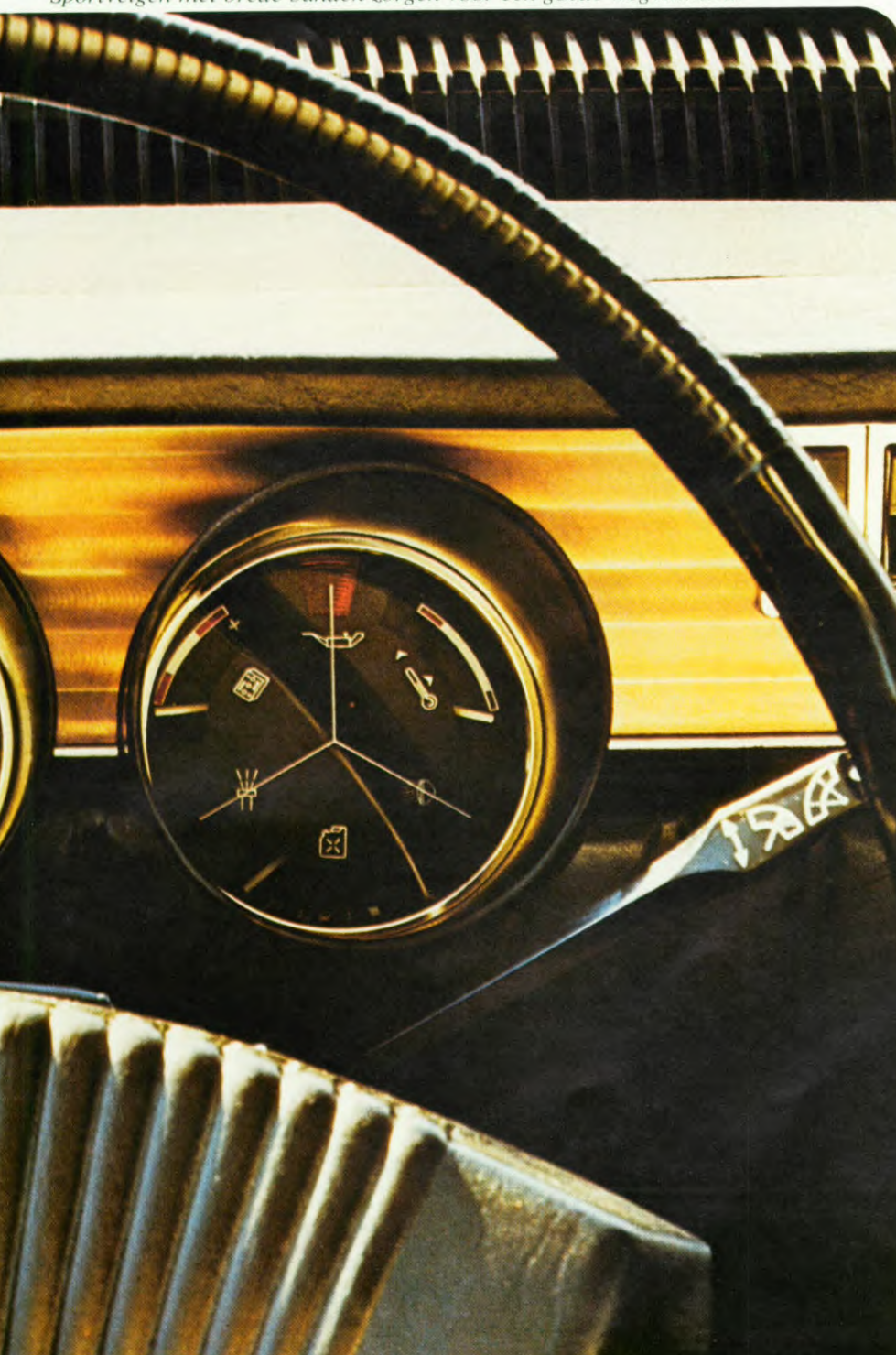


Een strak, functioneel dashboard





Sportvelgen met brede banden zorgen voor een goede wegvastheid.



De Renault 12 TS onderscheidt zich vooral van de gewone 12 door zijn extra sportiviteit en zijn extra voorzieningen om daar veilig van te genieten.

De 1289 cm³ motor met tweetraps Weber carburateur ontwikkelt 60 DIN pk, goed voor een maximum snelheid van ruim 150 km/uur.

De 12 TS haalt de kilometer in 36,6 sec. vanuit stilstaande start. Maar of u nu fel of kalm rijdt, u geniet altijd in volle rust. De geluidsisolatie, de vering en het uitzonderlijk comfort staan daar borg voor.

De luxeuze, verstelbare vliegtuigstoelen met ingebouwde hoofdsteen geven het hele lichaam een comfortabele, fithoudende ondersteuning.

Extra veiligheid.

Het remsysteem met schijfremmen vóór en trommelremmen achter (met remkrachtbegrenzer) is aangevuld met een Master Vac rembekrachtiging. Andere extra's die 't u mogelijk maken om het sportieve vermogen van de 12 TS veilig uit te buiten zijn de in de koplampen ingebouwde jodium-verstralers en de rallywielen.

Funktionele luxe.

Waarschijnlijk géén andere auto in z'n klasse heeft een zo complete uitrusting als de Renault 12 TS. Hij heeft er dan ook ruimte voor. Op de vlakke vloer voorin een radiokonsole met elektrisch klokje en extra bergruimte, doorlopend in het huis van de sportieve versnellingspook. Brede inklapbare armsteun op de achterbank. Dashboard met drie afgeschermdede ronde klokken, waaronder een elektronische toeren-teller. Bedieningstoetsen achterraut-verwarming, dashboardverlichting etc. Kontrolampjes voor vele functies. Nauwkeurige temperatuur-regeling. Ruitewissers met 2 snelheden en een elektrische ruitesproeier bediend door een combinatiehandle aan de stuurkolom. Asbakken op beide achterportieren. Beklede en verlichte kofferruimte. Chromstrip langs wagenflank. Achteruitkijkspiegel met anti-verblindingsstand. Sigare-aansteker. Verlichting in handschoenenkastje.



De Renault 12 TR automatic.

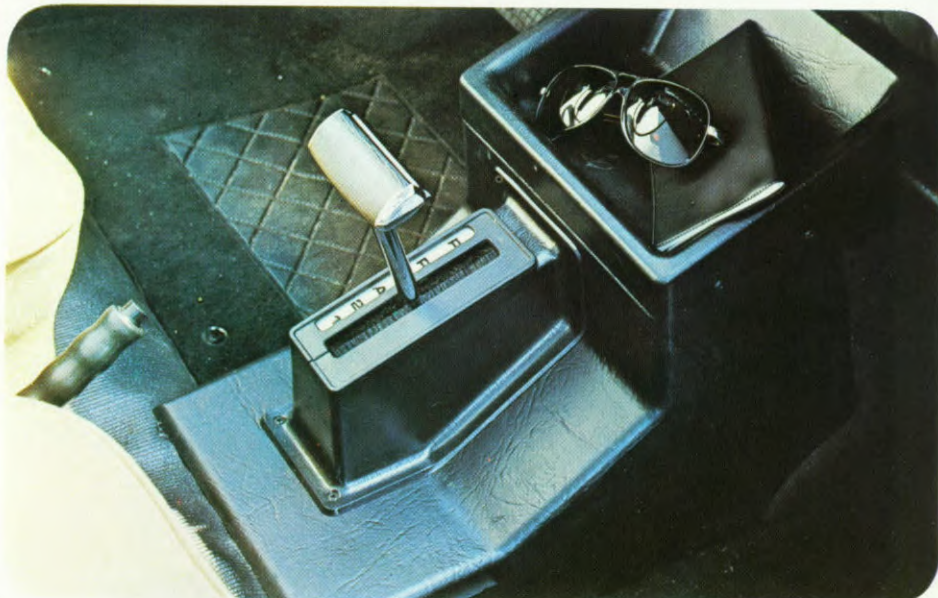
Het afzetgebied voor auto's met een automatische transmissie groeit gestaag.

Renault heeft dan ook beslist om naast de Renault 15, 16 en 17 serie ook een middelgrote auto met een automatische transmissie uit te rusten. De Renault 12 TR automatic.

De automatische transmissie van de Renault 12 TR beschikt over een koppelvormer en wordt bediend door een centraal geplaatste selecteur-hendel met 6 verschillende standen: eerste en tweede versnelling, automatic, achteruit, neutraal en parkeren.

Het vermogen van de 1300 cc motor werd aan het automaat gebruik aangepast. De topsnelheid van deze automatische Renault is gelijk aan de handgeschakelde versie, namelijk 145 km/uur.

Anderzijds behoudt de Renault 12 TR de voornaamste elementen van comfort en rijgenot waaraan het succes van de 12 TS te danken is: motor 60 DIN pk., bekrachtigde remmen, vliegtuigstoelen en de complete uitrusting van instrumentenpaneel en accessoires.



**12**

Technische gegevens over de Renault 12 TR automatic.

Motor

Viercilindermotor van 1289 cc.
Boring x slag 73 x 77 mm.
Compressieverhouding 9,5 : 1.
Max. vermogen 60 DIN pk bij
5500 t/min.
Max. koppel 9,3 mkg bij
3500 t/min.
Gesloten koelsysteem met
permanente antivriesvulling.

Automatische transmissie

Volledig automatische transmissie
met hydraulische
koppelomvormer.
Drie versnellingen vooruit en één
versnelling achteruit.
Overbrengingsverhouding:
1e 2,60 : 1
2e 1,61 : 1
3e 1,11 : 1
Achteruit 2,23 : 1.

Besturing

Tandheugel stuurinrichting.
Draaicirkelstraal 5,00 m
(tussen trottoirs)

Remmen

Schijfremmen op de voorwielen
en trommelremmen op de
achterwielen.
Remdrukbegrenzer op de
achterwielen.
Master Vac rembekrachtiging.

Vering

Onafhankelijk geveerde voorwielen
met schroefveren, hydraulische
telescoopschokbrekers en
stabilisatorstang.
Achterwielvering met meesturende
achteras, schroefveren en
hydraulische telescoopschokbrekers
en een stabilisatorstang.
Drie reaktie-armen zorgen voor de
geleiding van de achteras.

Banden

145 x 330 radiaal

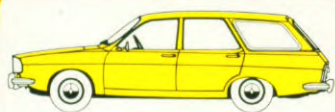
Elektrische installatie

Accu 12 volt – 36 ah.
Wisselstroomdynamo 30/40 amp.

Prestaties

L en TL: Max. snelheid ruim
140 km/uur.
TS: Max. snelheid ruim 150 km/uur.
Benzineverbruik: zie pag. 16
Alarmsysteem:
Deze modellen zijn in België
voorzien van een alarmsysteem.

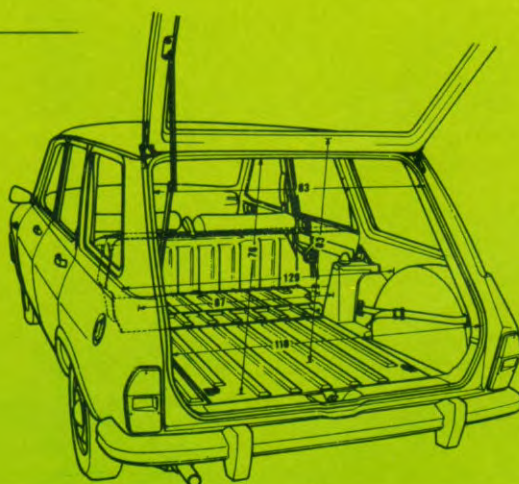


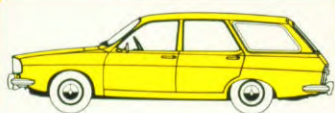


Renault 12 stationcar.

Opklapbare achterbank waardoor de laadruimte wordt vergroot tot een lengte van 1,65 meter en een volume van 1650 dm³







Renault 12 TS break.



Elegant en representatief.

De Renault 12 TS break zal voor velen de funktionele wagen zijn waarin zij véél (zoniet alles) vinden wat in andere typen als te veeleisend buiten beschouwing moest blijven.

Immers - in deze 12 TS break is niets van het comfort en de veiligheid opgeofferd dat in de luxueuze Renault 12 TS personenauto al aanwezig is; zoals vliegtuigstoelen, vast tapijt, make-up spiegel, verlicht handschoenkastje, asbakken

achterin en al die andere bijzondere voorzieningen die autorijden tot een verrijnd genoegen maken.

In feite is bij de 12 TS break alleen maar iets aan het bestaande comfort toegevoegd: ruimte!

Voor wie de 12 TS break vooral is gemaakt.

Vooral voor mensen die ruimte niet zien als een min of meer toevallig "meevallertje" maar die een grote ruimte gewoon niet kunnen ontberen. En die toch in een wagen willen rijden die het maximale comfort biedt. De 12 TS break, die dezelfde prestaties

levert als de gewone 12 TS, zal door zijn funktionele karakter niet alleen de aandacht trekken van vertegenwoordigers. Of - door zijn elegante lijn - van de vrouw des huizes en haar familie. Want de 12 TS break biedt iedereen ruimte-op-de-groei, zónder aan de andere kant iets van het optimale comfort af te knabbelen. 't Is evengoed een representatieve zakenauto als een luxueuze vakantiewagen.



Speelruimte.

Door de achterbank horizontaal op te klappen kan de kofferruimte van 0,910 m³ in een handomdraai worden vergroot tot 1,650 m³ en de vlakke laadvloer verlengd tot 1,65 m. Denk bij deze geweldige "speel"-ruimte nog even aan de 5e deur die in zijn geheel naar boven klapt, waardoor het interieur maximaal toegankelijk blijft, en u kunt met één woord de Renault 12 TS break karakteriseren: "af!"

Het oog wil ook wat.

Uw oog krijgt véél bij de 12 TS break. Naast de complete uitrusting van de gewone 12 TS heeft de break een beklede 5e deur, hoefde om het reservewiel, verchroomde omlijsting van de zijruiten achteraan. En natuurlijk heeft ook de Renault 12 TS break van fabrieksweg een roestbehandeling ondergaan met tectyl.

Technische gegevens Renault 12 TS break.

Op de grotere binnenruimte na, komen deze in grote lijnen overeen met de kenmerken van de Renault 12 TS.



Renaults met automatische versnellingsbak.

Logische ontwikkeling.

Hoe drukker het verkeer wordt, hoe méér autorijden van de bestuurder vergt. Meer aandacht voor de snel wisselende verkeerssituaties. Meer handelingen om de snelheid van moment tot moment daaraan aan te passen.

't Is logisch dat de automatische transmissie bij de huidige verkeersintensiteit steeds minder als een luxe wordt gezien. Het feit dat in de Verenigde Staten ruim 90% van alle auto's met automatische transmissie wordt uitgerust spreekt boekdelen over deze ontwikkeling. 't Is evenzeer logisch dat Renault - als merk dat bij uitstek auto's bouwt die in kompakte buitenmaten, rijgedrag en veiligheid aan die groeiende verkeersintensiteit zijn aangepast - zich ook heeft bezig gehouden met de ontwikkeling van een automatische transmissie, speciaal voor deze typisch Europese auto's.

Resultaat? De Renaults 12 TR, 15 TL, 15 TS, 16 TL, TS, TX en 17 TL zijn al leverbaar met een elektronisch geregelde automatische versnellingsbak.

Extra comfort en veiligheid.

Het gevoelsmatige bezwaar dat een automaat een „onsportieve” luxe zou zijn is langzamerhand wel achterhaald.

Het zijn juist de geroutineerde automobilisten en sportrijders die automatische schakelingen hebben onderkend als een waardevolle comfort- en veiligheidsfactor. Omdat het rijden er minder vermoeiend door wordt en de aandacht in alle rust op het verkeer geconcentreerd kan blijven. Een verhoging van rijgemak en veiligheid waar steeds meer Renaultrijders graag een meerprijs voor over hebben.

5.139 handelingen minder per 1000 km.

Na vele proefnemingen kwam als gemiddeld resultaat naar voren dat een automatische transmissie de automobilist gedurende 1000 km stadsverkeer 5.139 handelingen bespaart.

De Renault 16 TS automaat, comfort en veiligheid in één. Zo'n automaat bespaart u 5.139 handelingen per 1000 km.





De vroegere geautomatiseerde schakelsystemen hebben - door hun onvolmaaktheden bij de toepassing in middenklasse wagens - de automatische transmissie een dubieuze naam bezorgd. Maar die kinderziekten zijn allang weer verleden tijd. De technische evolutie en de toespitsing op de motorkarakteristiek van de Europese auto hebben geresulteerd in de perfektionering van een automatische versnellingsbak die juist in de middenklasse auto's optimaal funktioneert.

Door de snellere schakeling van de Renault-automaat is de acceleratie beter dan bij de handgeschakelde versnellingsbak.

Terwijl het benzineverbruik alleen bij topprestaties iets hoger ligt.

Elektronisch brein – sneller en zekerder dan de beste coureur.

Principieel nieuw bij de automatische Renault-transmissie is de toepassing van een elektronisch brein voor de keuze van de juiste overbreng-verhouding. Hierdoor wordt het hydraulische deel van de versnellingsbak bediend - sneller en zekerder dan de beste coureur dat kan.

Het principe.

De belangrijkste onderdelen van de Renault-automaat zijn:

- elektronisch brein
- hydraulisch bedieningssysteem met elektromagnetische klepjes en schakelschuif
- mechanische versnellingsbak met een stelsel van planetaire tandwielen. Drie versnellingen vooruit, en overbrenging achteruit
- hydraulische koppelvormer.

Voorselectie.

Met de selecteerhandle kan de bestuurder van een automatische Renault uit 6 standen kiezen:

- stand P, de parkeerstand, waarbij de versnellingsbak mechanisch wordt geblokkeerd
- stand R, de achteruit
- stand N, de neutrale stand, overeenkomend met de „vrij” van een traditionele versnellingsbak
- stand A, waarbij vooruitrijdend automatisch wordt geschakeld tussen de 3 versnellingen
- stand 2, waarbij niet naar de 3e versnelling wordt doorgeschakeld
- stand I, waarbij niet naar de 2e en 3e versnelling wordt doorgeschakeld.

De standen 1 en 2 zijn van belang in de bergen of bij zeer bochtige trajekten, waar doorschakelen naar een hogere versnelling ongunstig is.

De werking.

Naast het „statische” gegeven van de voorselectie baseert het elektronische brein de overbrengingskeuze op de volgende „dynamische” gegevens:

- a) de rijdsnelheid
- b) de motorbelasting, waarvoor de stand van het gaspedaal een maatstaf is, en waar de bestuurder dus invloed op kan uitoefenen
- c) de eventuele bediening van een elektrische schakelaar door volledig intrappen van het gaspedaal. Beneden een bepaalde snelheid wordt dan onmiddellijk teruggeschakeld, het zogenaamde „kick-down” effect.

De keuze van het schakelmoment hangt dus niet alleen af van de rijdsnelheid, maar van de algemene

rijtsituatie en de bedoelingen van de bestuurder.

Zo wordt bij kalm rijden al met een betrekkelijk lage snelheid naar een hogere versnelling geschakeld, waardoor benzineverbruik en motorgeruis zo gering mogelijk blijven. Bij fel rijden - als de bestuurder bijvoorbeeld snel wil optrekken naar een hoge snelheid - laat de automaat het toerental, en dus het ontwikkelde vermogen, optimaal stijgen voor de overschakeling naar de hogere versnelling.

De werking van de automatische Renault-transmissie ziet u op de volgende bladzijde in schema gebracht.

Automatische Renaults.

Renault 12 TR automaat
Renault 15 TS automaat
Renault 15 TL automaat
Renault 16 TL automaat
Renault 16 TS automaat
Renault 16 TX automaat
Renault 17 TL automaat

... Alleen met een rem- en gaspedaal





RENAULT

100 leden van de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club die zich als vrijwilligers hadden opgegeven voor het assisteren bij een lange-duurtest voor het maandblad „de Auto” oordeelden positief na in totaal 200.000 gereden kilometers met de automatische versie van een Renault 15 TS, 16 TL, 16 TS en 17 TL. Enkele uitspraken van deze proefrijders:

„Het werkt erg gemakkelijk en is inderdaad veel minder vermoeiend”.

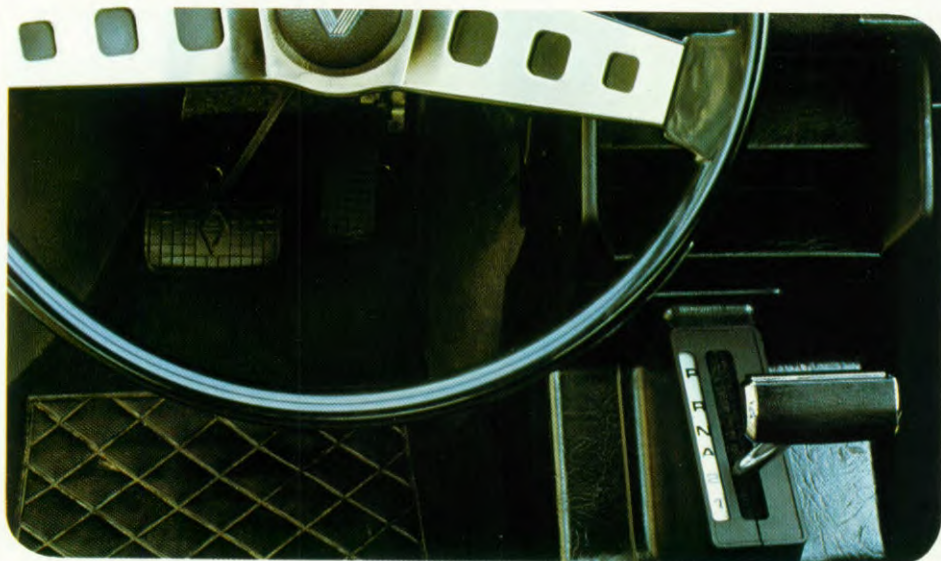
„Zeer ontspannen rijden”.

„Geen zenuwachtig gedoe met „drie” voeten”.

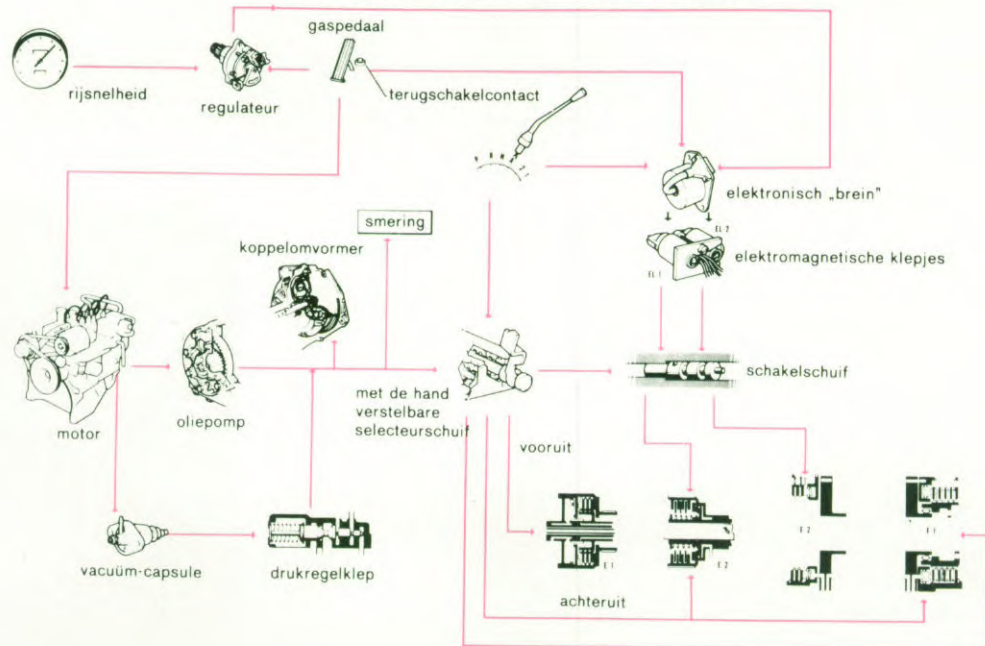
„Weegt op tegen hoger benzine-verbruik”.

„Geeft rust, ook aan je hart”.

Wij raden u aan zelf eens een lange proefrit te maken via een Renault-dealer. Dan pas kunt u oordelen.



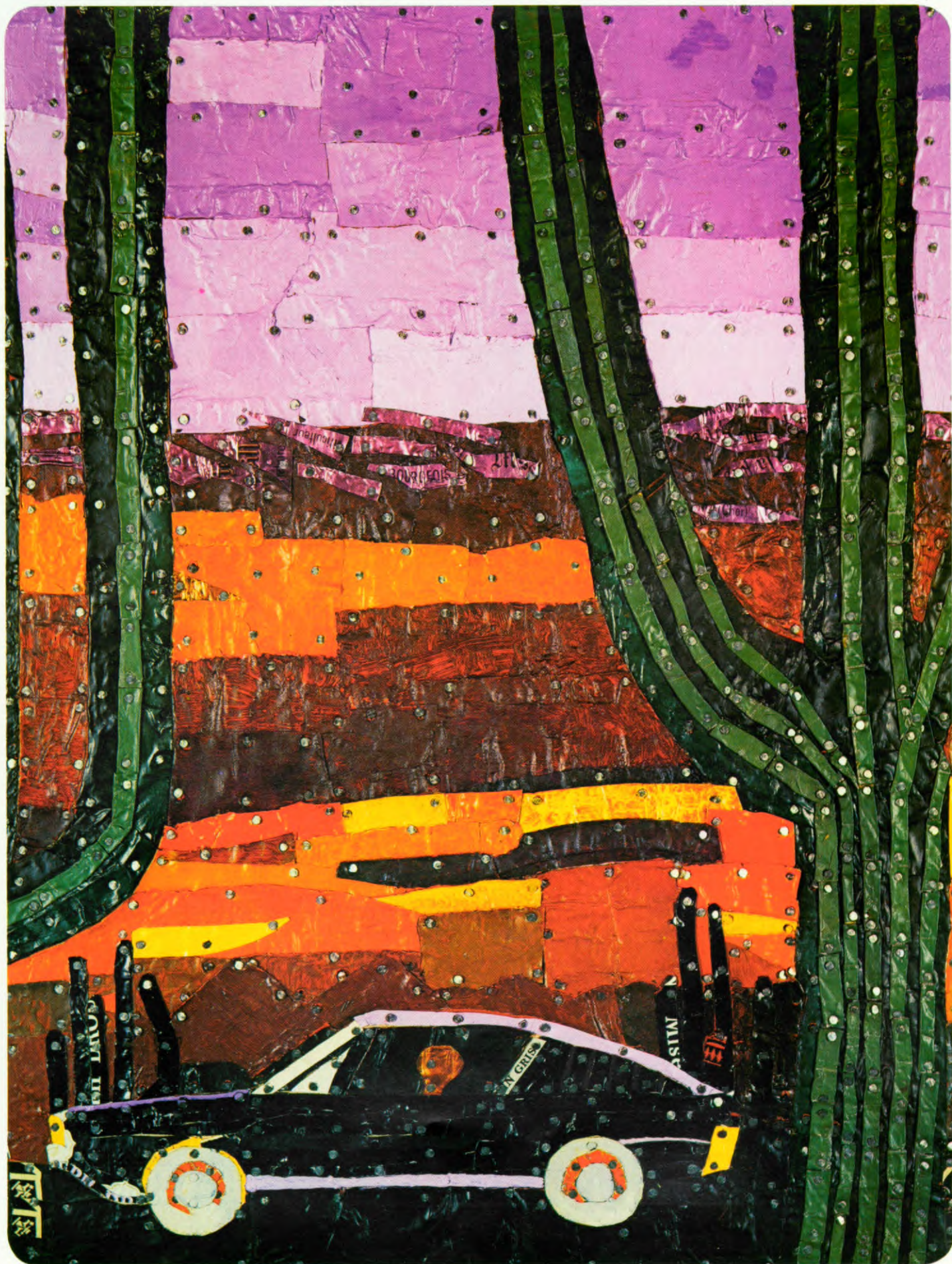
Overzicht bedieningsorganen automatische transmissie

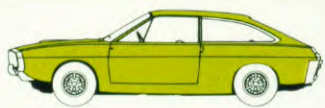


De sportieve Renaultgeneratie.



15





Renault 15 TL ruime sportauto.

Met de 15 (en 17) bewijst Renault dat een sportwagen best ruim kan zijn, en comfortabel.

Niet alleen voorin, maar ook achterin. Want ook de sportieve Renault-generatie is gebaseerd op het beproefde Renault-recept. Ruimte door voorwielaandrijving. Ruimte die ontstaat door een vlakke vloer.

Door motor en aandrijving onder de motorkap voorin te plaatsen.



Alle Renault gezins-sportwagens hebben dezelfde buitenafmetingen. Ze zijn 426 cm lang, 163 cm breed en slechts 131 cm hoog. Het lage zwaartepunt zorgt mede voor een klevend wegcontact en grote bochtvastheid.

Veiligheid.

Aan een wagen die met gemak 145 km per uur haalt mag je hoge veiligheids-eisen stellen.

De Renault 15 voldoet er aan.

De carrosserie bestaat – behalve motorkap, portieren, achterdeur en bumpers – uit één geheel van aan

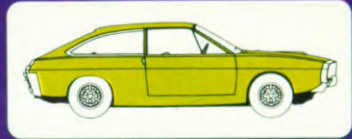
elkaar gelaste panelen, die een stevige zelfdragende konstruktie vormen. Verschillende onderdelen zoals rubber stootrand, vervormbaar dashboard en veiligheidsstuur hebben een grote schokabsorberende capaciteit.

Wat de Renault 15 nog meer aan actieve veiligheidsvoorzieningen heeft ziet u in de kolom „technische gegevens”.

De royale bagageruimte is optimaal toegankelijk door de grote achterdeur.

De praktische derde deur maakt de bagageruimte makkelijk toegankelijk



**15**

Renault 15 TS.

Veilig sturen.

Bij snel rijden in een sportieve coach als de 15 TS, is regelmatige optische controle van het instrumentarium van essentieel belang (o.a. toerenteller). Het schokabsorberend veiligheidsdashboard is daarom zeer overzichtelijk ingericht.

De vloerversnelling van de gesynchroniseerde 4-bak ligt vlak onder handbereik. Schijfremmen met geforceerde koeling vóór en trommelremmen achter zorgen voor een korte, rechte remweg.



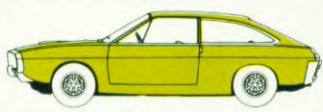
Sportief comfort.

Snelle ruime sportwagen voor lange afstanden.

De 15 TS haalt 165 km/u.

De 1565 cc motor is uitgerust met een tweetraps carburateur en ontwikkelt bij 5500 t/min een vermogen van 90 DIN pk. De ver naar achteren doorgetrokken zijramen bieden een onbelemmerd uitzicht. Door de grote portieren kunnen passagiers makkelijk instappen. Ruimte genoeg voor lange mensen. De portierruiten worden elektrisch bediend, standaard in Nederland, in België op aanvraag.





Zuinige bumpers.

Renault heeft getracht zelfs de onderdelen die dikwijls van ondergeschikt belang geacht worden, zo bruikbaar mogelijk te maken. Neem bijvoorbeeld de bumpers. Deze zijn vervangen: aan de voorzijde is een rubberlijst gemonteerd die schokken opvangt.

En er is in het hydraulische circuit naar de achterwielen een druk-begrenzer opgenomen die blokkering van de achterwielen voorkomt.

De zelfdragende carrosserie vormt een beschermende kooi rond het passagiers-kompartiment. Het dashboard is van vervormbare kunststof gemaakt.

maximaal gebruik van het motorvermogen niet tegen een automatische transmissie op kan. Omdat een coureur ook maar een mens is en geen automaat, wat de feilloos schakelende automatische Renaulttransmissie wél is. Daarom rijdt u in de automatische Renault zo rustig en ontspannen. En dat komt de veiligheid ten goede.



Aan de achterzijde is een polyester schild dat parkeerfoutjes kan opvangen zonder dat het vervormd wordt, en grote schokken zonder dat de carrosserie zelf vervormt.

Veiligheid voor alles.

Bij de gezins-sportwagens is de veiligheid tot een zeer hoog niveau opgetrokken. Factoren als wegligging, acceleratie, remvermogen en rijkomfort domineren. Voorwiel-aandrijving en lage bouw zorgen voor optimale stabiliteit. Er zijn gescheiden remcircuits.

Alle uitstekende bedieningsorganen die verwondingen zouden kunnen veroorzaken zijn vermeden.

Achter de gedeelde stuurkolom en het stuur met verzonken spaken is 't veilig zitten.

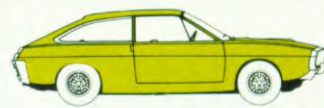
Een nauwkeurig regelbaar verwarmings- en ventilatiesysteem zorgt konstant voor een gezond leven en rijklimaat. De elektrische achterruitverwarming garandeert een vrij en veilig achteruitzicht.

Coueurschap.

Het is bewezen dat zelfs een snel schakelende autocoureur bij eenzelfde

Hoe rijdt u automatisch.

Als u terug bladert naar pag. 66, 67 en 68 vindt u uitvoerige informatie over automatisch geschakelde Renaults.



15



Technische gegevens Renault 15 TL en TS.

Motor 15 TL

Viercilinder motor van 1289 cc.
Boring x slag 73 x 77 mm.
Compressieverhouding 9,5 : 1.
Max. vermogen 60 DIN pk bij 5500 t/min.
Max. koppel 9,3 mkg bij 3500 t/min.
Gesloten koelsysteem met permanente antivriesvulling.

Motor 15 TS

Viercilinder motor van 1565 cc.
Boring x slag 77 x 84 mm.
Compressieverhouding 9,25 : 1.
Max. vermogen 90 DIN pk bij 5500 t/min.
Max. koppel 12,5 mkg bij 3000 t/min.
Gesloten koelsysteem met permanente antivriesvulling.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde
vierversnellingsbak.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,45 : 1 4e 1,04 : 1
2e 2,23 : 1 achteruit 3,08 : 1
3e 1,48 : 1
Overbrengingsverhouding bij
15 automaat:
1e 2,40 : 1 3e 1,03 : 1
2e 1,48 : 1 achteruit 2,05 : 1

Besturing

Stuurinrichting met tandheugel en
rondsel.
Draaicirkelstraal 5,00 m (TL)
Draaicirkelstraal 5,12 m (TS)

Remmen

Schijfremmen vóór, trommel-
remmen achter.
Automatische remkrachtbegrenzer
voorkomt het blokkeren van de
achterwielen. Mechanisch bediende
handrem op de achterwielen.
Rembekrachtiger en gescheiden
remsysteem.

Vering

Vóór onafhankelijk geveerde wielen
met schroefveren.
Achter een meesturende achteras
met schroefveren.
Voor en achter hydraulische
telescoopschokbrekers.
Stabilisatorstang aan voor- en
achterzijde.

Banden 15 TL

145 x 330 radiaal.

Banden 15 TS

155 x 330 radiaal.

Elektrische installatie

Accu 12 volt – 36 ah.
Wisselstroomdynamo 50 amp.

Prestaties 15 TL

Meer dan 145 per uur.

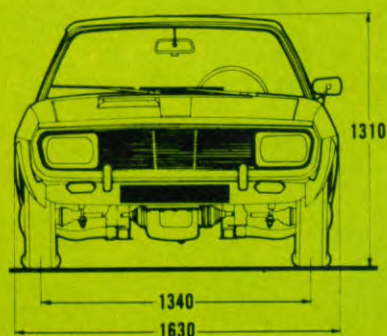
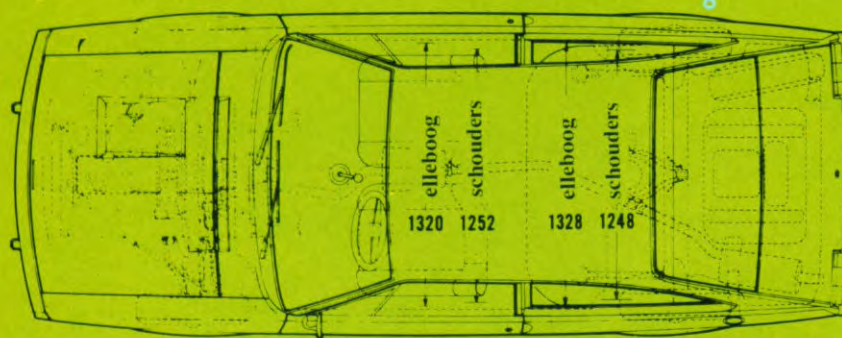
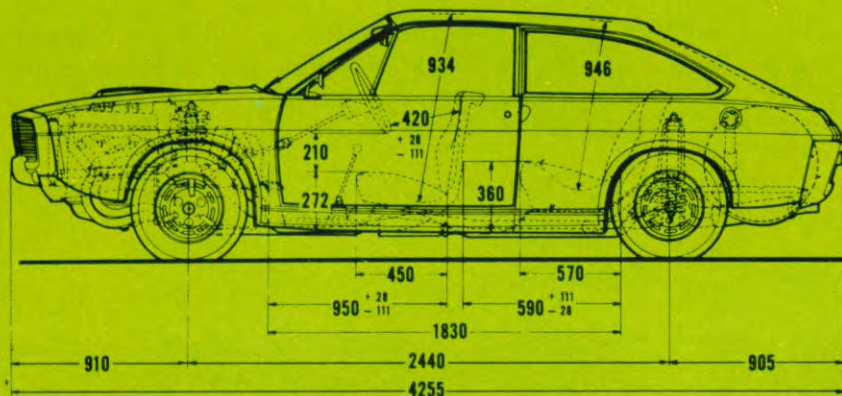
Prestaties 15 TS

Meer dan 165 per uur.

Benzineverbruik zie pag. 16.

Alarmsysteem

Al de modellen zijn in België
voorzien van een alarmsysteem.



Bagage mee op reis.

Op reis gaan is altijd een plezierige bezigheid en het treffen van vakantievoorbereidingen, dat al maanden van tevoren begint, vormt daarbij een belangrijk deel van de voorpret. Het kiezen van een einddoel, het uitkiezen van de beste route, het bestuderen van kaarten en gidsen is voor velen bijna even leuk als de reis zelf.

Bij die voorbereidingen behoort natuurlijk ook het tijdig na laten kijken van de auto, van wiens konditie immers het welslagen van de vakantie zo sterk afhankelijk is. Dit is echter een onderwerp waar al zó vaak op gehamerd is, dat wij er nu niet meer op zullen terugkomen.

Een onderdeel van de reisvoorbereidingen waar doorgaans echter niet zoveel aandacht aan wordt besteed is het pakken en stouwen van de bagage.

Toch is dat een kunst apart. Niets is zo ergerlijk als wanneer men 10 minuten voor het vertrek ontdekt dat de helft van de koffers niet mee kan; dat kan tot de meest verschrikkelijke familietwisten leiden. De één verwijt de ander dat hij of zij altijd veel te veel wil meesjouwen, de kinderen willen onder geen voorwaarde reizen zonder hun teddyberen, poppen, kano's of drieliepers, vader denkt er niet aan zijn gereedschapskist thuis te laten (gelijk heeft-ie) en moeder, die tevoren dagenlang heeft lopen jammeren dat ze niets om aan te trekken had, verdedigt nu met hand en tand ieder stukje van haar plotseling toch nog zeer omvangrijke garderobe. Het eind van het liedje is dan vaak dat de kinderen op de achterbank begraven worden onder de slaapzakken, dat moeder voorin geen teen meer kan strekken vanwege alle tassen en manden die rond haar voeten gestouwd zijn en dat vader naar achteren geen meter zicht heeft door de hoog opgestapelde spullen op de hoedeplank. Zo gaat het dan met bedenkelijke

gezichten richting grens . . . Maar met een beetje overleg kan het ook anders. Bijgaande foto toont dat een Renault heel wat verstouwen kan, mits de bagage op de goede manier is verdeeld. Het is bijvoorbeeld veel gemakkelijker om plaats te vinden voor een paar koffers van verschillende omvang plus een aantal grotere en kleinere tassen, dan om te trachten het hele hebben en houden in twee net niet op elkaar passende valiezen te bergen.

Het is natuurlijk een kwestie van

uitproberen, maar als u na enig passen en meten vooraf de juiste formule gevonden hebt, zult u merken dat u de zaak op de dag van het vertrek in luttele minuten voor elkaar hebt.

Het voordeel van een paar kleinere stukken bagage is ook, dat u daar voor ieder gezinslid alles in kunt stoppen wat nodig is voor een nachtstop onderweg. U hoeft dan immers bij aankomst in het hotel of de camping waar u de reis onderbreekt niet álles uit de auto te halen, omdat de pyama van Jantje

De praktische achterdeur maakt de kofferruimte makkelijk toegankelijk.



en de tandenborstel van Kees ergens onderin zitten. Dat achterlaten van bagage in een onbeheerde auto is trouwens iets om even bij stil te staan. Het kán wel, mits er maar niets in het zicht blijft liggen. Een camera op de achterbank, een badtas waar net een leuke bikini uitpiept op de vloer tussen de voorstoelen kunnen wel eens een onweerstaanbare verleiding betekenen en dan is zelfs een op slot gedraaid portier geen belemmering meer. Als u de auto verlaat, let er dan op dat alle achtergebleven spulletjes veilig aan het oog onttrokken in de kofferruimte liggen.

Afstelling van vering en koplampen.

Bedenk, dat hoe ruim de Renaults ook zijn, er een grens is aan hun laadcapaciteit. In het schema op pag. 108 memoreren wij daarom nog even het ledig rijklaar gewicht van elk type, met daarnaast het maximum toelaatbaar totaalgewicht; door het ene gegeven van het andere af te trekken komt u te weten hoeveel bagage u ongestraft kunt meenemen. Vergeet niet daarbij rekening te houden met het gewicht van de passagiers.

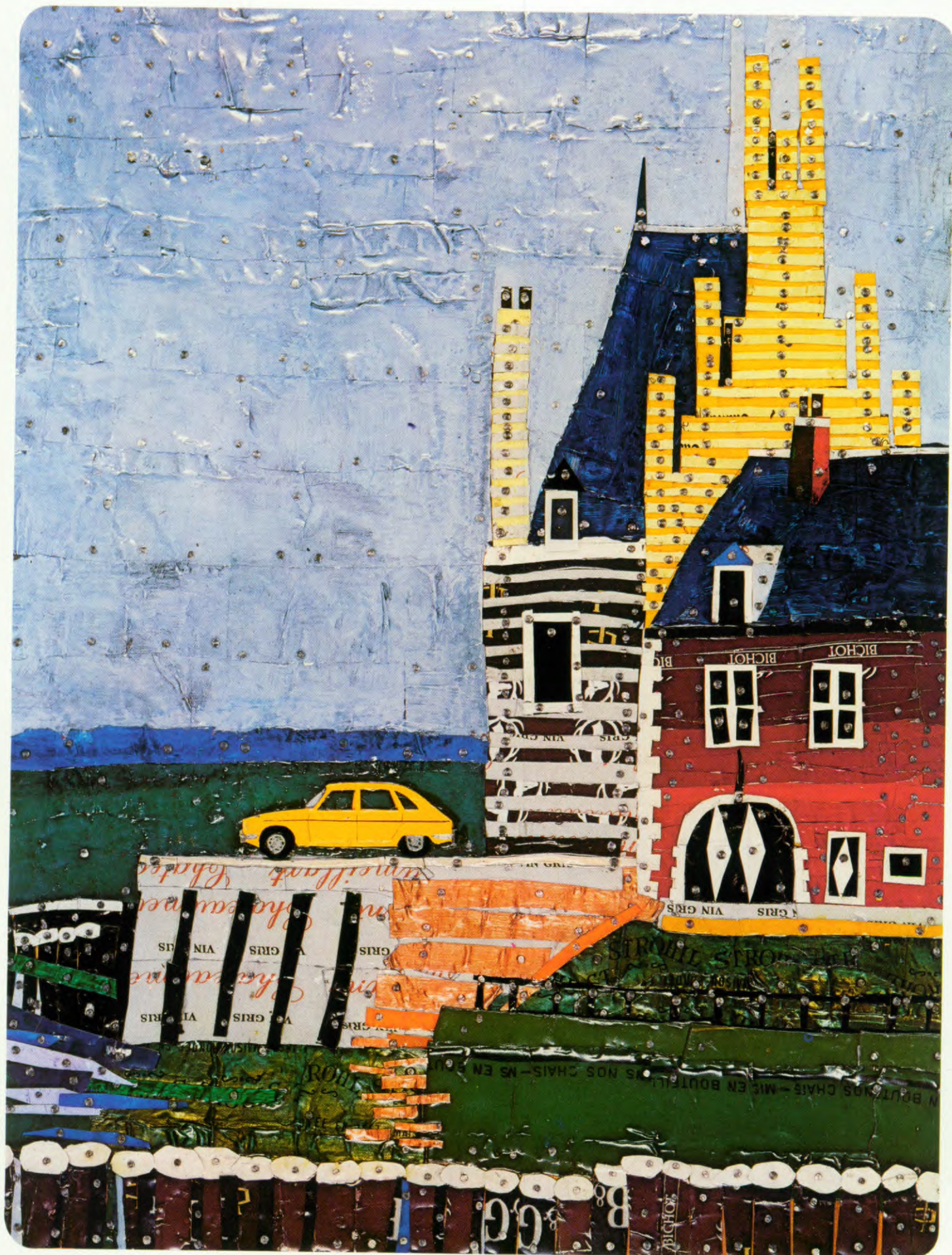
Zit u dicht bij de grens van uw laadcapaciteit, vraag dan voor uw vertrek aan uw dealer om de wagenhoogte achter af te stellen aan de vering; dat is in een wip gebeurd en het betekent dat u niet alleen comfortabeler, maar ook veiliger rijdt omdat de wagen daardoor minder sterk naar achteren helt.

Vergeet ook niet de koplampen bij te stellen: als er veel gewicht achterin ligt zullen de lampen, die onder normale omstandigheden goed gericht zijn, nu plotseling tot in de kruinen van de bomen schijnen, of, wat even vervelend is, al uw tegenliggers genadeloos verblinden.





**Degelijk, comfortabel
en ruim.**





Renault 16.

Eens even heel goed kijken naar de Renault 16.

Ziet u enige overeenkomst met een ander automerk?

Laat de Amerikaanse auto's en de Duitse en de Franse en de Engelse en de Italiaanse de revue passeren.

De Renault 16 blijft nieuw.

De Renault 16 was nieuw toen hij uitgeroepen werd tot Auto Van Het Jaar.

De Renault 16 is nog steeds bijzonder. Bijzonder omdat de Renaultfabrieken met hun 75 jaar autobouw-ervaring helemaal opnieuw zijn begonnen toen ze de 16 ontwierpen. Resultaat?

Er zijn er in Europa al veel meer dan 1.400.000 van verkocht.

De Renault 16 is bijzonder ruim. En die ruimte is van alle kanten door z'n vijf deuren makkelijk bereikbaar. Extra ruim door voorwielaandrijving, want die lastige cardantunnel kan dan ontbreken. Daardoor ontstaat een vlakke vloer waardoor er ook veel plaats is voor de comfortabele stoelen van de Renault 16.

De forse achterbank biedt voldoende been- en hoofdruimte voor uw passagiers.

Het vernuftige ventilatie- en verwarmingssysteem maakt het u mogelijk de voeten warm en het hoofd koel te houden.

Steeds heerst in de wagen een behaaglijk klimaat.

U zult zich beslist thuisvoelen in de Renault 16.

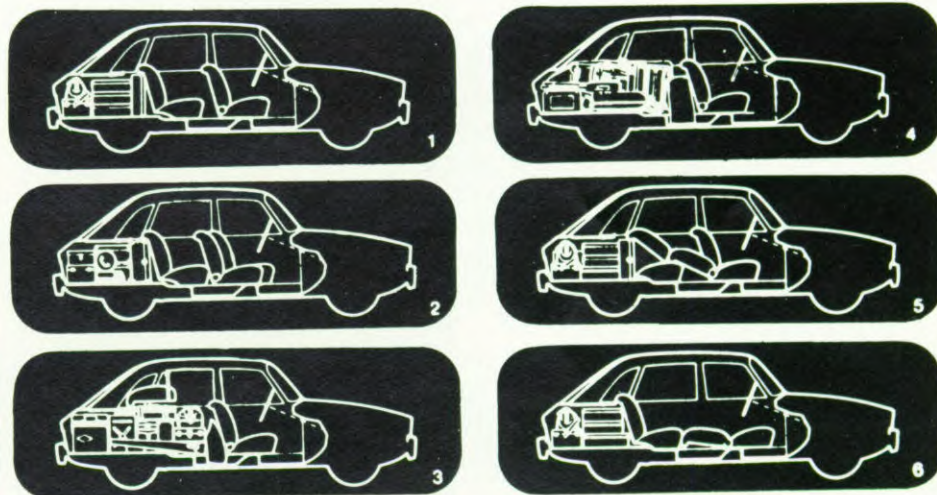
Verder zijn de koplampen van binnenuit verstelbaar en heeft de Renault 16 een achterrautverwarming. (tegen meerprijs in België).



Alle ruimte voor benen en bagage.

U kunt deze ruimte geheel volgens uw wensen indelen.

1. 346 dm³ voor normale bagage.
2. 424 dm³ voor iets meer bagage.
Bovendien een veilige slaapruijnte op de achterbank voor de baby.
3. 750 dm³ voor nog meer bagage.
4. 1200 dm³ voor heel veel bagage.
5. Rally-stand. Rugleuning van voorzitring en achterbank liggen in elkaars verlengde.
6. U kunt tijdens een vakantiereis zelfs in uw Renault 16 overnachten.



Een comfortabel en ruim interieur.

Alles is afgestemd op de bestuurder en z'n passagiers. Geen mooi om het mooi. Alles draagt bij tot een werkelijke klasse-auto.

Neem de comfortabele gescheiden voorzitringen.

En de rugleuningen die tot in horizontale stand kunnen worden versteld.





Stoelen tot horizontale stand verstelbaar.

De vele extra's van de 16 TL.

Het extra kussentje tussen beide voorzittingen, gekombineerd met een opklapbare midden-armsteun. Een midden-armsteun voor de achterbank.

Handschoenenkastje met automatische verlichting en slot.

Verlichte bagageruimte.

Ook de sigare-aansteker draagt bij tot een verfijning van de interieurafwerking.

Tegen meerprijs is ook mogelijk: een elektrisch bediend schuifdak. De 16 TL kan ook met automatische transmissie worden geleverd.

Zie daarvoor de pagina's 66, 67 en 68 in dit boek.



Het ruime en zorgvuldig afgewerkte interieur van de Renault 16 TL





Voorwielaandrijving geeft een vaste wegligging.



Technische gegevens

Motor

Viercilinder motor van 1565 cc.
Boring x slag 77 x 84 mm.
Compressieverhouding 8,6 : 1.
Max. vermogen 65 DIN pk bij 5200 t/min.
Max. koppel 11,5 mkg bij 3000 t/min.
Gesloten koelsysteem met permanente antivriesvulling.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde vierversnellingsbak.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,45 : 1 3e 1,48 : 1
2e 2,23 : 1 4e 1,04 : 1
achteruit 3,08 : 1

Overbrengingsverhouding automatische transmissie:
1e 2,40 : 1 3e 1,03 : 1
2e 1,48 : 1 achteruit 2,05 : 1.

Besturing

Tandheugel stuurinrichting.
Draaicirkelstraal 5,20 m (tussen trottoirs).
Totale overbrengingsverhouding: 23 : 1.

Remmen

Schijfremmen op de voorwielen en trommelremmen op de achterwielen.
Remdrukbe grenzer op de achterwielen en vacuüm rembekrachtiger.

Vering

Vier onafhankelijk geveerde wielen met torsiestaven en hydraulische telescoopschokbrekers.
Stabilisatorstangen aan voor- en achterzijde.

Banden

145 x 355 radiaal.

Elektrische installatie

Accu 12 volt – 36 ah.
Wisselstroomdynamo 30/40 amp.

Prestaties

Ruim 150 km/uur.

Benzineverbruik zie pagina 16.

Alarmsysteem

Al de modellen zijn in België voorzien van een alarmsysteem.



Renault 16 TS.



Funktioneel is ook mooi.

Na honderden kilometers is men steeds weer verbaasd over het gevoel minder kilometers gemaakt te hebben dan de teller aangeeft.

Een opvallende verschijning, doordacht doelmatig en bijzonder koersvast: kenmerken van de Renault 16 TS.

De uitgesproken functionele vormgeving biedt u vele voordelen.

Dat merkt u als u zich installeert in de comfortabele fauteuils. U merkt het aan de royale maten binnen en aan de vlakke vloer die benen en bagage ruimte verschaffen.

Renault heeft zich gespecialiseerd in voorwielaandrijving. Wat dat betekent merkt u vooral op slechte wegen of bij miserabel weer.

Dan zorgen de voorwielaandrijving en de vier onafhankelijk geveerde wielen zelfs bij hoge snelheid voor een uitstekende wegligging.

De vering met lange torsiestaven en grote wieluitslag vangt bovendien oneffenheden in de weg uitstekend op. Het effectieve remsysteem houdt de Renault 16 TS bij iedere snelheid onder controle.

Kilometerteller, dagteller, elektronische toerenteller, controlelampjes voor alle

funkties zijn duidelijk en overzichtelijk. Elektrisch klokje, schakelaars voor verstralers, ruitewissers en achterrautverwarming. De jodium verstralers zijn in de koplampen ingebouwd. Bij de uitvoering met elektrisch bediend schuifdak is een extra schakelaar rechts van het stuur aangebracht. De Renault 16 TS is verder uitgerust met elektrisch bediende ruiten in de voorportieren, leeslampje voor de passagier, achteruitkijkspiegel met antiverblindingsstand en verlichte rookset. Alle schakelaars binnen handbereik ook als u de veiligheidsgordels gebruikt.

Renault 16 TS automatisch.

Ontspannen rijden.

De automatische transmissie schakelt beter en sneller dan de mens. Maakt geen fouten.

Geeft de bestuurder alle gelegenheid zijn aandacht tot het wegverkeer te bepalen.

Dat is veilig en gemakkelijk.

Toch koopt nog lang niet iedereen een automatisch geschakelde auto.

Omdat velen denken dat sportief rijden

afhangt van handbediening van een versnellingshandle.

Waarom het wel belangrijk is om serieus na te denken over een automatisch geschakelde Renault kunt u uitvoerig lezen op de pagina's 66, 67 en 68 van dit boek.



Technische gegevens Renault 16 TS.

Motor

Viercilindermotor van 1565 cc.
Boring x slag 77 x 84 mm.
Compressieverhouding 8,6 : 1.
Max. vermogen 83 DIN pk bij 5750 t/min.
Max. koppel 12,2 mkg bij 3500 t/min.
Gesloten koelsysteem met permanente antivriesvulling.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde vierversnellingsbak.

Overbrengingsverhouding:

1e 3,45 : 1

2e 2,23 : 1

3e 1,48 : 1

4e 1,04 : 1

achteruit 3,08 : 1.

Overbrengingsverhouding automatische transmissie:

1e 2,40 : 1

2e 1,48 : 1

3e 1,03 : 1

achteruit 2,05 : 1.

Besturing

Tandheugel stuurinrichting.

Draaicirkelstraal 5,20 m (tussen trottoirs).

Totale overbrengingsverhouding: 23 : 1.

Remmen

Schijfremmen op de voorwielen en trommelremmen op de achterwielen.

Remdrukbe grenzer op de achterwielen en vacuüm rembekrachtiger.

Vering

Vier onafhankelijk geveerde wielen met torsiestaven en hydraulische telescoopschokbrekers. Stabilisatorstangen aan voor- en achterzijde.

Banden

155 x 355 radiaal.

Elektrische installatie

Accu 12 volt - 36 ah.

Wisselstroomdynamo 50 amp.

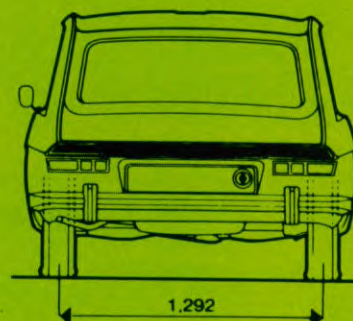
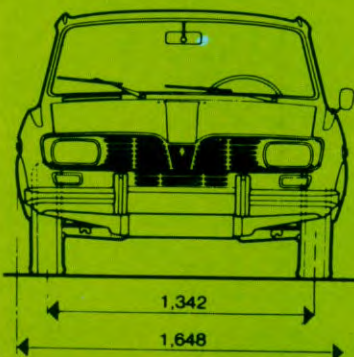
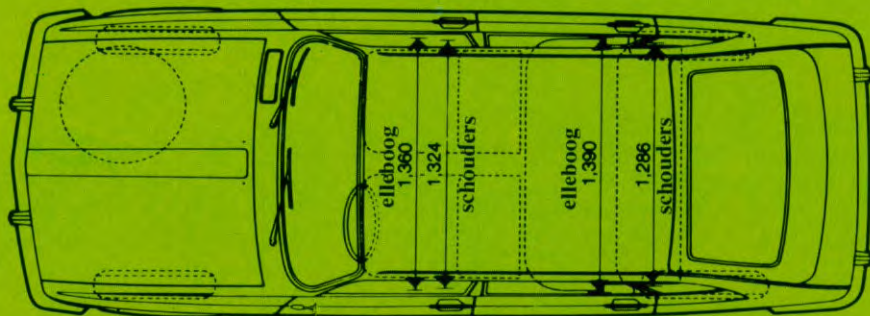
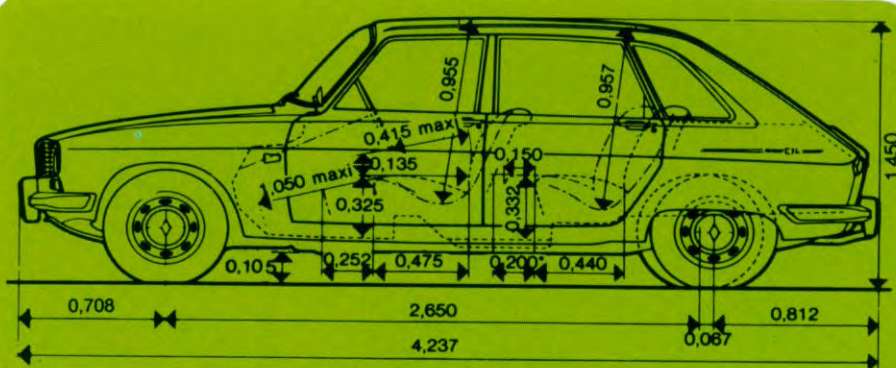
Prestaties

Ruim 165 km/uur.

Benzineverbruik: zie pagina 16.

Alarmsysteem:

Dit model is in België voorzien van een alarmsysteem.





Nieuw topmodel Renault 16 TX.





Renault 16 TX.

U kent al de Renault 16 TL en de Renault 16 TS als ruime en snelle auto's waarin u zich zelfs na een lange rit niet vermoeid voelt.

De nieuwe Renault 16 TX zal u nog meer bieden; zijn 1647 cm³ motor levert 93 DIN pk en brengt de TX voorbij de 170 km/uur. Door zijn 5-versnellingen bereikt hij een hoge kruissnelheid bij een laag toerental. Dit betekent voor u een minimaal motorgeruis en een redelijk benzine-verbruik.

Als géén andere auto leende het Renault-16 type zich tot vervolmaking van comfort, motorvermogen en styling.

De Renault 16 TX is een duidelijke prestatiewagen, – een logische ontwikkeling vanuit het vertrouwde en veilige 16-concept.

Met de Renault 16 TX is er een serieauto van de band gekomen die een echte „autoroutière” genoemd mag worden. Bij uitstek geschikt om gedurende lange tijd achtereen met een hoog gemiddelde op autosnelwegen te rijden.

Motor, transmissie en reminstallatie zijn op de 16 TX speciaal aangepast aan de verhoogde prestaties, terwijl bovendien enkele belangrijke extra's deze wagen onder alle weersomstandigheden tot een zeer veilige, comfortabele en snelle reiswagen bestempelen.

Vijf versnellingen.

De motorinhoud werd vergroot van 1565 cc tot 1647 cc; de wagen beschikt over een vijf versnellingsbak.

Deze vijfde versnelling heeft een z.g. „overdrive” karakter, waardoor het toerental van de motor ook bij hoge snelheid relatief laag is, hetgeen de levensduur van de motor, het benzine-verbruik en het geluidsniveau gunstig beïnvloedt.

Een snelheid van 170 km/uur wordt door deze vijfde versnelling reeds bereikt bij slechts 5500 t/min.

De bekrachtigde reminstallatie is dubbel uitgevoerd, in het achterwielremcircuit is een remkrachtverdelers opgenomen, die al naar gelang de belading of het aantal passagiers de remdruk geheel aan de situatie aanpast.

Qua uiterlijk onderscheidt de



Renault 16 TX zich van de Renault 16 TL en de 16 TS door dubbele, vierkante koplampen van groot formaat en jodium verstralers, door sportwielen, extra chroomstrippen en door een spoiler.

Spoiler.

Karakteristiek voor de Renault 16 TX is de z.g. „spoiler” bovenop de achterkant van het dak. Deze spoiler heeft een aero-dynamische functie en zorgt bij hoge snelheid onder meer voor een gunstige luchtweerstandscoefficiënt. Reeds eerder werd door Renault iets dergelijks toegepast, namelijk op alle uitvoeringen van de Renault 17.

Veiligheidsaccessoires.

Naast de dubbele koplampen met halogeen verstralers voor extra grote lichtopbrengst, beschikt de Renault 16 TX over enkele speciale veiligheidsaccessoires.

Zo is de elektrisch verwarmde achterraut voorzien van een ruitewisser, die gecombineerd is met een elektrische ruitesproeier.

Ook de sportwielen en het aangepaste remsysteem, dragen sterk bij tot een grote mate van actieve veiligheid. Een veiligheid die verder nog geaccentueerd wordt door een voorruit van gelaagd glas.

Nuttige accessoires zoals de elektrisch bediende ruiten in de voorportieren alsmede de zelfoprollende autogordels voor de voorpassagiers maken de Renault 16 TX helemaal compleet.



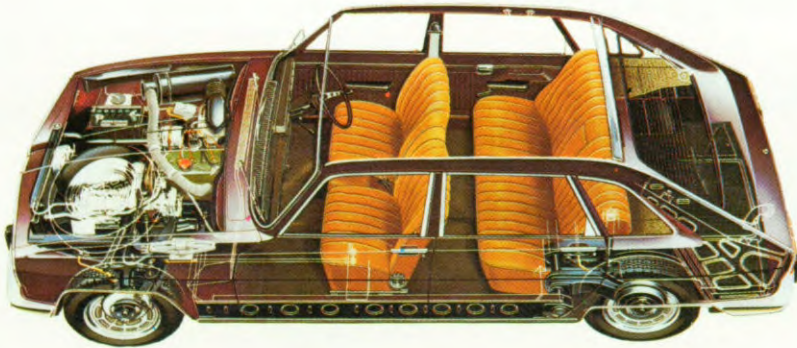
Speciale extra uitrusting voor de Renault 16 TX.

Optionals

Schuifdak.
Hoofdsteunen.
Getinte ruiten.
Rundleren bekleding.
Kunstleer.
Metaalkleur.



Technische gegevens van de Renault 16 TX.



Motor

Viercilindermotor van 1647 cc.
Boring x slag 79 x 84 mm.
Compressieverhouding 9,25 : 1.
Max. vermogen 93 DIN pk bij 6000 t/min.
Max. koppel 13,1 mkg bij 3500 t/min.
Gesloten koelsysteem met permanente antivriesvulling.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde vijfversnellingsbak.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,45 : 1
2e 2,23 : 1
3e 1,48 : 1
4e 1,04 : 1
5e 0,91 : 1
Achteruit 3,08 : 1.
Overbrengingsverhouding automatische transmissie:
1e 2,40 : 1
2e 1,48 : 1
3e 1,03 : 1
achteruit 2,05 : 1.

Besturing

Tandheugel stuurinrichting.
Draaicirkelstraal 5,20 m (tussen trottoirs)
Totale overbrengingsverhouding: 23 : 1.

Remmen

Schijfremmen op de voorwielen en trommelremmen op de achterwielen.
Remdrukbegrenzer op de achterwielen en vacuüm rembekrachtiger.
Gescheiden remsysteem.

Vering

Vier onafhankelijk geveerde wielen met torsiestaven en hydraulische telescoopschokbrekers
Stabilisatorstangen aan voor- en achterzijde.

Banden

155 x 355 radiaal.

Elektrische installatie

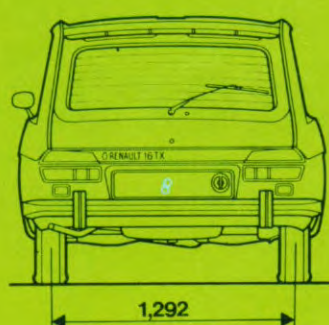
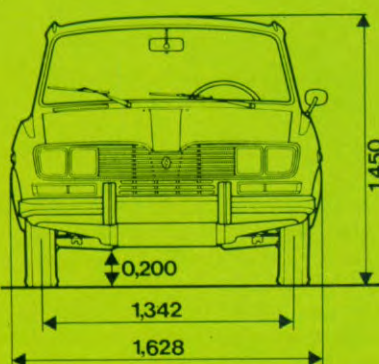
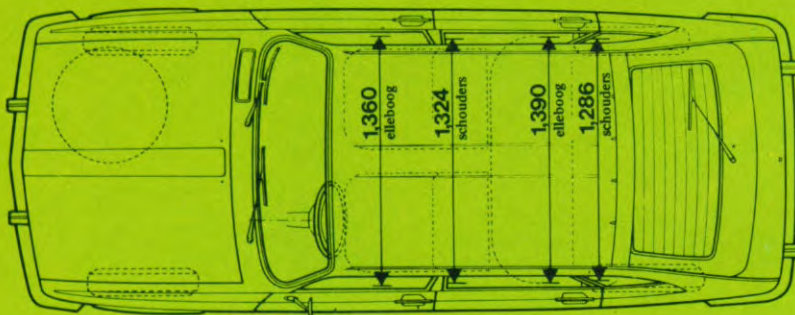
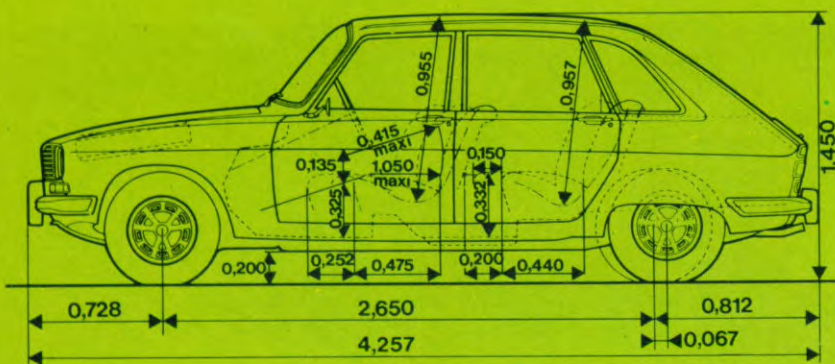
Accu 12 volt - 36 ah.
Wisselstroomdynamo 50 amp.

Prestaties

Ruim 165 km/uur.
Benzineverbruik: zie pag. 16

Alarmsysteem:
Dit model is in België voorzien van een alarmsysteem.

De Renault 16 TX is met automatische transmissie verkrijgbaar.



Renault diagnose station: feilloos doorlichten van uw auto.

Met behulp van deze apparatuur verleent Renault een kostenbesparende service.

Mensen maken wel eens foutjes.

Soms vergeeflijke foutjes, maar soms ook wordt iets belangrijks over het hoofd gezien. Bij het onderhoud van uw auto

moeten menselijke foutjes zoveel mogelijk uitgesloten worden: daarom maken wij gebruik van nuchtere elektronische apparatuur in ons Renault diagnose-station. Het diagnose-station maakt het voor onze monteurs mogelijk met elektronische ogen in de motor te kijken, zij kunnen zien of alle cilinders naar behoren functioneren en zij kunnen meten of er onderdelen vervangen moeten worden. Zij kunnen de carburateur optimaal afstellen zodat de motor zijn volle vermogen levert en toch zo zuinig mogelijk met de dure benzine omgaat. Zij meten de samenstelling van de uitlaatgassen, zodat de motor van uw Renault ook een schone motor is. Omdat wij zekerheid willen hebben, meten wij alles wat meetbaar is, meten is weten, niet waar!



De exclusieve voordelen voor Renault-rijders.

- Uw auto is slechts korte tijd buiten gebruik. Voor het uitvoeren van de Diagnose-onderhoudsbeurt hoeven geen onderdelen gedemonteerd te worden. Dat betekent tijdswinst.
- Vaste tarieven voor de Diagnose-onderhoudsbeurten.
- U ontvangt een uitgebreid Diagnose-rapport met eventuele reparatieadviezen.

De Diagnose-onderhoudsbeurt omvat een volledige veiligheidskeuring volgens de normen van het Verbond voor Veilig Verkeer (in Nederland). Voor iedere auto die volgens het diagnose-onderhoudssysteem wordt onderhouden kan het G-vignet (in Nederland) worden afgegeven.



Via een aantal draden (A) worden elektrische stroompjes uit de motor doorgegeven aan het motortestpaneel, één van de belangrijkste onderdelen van de diagnose-apparatuur. Op het paneel ziet u een oscilloscoop en 4 precisie-meters. Deze instrumenten verstrekken exacte informatie over de staat waarin de motor verkeert, zonder dat één enkel onderdeel gedemonteerd wordt.

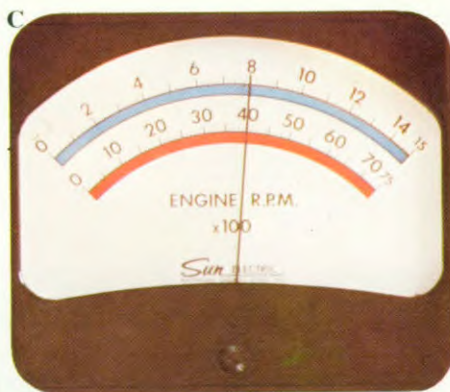


Op de oscilloscoop (B) (te vergelijken met de beeldbuis in uw tv-toestel) wordt de hartslag van de motor zichtbaar gemaakt. Dit instrument geeft dus een „cardiogram” van de motor. Het geprojecteerde beeld geeft een momentopname van de werking van bougies, bougiekabels, stroomverdelers, bobine, condensator en wisselstroomdynamo. Allemaal elektrische onderdelen die direct van invloed kunnen zijn op prestaties en betrouwbaarheid van de motor. Een afwijkend beeld duidt op een storing. De plaats en de vorm van de

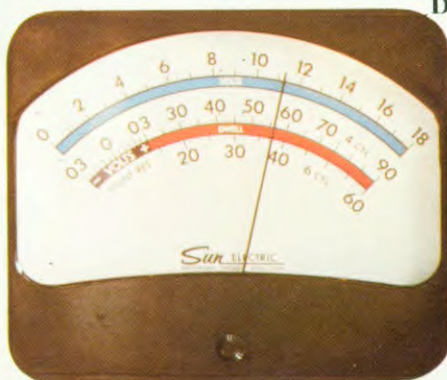


afwijking in het beeld geven aan welk onderdeel eventueel vervangen moet worden.

De elektronische toerenteller (C) wordt o.a. gebruikt voor het afstellen van het stationaire toerental van de motor. Een precisie-instrument waarop waarden tot op 20 omwentelingen nauwkeurig afgelezen kunnen worden.

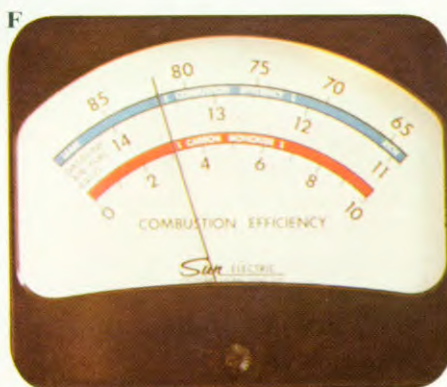


In dit meterhuis bevinden zich twee meters: een voltmeter (D) voor het controleren van o.a. de konditie van de accu en de startspanning en een zogenaamde kontakthoekmeter, waarmee men de kontaktpunten controleert en afstelt.



Deze vacuümmeter (E) wordt in combinatie met een vacuümpomp gebruikt om de juiste werking van het ontsteking-vervroegingsmechanisme te controleren. Bovendien meet dit instrument de onderdruk in het inlaatsysteem van de motor.

De uitlaatgastester (F): een belangrijk instrument. Met behulp van deze meter kan men uw motor zodanig afstellen dat ruimschoots wordt voldaan aan de



voorschriften op het gebied van luchtverontreiniging. Een sociaal-voelend meetinstrument dus. Belangrijk voor alle milieu-bewuste Renault-rijders. Bovendien kan de doorlaat van het luchtfilter gecontroleerd worden. Een factor die rechtstreeks samenhangt met een laag benzineverbruik.

Natuurlijk wordt niet alleen het motorische gedeelte aan een onderzoek onderworpen. Ook de verlichting en de sporing van de voorwielen worden op goede werking en juiste afstelling gecontroleerd. Een auto met verblindend dimlicht brengt de verkeersveiligheid in gevaar. Een onregelde afstelling van de sporing kan de besturing nadelig beïnvloeden en vroegtijdige bandenslijtage veroorzaken. Streven naar optimale verkeersveiligheid en streven naar minimale kosten zijn factoren die u direct aangaan.



Diagnose-onderhoud geeft een exact beeld van de konditie waarin uw Renault verkeert. Uw auto zal u niet voor onaangename verrassingen plaatsen.



service

Vaste reparatietijden.

Eerlijk repareren.

Eerste vraag bij ontstane autoschade. U wilt weten waar u aan toe bent als een opspattend steentje uw voorruit vernield heeft. Of als u zich op een slechte weg heeft gewaagd en uw knalpijp verspeelde.

Bij Renault zijn de kosten van alle reparaties bekend. Renault berekent de materiaalprijzen van het te vervangen onderdeel én de tijd die het kost om de reparatie uit te voeren.

Daarvoor bestaan vaste reparatietijden.

Vaste reparatietijden.

Als een monteur een sigaret rookt of een kop koffie drinkt of tussendoor zijn collega even helpt, is dat niet voor uw rekening. Voor uw reparatie staat een bepaalde tijd. De vastgestelde tijden van de meest voorkomende reparaties en onderhoudswerkzaamheden vindt u in een boek in de receptieruimte van de dealer.

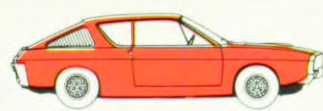


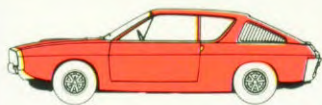
De service van Renault.

Er zijn ruim 10.000 Renault-agenten over de hele wereld. Ook in Nederland, België en Luxemburg hebt u altijd een Renault-agent in de buurt. Alle agenten beschikken over een ruime voorraad onderdelen en verrichten de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden en eventuele reparaties met hetzelfde speciale gereedschap.

Volledige garantie.

Renault geeft een garantie van zes maanden, zonder beperking van het aantal gereden kilometers, op onderdelen en arbeidsloon. Deze garantie is van kracht bij alle Renault-agenten op vertoon van de garantiepolis.





Renault 17 TL.

Een sportcoupé die met 90 DIN pk motorvermogen ruim 170 km per uur haalt.

Bij een dergelijke snelheid hebt u een goed zicht op de weg nodig. De Renault 17 heeft dan ook een glasoppervlak van 2,27 m². Ook moet u de instrumenten gemakkelijk in één oogopslag kunnen overzien. Daarom zijn ze bij elkaar gebracht in het gezichtsveld van de bestuurder en afgeschermd met spiegelvrije kappen. De vier controleklokken werken uiteraard perfect. Alle bedieningsorganen zijn gemakkelijk bereikbaar geplaatst. Door het grote bedieningsgemak kunt u moeiteloos van het uitgebreide instrumentarium van de auto profiteren. U vindt in:

Klok 1.

de snelheidsmeter met kilometerteller en dagteller.

Klok 2.

de toerenteller.

Klok 3.

kontrolelampjes voor: choke, oliedruk en handrem evenals de benzinemeter en de temperatuurmeter van de koelvloeistof.

Klok 4.

kontrolelampjes voor: richtingaanwijzer, achterrautverwarming, verlichting, groot licht en een thermische voltmeter.

Met de door een vloerpook bediende 4-versnellingsbak kan men de forse trekkracht van de motor (12,5 mkg bij 3000 t/min.) gebruiken voor snel inhalen.

Bij de snelheden van deze auto behoort vanzelfsprekend een aangepast remsysteem dat tegen hard en veelvuldig remmen bestand is. Vandaar schijfremmen vóór met geforceerde koeling



klok 1



klok 2



klok 3



klok 4

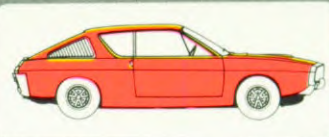
en een gescheiden hydraulisch remsysteem met Master-Vac bekrachtiging. Tevens een remdrukverdeler die afhankelijk is van de achteras belasting.

Kenmerken van de Renault 17.

Boven de achterwielen ziet u de sportief aandoende grille, achter deze grille zit een ventilatieruitje.

De achterlichten zijn zodanig in de carrosserie achter het polyester bumperschild verzonken dat beschadiging bijna onmogelijk is. De 17 TL is ook met automatische schakeling verkrijgbaar.





Renault 17 TL met open dak.

De Renault 17 modellen bestaan eveneens met open dak. Door de conceptie kan men eerder spreken van een zomer- en winter-formule die de welbekende linnen kap vervangt. 's Zomers heeft men een linnen dak, dat door een druk op de knop over de rails boven de zijramen verschuift. Geen klapperen meer van het linnen, zelfs niet bij hoge snelheden. 's Winters komt over het linnen dak een lichte kap van gewapend polyester die het dak extra isolerend afsluit. Door de ingebouwde rolbeugel en de geleiderails boven de zijramen zijn deze auto's even stijf van carrosserie als de geheel gesloten modellen en bieden zij evenveel bescherming.

De ruime Renault 17 TS.

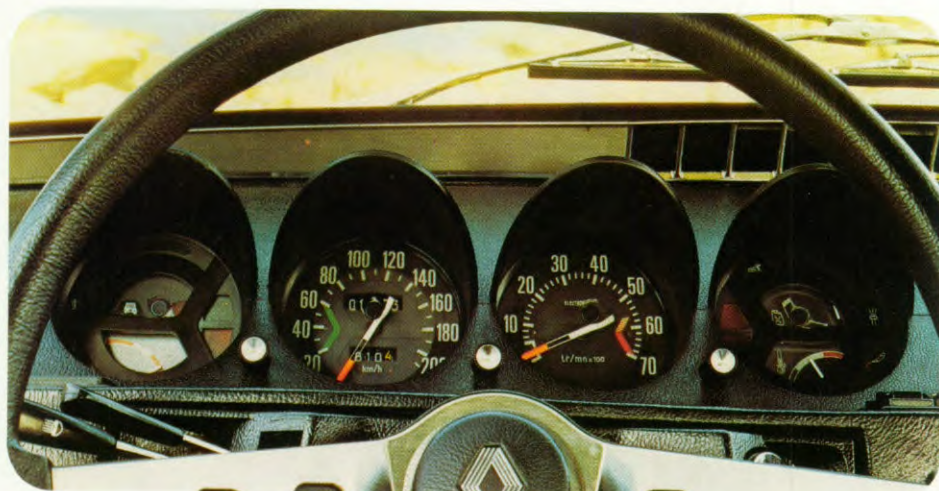
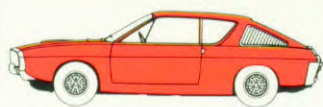
(uitsluitend in België leverbaar)

De Renault 17 TS, een snelle sportieve auto, die goed is voor meer dan 180 km/uur. De 1565 cc motor met elektronisch inspuitsysteem en een vermogen van 108 DIN pk draait dan met 6000 toeren per minuut. Door de combinatie van dit inspuitsysteem met een geheel gesynchroniseerde vloergeschakelde 5-versnellingsbak, is steeds een maximum rendement mogelijk. Waardoor de Renault 17 TS fel accelereert, maar toch een redelijk benzineverbruik heeft. Vier schijfremmen, bij de voorwielen met geforceerde koeling, zorgen voor een remvermogen dat aangepast is aan deze snelheden. Het gescheiden hydraulische rem-systeem met Master-Vac bekrachtiging is voorzien van een remdrukverdelers die afhankelijk is van de achteras-belasting. De voorruit is van gelaagd glas.

Renault 17 TS met open dak.

Onderscheidt zich van de gewone 17 TS door een elektrisch bediend open dak dat 's winters door een hardtop-schild wordt beschermd.





Luchtverversing en verwarming.

De aanvoer en verwarming van verse lucht wordt geregeld met 4 handles die samen ondergebracht zijn in een centraal in het dashboard geplaatst blok.

De ventilatormotor is traploos regelbaar.

Stoelinstelling van de 17.

De ruimte en het comfort van de Renault 17 blijven niet achter bij de prestaties.

De ruimte is zelfs uitzonderlijk groot te noemen voor een sportieve coupé.

Dankzij de voorwielaandrijving, dus geen lastige cardantunnel. Veel plaats voor comfortabele stoelen.

Op ellebooghoogte is de breedte zowel voorin als achterin ruim 1,32 meter.

De hoogte achterin is zelfs groter dan voorin. De stoelen vóór kunnen in lengterichting op hellende rails via kogellagers verplaatst worden zodat gelijktijdig zowel lengte als hoogte aangepast wordt aan het postuur van de bestuurder.

De rugleuningen kunnen naar wens versteld worden en zijn reeds voorzien van bevestigingspunten voor veiligheidshoofdsteunen.

Interieuruitrusting.

Het open dak wordt bij de Renault 17 elektrisch bediend. Elektrisch bediende portierruiten vóór zijn standaard bij de Renault 17 TL.

In België standaard op 17 TS.

Speciale hoofdsteunen kunnen voor de Renault 15 en 17 als accessoire geleverd worden.

De 17 TL is ook met automatische schakeling verkrijgbaar.

Op de pagina's 66, 67 en 68 leest u daar meer over.

Technische gegevens Renault 17 TL + TS.

Motor 17 TL

Viercilinder motor van 1565 cc.
Boring x slag 77 x 84 mm.
Compressieverhouding 9,25 : 1.
Max. vermogen 90 DIN pk bij 5500 t/min.
Max. koppel 12,5 mkg bij 3000 t/min.
Geheel gesloten koelsysteem met
permanente antivriesvulling.

Motor 17 TS

Viercilinder motor van 1605 cc.
Boring x slag 78 x 84 mm.
Compressieverhouding 10,25 : 1.
Max. vermogen 108 DIN pk bij 6000 t/min.
Max. koppel 13,7 mkg bij 5500 t/min.
Geheel gesloten koelsysteem met
permanente antivriesvulling.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde vierversnellings-
bak (TL) TS 5 versnellingen.
Overbrengingsverhouding:

17 TL
1e 3,45 : 1 4e 1,04 : 1
2e 2,23 : 1 achteruit 3,08 : 1
3e 1,48 : 1

17 TS
1e 3,45 : 1 4e 1,21 : 1
2e 2,23 : 1 5e 0,94 : 1
3e 1,60 : 1 achteruit 3,08 : 1

Besturing

Stuurinrichting met tandheugel en rondsel.
Draaicirkelstraal 5,10 m (tussen trottoirs)

Remmen

Bij 17 TL schijfremmen op de voor-
wielen, trommelremmen op de achter-
wielen. Bij 17 TS schijfremmen rondom.
Voorwiel-remschijven worden geforceerd
gekoeld. Een automatische remkracht-
begrenzer voorkomt het blokkeren van de
achterwielen. Gescheiden remcircuit.

Vering

Vóór onafhankelijk geveerde wielen met
schroefveren. Achter een meesturende
achteras met schroefveren. Voor en achter
hydraulische telescoop schokbrekers en
stabilisatorstang.

Banden 17 TL

155 x 330 radiaal

Banden 17 TS

165 x 330 radiaal.

Elektrische installatie

Accu 12 volt - 36 amp.
Wisselstroomdynamo 30/40 ah.

Prestaties 17 TL

Max. snelheid 170 km/uur.

Prestaties 17 TS

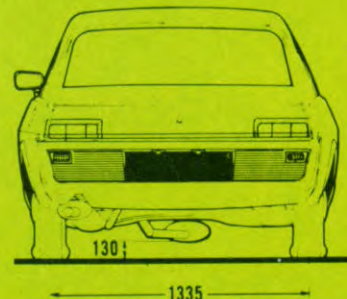
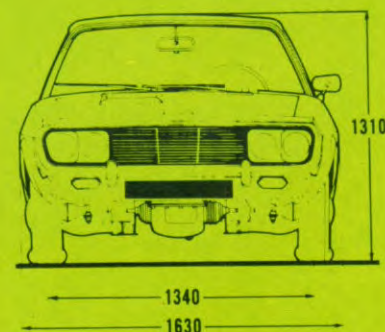
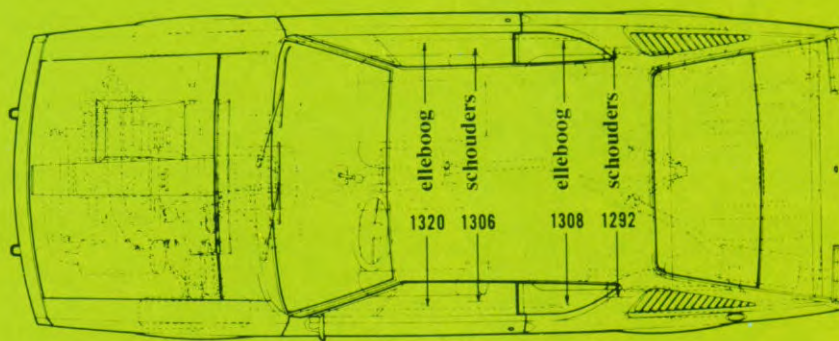
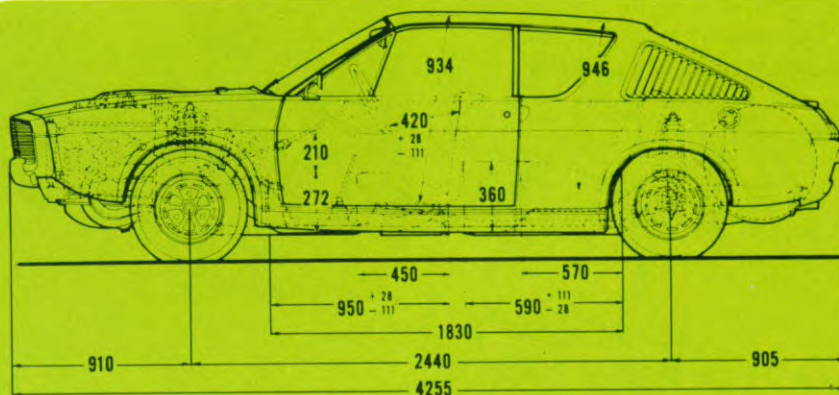
Max. snelheid 180 km/uur.

De Renault 17 TL is met automatische
transmissie verkrijgbaar.

Benzineverbruik: zie pagina 16.

Alarmsysteem:

Deze modellen zijn in België voorzien
van een alarmsysteem.





RENAULT

Vakantie met de caravan.

De betrouwbaarheid en het comfort van een Renault komen ook goed tot hun recht als u er met een caravan op uit trekt. In een Renault gaat een hele berg vakantie-bagage, zodat u van uw caravan geen rijdend pakhuisje hoeft te maken. Een Renault biedt u vooral tijdens uw vakantie-met-caravan een onbelemmerde bewegingsvrijheid.

Wat kan uw Renault trekken?

In onderstaande tabel kunt u zien wat uw Renault kan trekken als u er met de caravan op uit trekt. Uit treingewichten en hellinghoeken blijkt dat Renaults over zeer krachtige motoren beschikken.



	CARAVAN TREKGEWICHTEN IN KILOGRAMMEN		Max. achteras- belasting	Max. gewicht geladen aanhangwagen		Max. reisgewicht	Max. druk op trekhaak	
	Ledig rijklaar gewicht	Max., toe- laatbaar totaal gewicht		ongeremd	geremd			
R. 4 Luxe	650	1005	570	300	500	1455	50	Zie Aut.
R. 4 Export	675	1005	570	300	500	1455	50	
R. 4 Combi Bestel	685	1090	650	300	500	1540	50	
R. 5 L	730	1060	570	340	450	1460	50	
R. 5 TL	760	1160	590	350	500	1610	50	
R. 6 - 850	770	1140	600	375	600	1690	50	
R. 6 - 1100	820	1220	660	400	700	1870	50	
R. 12 L + TL	900	1300	680	435	850	2100	50	
R. 12 TS	910	1300	680	440	850	2100	50	
R. 12 TR	935	1310	680	450	450	1710	50	
R. 12 Break	950	1375	760	460	850	2175	50	
R. 15 TL	990	1310	650	460	750	2010	50	
R. 15 TS	1030	1350	650	495	750	2050	50	
R. 15 TL Aut.	990	1310	650	450	450	1710	50	
R. 15 TS Aut.	1030	1350	650	450	450	1750	50	
R. 16 L + TL	1010	1410	740	490	1000	2360	50	
R. 16 Aut. met oliekoeler	1045	1445	740	500	1050	2420	50	
R. 16 Aut. zonder oliekoeler	1045	1445	740	450	450	1845	50	
R. 16 TS	1060	1460	760	500	1090	2475	75	
R. 16 TS Aut. met oliekoeler	1080	1480	760	500	1090	2495	75	
R. 16 TS Aut. zonder oliekoeler	1080	1480	760	450	450	1880	75	
R. 16 TX	1060	1460	760	500	1090	2475	75	
R. 17 TL Coupé	1055	1375	670	485	750	2075	50	
R. 17 TL Cabriolet	1090	1410	670	500	750	2110	50	
R. 17 TL Coupé Aut.	1040	1360	650	450	450	1760	50	
R. 17 TL Cabriolet Aut.	1075	1395	660	450	450	1795	50	
R. 17 TS Coupé	1060	1380	670	500	750	2080	50	
R. 17 TS Cabriolet	1075	1395	670	500	750	2095	50	Zie Automatic

Automatic

Een auto die uitgerust is met een automatische transmissie mag zonder bijzondere voorzieningen maximaal 450 kg. trekken. De aanhanger mag niet ver buiten de omtrek van de auto uitsteken (luchtweerstand); alleen bij de Renault 16 modellen kan een oliekoeler op de automatische transmissie worden gemonteerd. Hierdoor kan het aanhangwagen-gewicht en het maximaal toelaatbare totaal-gewicht verhoogd worden tot de waarden die in de tabel worden genoemd.

Ledig rijklaar gewicht wordt bepaald met een half gevulde benzinetank. **Max. toelaatbaar totaalgewicht** bestaat uit het ledig rijklaar gewicht en een half gevulde benzinetank, de personen, de bagage en de druk op de trekhaak.

In rally's en races bewijst de Renault 16 motor zijn kracht en souplesse.



De vele overwinningen van Renault sportwagens en formule-racewagens zijn niet alleen verheugend voor de coureurs die ze behaalden. Ze zijn misschien nog wel belangrijker voor de „gewone” Renaultrijders. In 't bijzonder voor de bezitters van een Renault 15 TS, 16 TL, 16 TS, 17 TL en 17 TS. Omdat zij over dezelfde krachtbron beschikken als de succesvolle coureurs in hun Renault Alpines en Renault formulewagens.

... de krachtbron van vele Renault modellen

Karakter.

Het karakter van de Renault 16-motor wordt voornamelijk bepaald door zijn onverwoestbare konstruktie, met veel aluminium onderdelen. Hierdoor kan hij heel veel „hebben”, reageert hij soepel bij 't felste rijgedrag en kan hij een groot vermogen en hoog toerental ontwikkelen. Deze duidelijke „reserves” waren voor Renault aanleiding om de oorspronkelijke 16-motor ook in de wedstrijd-auto's toe te passen. Hoe groot die reserves zijn blijkt wel uit het feit dat de 16-motor een vermogen levert van 65 DIN pk in de 16 TL tot maar liefst 123 DIN pk in de Renault Alpine.





ALPINE

Renault Alpine A 310:

De legendarische rallykampioen.

De motor (achterin geplaatst) van de 16 TS ontwikkelt een vermogen van 128 DIN PK. Topsnelheid ca. 215 km/u. Geheel gesynchroniseerde 5-versnellingsbak.



Renault Alpine A 310.

Een razendsnelle 2 + 2 coupé geïnspireerd op de ervaringen van Renault Alpine met de Berlinette in rally's en racecircuits.

De carrosserie is van gewapend polyester, is dus ijzersterk en toch veertje licht. In de carrosserie is een stalen kokerbalkchassis verwerkt dat vergelijkbaar is met de Le Mans wagen van Alpine.

De Alpine A 310 heeft onafhankelijke wiel-oophanging met schroefveren, teleskoopschokbrekers en torsie-stabilisator.



Technische gegevens Renault Alpine A 310.

Motor

Viercilinder motor van 1605 cc.
Boring x slag 78 x 84 mm.
Compressieverhouding: 10,25 : 1.
Max. vermogen 128 DIN pk bij 6450 t/min.
Max. koppel 15,2 mkg bij 5400 t/min.
Elektronisch bediende indirecte injectie.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde 5-versnellingsbak.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,61 : 1
2e 2,33 : 1
3e 1,60 : 1
4e 1,21 : 1
5e 0,97 : 1
achteruit 3,08 : 1.

Besturing

Tandheugel stuurinrichting.
Draaicirkelstraal 5,12 m (tussen trottoirs).
Totale overbrengingsverhouding 15 : 1.

Remmen

Hydraulisch bediende schijfremmen op de 4 wielen.
Gescheiden remcircuits met remdrukverklikker en drukcompensator op de achterwielen.

Vering

Vier onafhankelijk geveerde wielen met boven elkaar gemonteerde driehoeksstangen, spiraalveren en stabilisatorstangen.

Banden

Voor: 165 x 13 radiaal
Achter: 185 x 13 radiaal

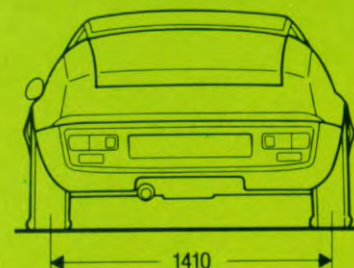
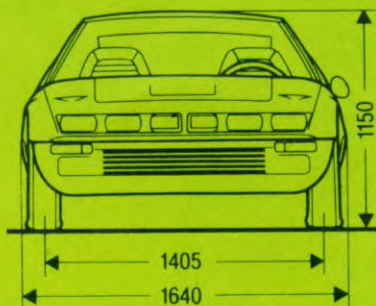
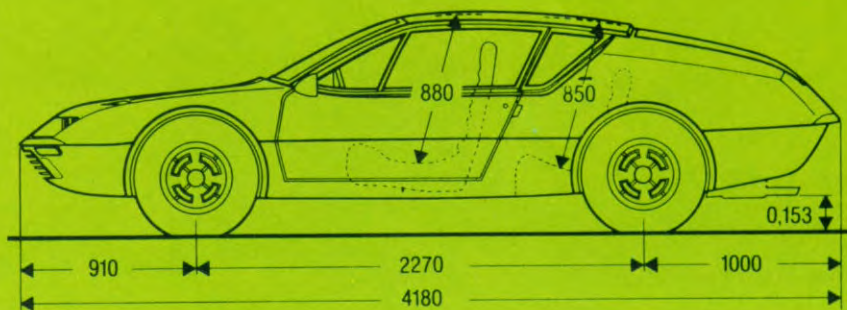
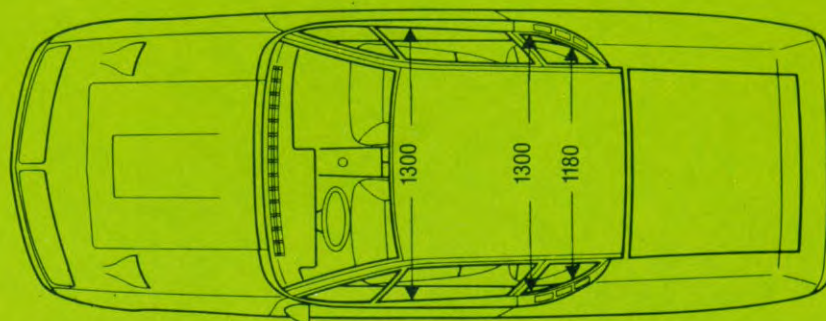
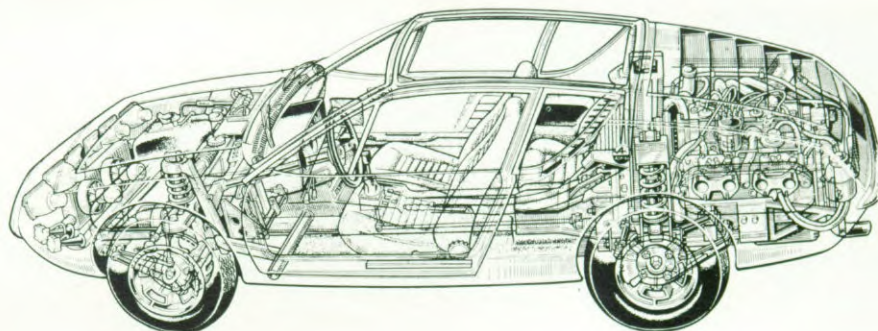
Elektrische installatie

Accu: 12 volt, 45 ah.
Wisselstroomdynamo: 70 amp.

Prestaties

Max. snelheid ca. 215 km/u.

Meer inlichtingen over deze wagen kunt u bij uw dealer krijgen.





ALPINE



*Renault Alpine
Berlinette:
hoge veiligheid bij hoge
snelheid.*



*Kampioen van de Coupe du Monde
1974.*

Als er één auto de toon aangeeft in rally's dan is het wel de Renault Alpine Berlinette.

In de Rally van Monte Carlo (1971) bezette deze Alpine de eerste 3 plaatsen, in 1973 de eerste 3 plaatsen plus de vijfde, zesde en tiende plaats. De Alpine Berlinette bestaat in 1300 en 1600 cc versie. Hij heeft achterwielaandrijving met een achterin geplaatste motor. De structuur van de wagen is onvervormbaar molybdeenstalen balkchassis met polyestercarrosserie. Dus onverwoestbaar. Twee 2-vaks Weber carburateurs zorgen voor hoge snelheid.

Technische gegevens van de Berlinette 1600 SC en 1600 SI

Motor

Viercilindermotor van 1605 cc.
Boring x slag: 78 x 84 mm.
Compressieverhouding: 10,25 : 1
Max. vermogen:
SC: 126 DIN PK bij 6250 t/min
SI: 128 DIN PK bij 6450 t/min
Max. koppel:
SC: 15,15 mkg DIN bij 5450 t/min

SI: 15,2 mkg DIN bij 5400 t/min
Carburator:

SC: 2 tweevaks Webers
45 D C O E

SI: indirecte injectie met
elektronische bediening

Versnellingen

Vijf gesynchroniseerde vooruit-
en één achteruitversnelling
Overbrengingsverhouding:
1e 3,61 : 1 4e 1,21 : 1
2e 2,33 : 1 5e 0,97 : 1
3e 1,60 : 1 Achteruit 3,08 : 1

Besturing

Tandheugel met terugslagveer.

Draaicirkelstraal: 9,75 m
(tussen trottoirs).

Totale overbrengings-
verhouding 15 : 1

Remmen

Hydraulisch bediende schijf-
remmen op de vier wielen met
remdrukbeugler teneinde het
voortijdig blokkeren der
achterwielen te voorkomen.
Dubbel remcircuit.

Vering

Vier onafhankelijke wielen met
boven elkaar gemonteerde
driehoeksstangen, spiraal-

veren en telescoopschok-
dempers. Stabilisatorstang
voor- en achteraan.

Banden

Radiaalbanden FF 165 HR 13
Velgen in lichte metaallegering
6½ B 13

Elektrische installatie

Accu: 12 volt.
Wisselstroomdynamo: 70 Ah.

Prestaties

Max. snelheid: 210 km/u.

Technische gegevens van de Berlinette 1300.

Motor

Viercilindermotor van 1.289 cc.
Boring x slag 73 x 77 mm.
Compressieverhouding: 9,5 : 1.
Max. vermogen 73 DIN PK bij
6.000 t/min.
Max. koppel 9,9 mkg bij 3.500 t/min.
1 Weber tweevaks valstroom 32 DIR
carburateur.

Versnellingen

Vier gesynchroniseerde vooruit- en
achteruitversnellingen.
Overbrengingsverhouding:
1e 3,61 : 1
2e 2,25 : 1
3e 1,48 : 1
4e 1,03 : 1
achteruit 3,08 : 1.

Besturing

Tandheugel met terugslagveer.
Draaicirkelstraal 4,75 m (tussen
trottoirs).
Totale overbrengingsverhouding
20 : 1.

Remmen

Hydraulisch bediende schijfremmen
op de vier wielen - met remdruk-
beugler teneinde het voortijdig
blokkeren der achterwielen te
voorkomen. Dubbel remcircuit.

Vering

Vier onafhankelijke wielen met
spiraalveren en hydraulische
telescoopschokdempers (2 voor- en
4 achteraan).
Stabilisatorstang vooraan.

Banden

Radiaalbanden 165 x 13.
Velgen in lichte metaallegering 4 B 13.

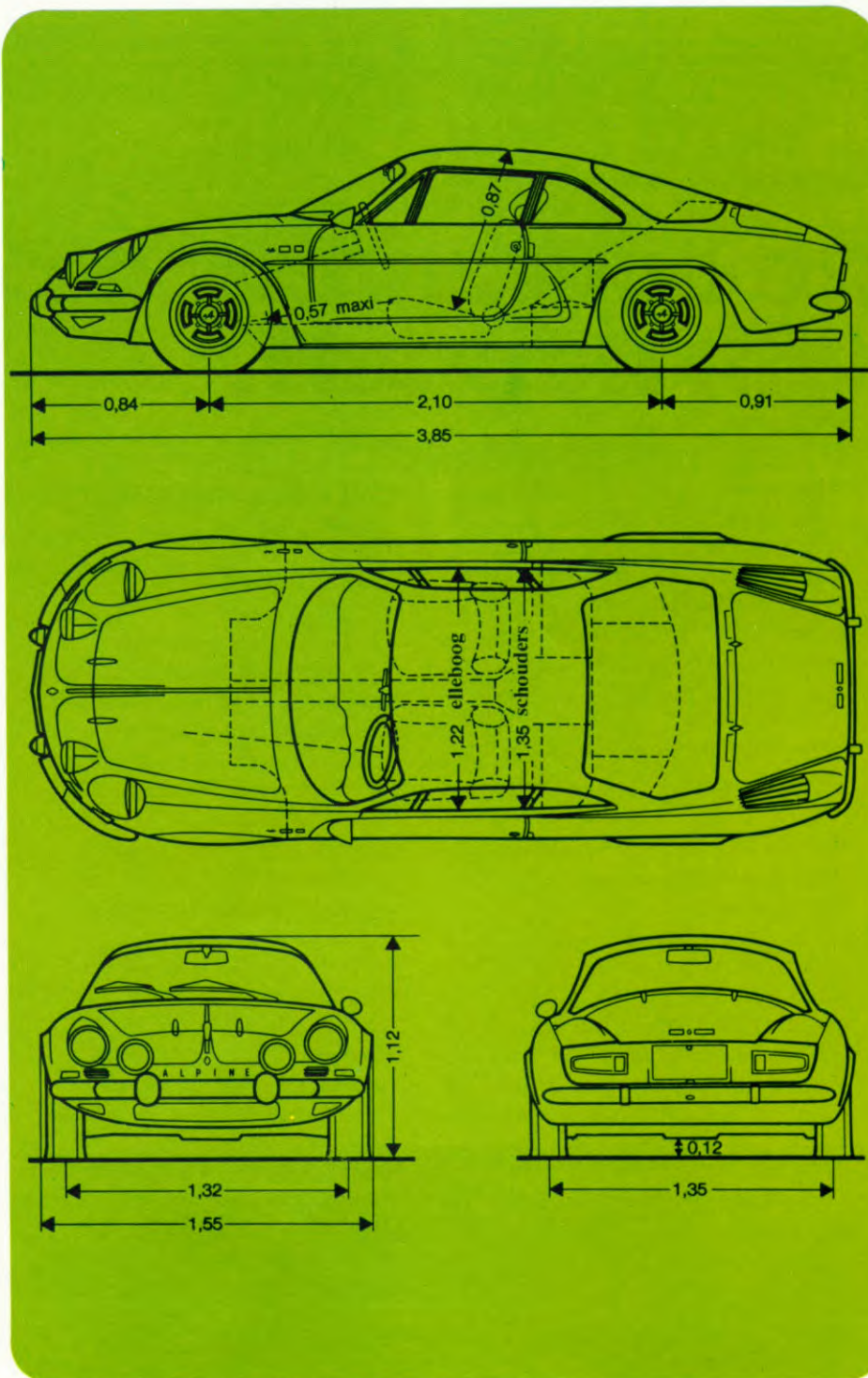
Elektrische installatie

Accu: 12 volt.
Wisselstroomdynamo: 30 amp.

Prestaties

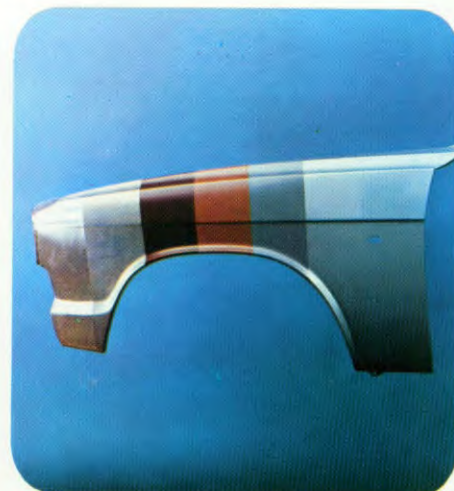
Max. snelheid 180 km/u.

De Renaults Alpine worden niet in
Nederland geïmporteerd.





RENAULT



De duurzaamheid van Renault.



Iemand die een Renault koopt weet dat er een beproefde seriemotor in zit die het weken lang op een Renault proefbank kan uithouden. Hetgeen overeenkomt met tienduizenden weg-kilometers met gas-op-de-plank.

Electroforése dompelbad.

Om een door en door hechtende laklaag te krijgen die op alle delen van de carrosserie even dik is, wordt de grondlak volgens de zogenaamde elektroforese methode aangebracht. Dit betekent dat de carrosserie in een lakbad wordt ondergedompeld waarbij een elektrisch spanningsverschil tussen de te behandelen auto en de badwand zorgt voor het aantrekken van de lakdeeltjes op de carrosserie.

*Elke Renault met TECTYL tegen roest beschermd.**

De Renaultfabrieken beperken hun zorg voor de carrosserie niet tot een grondige lakbehandeling (18 kilo lak per auto). Iedere Renault die in ons land wordt afgeleverd is reeds op de fabriek van een TECTYL protectie tegen roest voorzien. De ervaring heeft geleerd, dat dit in een nat en wisselvallig klimaat zoals in België, Nederland en Luxemburg geen overbodige luxe is. Want hoe goed die lak ook op de carrosserie zit, regen, condens, de zwaveldioxyde in de lucht en 's winters de pekkel op de weg en de sneeuw op de auto tasten die laklaag aan. De buitenkant is daarbij geen probleem. Die kunnen we wassen en beschermen met polish. Maar de onderkant en vooral de binnenkant van de kokerbalken zijn kwetsbaar voor pekkel en

1. Dompelbad in roestwerende grondlak.
2. Onder sterke lampen wordt de auto centimeter voor centimeter geïnspecteerd.
3. Elke Renault krijgt 7 carrosserie-behandelingen.
4. Insputting van Tectyl.

condens. Om die verborgen plaatsen een optimale bescherming te geven past Renault TECTYL bescherming toe.

Men boort een aantal kleine gaten op strategische plaatsen in de carrosserie en wagenbodem en daarin wordt onder hoge druk Tectyl verneveld. Een Renault gaat daardoor langer mee, blijft langer mooi en houdt langer z'n waarde.

* m.u.v. de Estafette



4

Renault 4 Fourgonnette Combi.





Bij het ontwerpen van de Fourgonnette is de Renault 4 personenauto het uitgangspunt geweest. Ook wat comfort en uitrusting betreft. Aan de extra ruimte en laadmogelijkheden van de Fourgonnette hoefde geen comfort opgeofferd te worden dat in de Renault 4 standaard al aanwezig is.

In de Fourgonnette vindt u hetzelfde overzichtelijke dashboard, controlelampjes voor oliedruk en koelvloeistof-temperatuur, acculading, richting-aanwijzers, dezelfde krachtige ventilatie en verwarming met elektrische ventilateur, hetzelfde handige handschoenenkastje.

Komplete uitrusting.

Door de binnenverlichting kunt u ook 's avonds een kaart raadplegen of een adres opzoeken. Een bijzonder prettig Fourgonnette-pluspunt is ook de mogelijkheid om de stand van uw koplampen aan te passen aan de belasting, zodat u geen kwade tegenliggers krijgt.

Tot de uitrusting behoren tevens een stuurslot en een geheel gesynchroniseerde versnellingsbak. Buitenspiegels maken het mogelijk om goederen hoog op te stapelen zonder dat u uw uitzicht naar achteren verliest.



Aangepaste vering.

Ook met een volledig volgestouwde Fourgonnette - en er gaat héél wat in! - moet u probleemloos kunnen rijden. Daarom heeft hij een aangepast veersysteem met lange torsiestaven en wieldraagarmen met grote uitslag. De meest fragiele lading komt er veilig mee over slechte wegen.

Eén en al ruimte.

Van de vlakke laadvloer tot de verhoogde nok biedt de Fourgonnette één en al laadruimte. Er hoefde zelfs geen ruimte af voor 't reservewiel, want dat zit onder de vloer. De laadvloer van 1,50 m² ligt op een praktische hoogte boven de weg: 52 cm.



RENAULT



Handige dakklep.

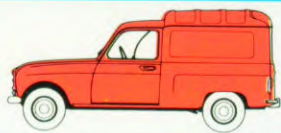
De dakklep is een Renault-vondst waar Fourgonnette- en Combi-rijders in de praktijk veel gemak van hebben. De toegankelijkheid van de laadruimte is dan ook zéér groot. De grote achterdeur opent van rechts naar links, zodat er een vrije loopruimte naar de trottoirkant ontstaat. De deur kan tijdens het laden en lossen vergrendeld worden.

Verschillen tussen de fourgonnette en combi.

De Fourgonnette-uitvoering heeft gesloten zijanten. Standaard zijn 2 voorstoelen met vaste rugleuning. In België kan de passagierstoel op bestelling met neerklapbare rug geleverd worden.

De Combi-uitvoering herkent u aan de zijramen die ook de achterpassagiers een ruim uitzicht geven. De Combi is uitgerust met 1 vaste chauffeurstoel en 1 opklapbare passagierstoel vóór, en een wegklapbare achterbank. Een ideale combinatie van personen- en bestelwagen!





Technische gegevens Renault 4 fourgonnette en combi.

Motor

Viercilinder 4-taktmotor van 845 cc.
Boring x slag 58 x 80 mm.
Compressieverhouding 8 : 1.
Max. vermogen 34 DIN bij 5000 t/min. Max. koppel 5,8 mkg bij 3000 t/min. Kopkleppen met tuimelaar-bediening. Startmotor wordt door de kontaktsleutel bediend.

Versnellingen

Geheel gesynchroniseerde vierversnellingsbak.

Overbrengingsverhouding:

1e 3,67 : 1 3e 1,46 : 1

2e 2,24 : 1 4e 1,03 : 1

achteruit 3,23 : 1

Besturing

Tandheugel stuurinrichting.
Totale overbrengingsverhouding 20 : 1.

Korte draaicirkel (straal 4,85 m).

Remmen

Hydraulische remmen op de vier wielen. Remkrachtbegrenzer.

Vering

Vier onafhankelijk geveerde wielen.

Voor: twee in lengterichting geplaatste torsiestaven (47 mm doorvering per 100 kg), twee hydraulische telescoop-schokbrekers en stabilisatorstang. Achter: twee dwarsgeplaatste torsiestaven (32 mm doorvering per 100 kg belasting), twee hydraulische telescoop-schokbrekers en stabilisatorstang.

Banden

145 x 330 radiaal.

Elektrische installatie

Accu 12 volt - 28 ah.

Dynamo 22 amp.

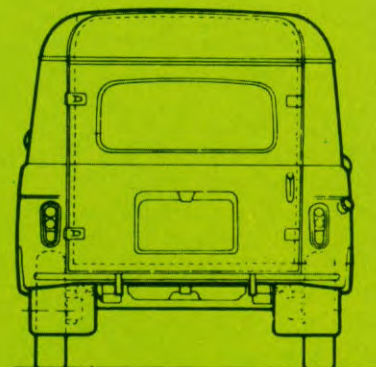
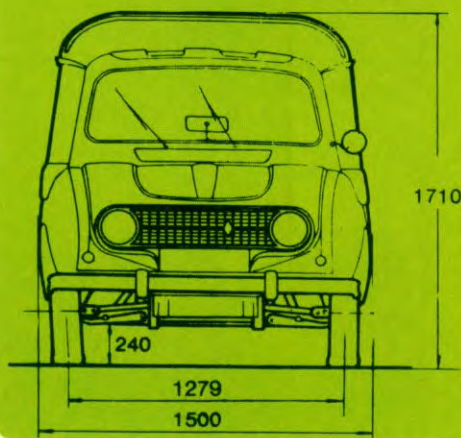
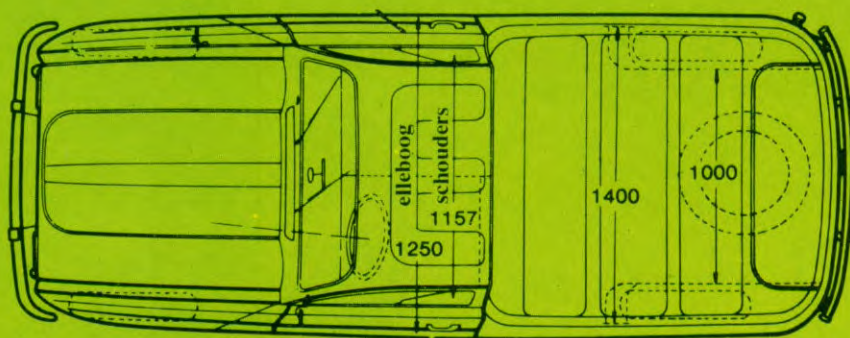
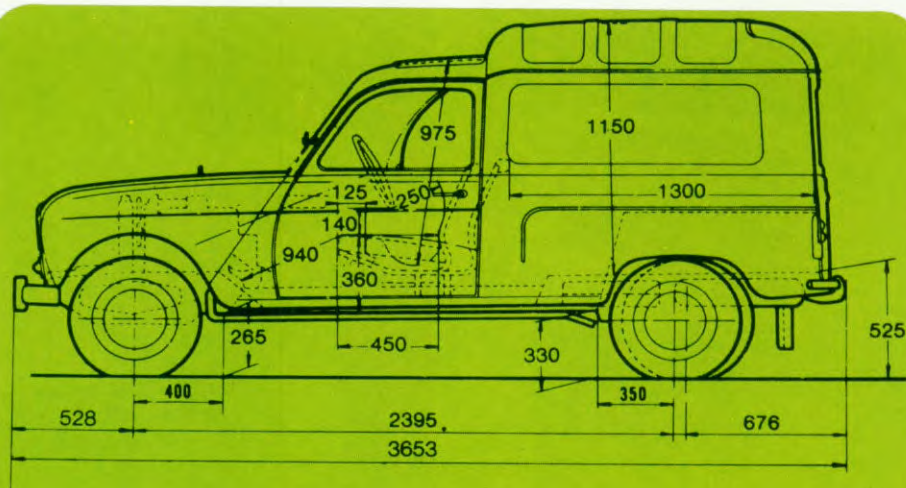
Spanningsregelaar.

Prestaties

Laadvermogen 450 kg.

Max. snelheid 100 km/uur.

Benzineverbruik circa 15 km met 1 liter benzine (DIN norm).





De Renault Estafettes: ruim en veilig door vooraandrijving.





Renault Estafettes bieden ruimte door voorwielaandrijving.

Welke eisen stelt u aan de ideale bestelauto voor uw bedrijf? Zet ze eens op een rij, test een Renault Estafette op al die punten en u zult ontdekken dat hij elke keer een ruime voldoende haalt. Een bedrijfsauto die in 't drukste verkeer - denkt u maar eens aan Parijs - inmiddels lang en breed en in alle uitvoeringen zijn waarde heeft bewezen.

Tijdwinst.

Tijd is geld, zéker als 't om transport gaat. Een snellere aflevering van uw goederen betekent zondermeer een hoger rendement.

Renault 12 zijn betrouwbaarheid ruimschoots heeft bewezen. De vlot schakelende versnellingsbak maakt een maximaal gebruik van de geleverde trekkracht mogelijk.

Ruimtwinst.

Wat de vrachtruimte betreft biedt de voorwielaandrijving van de Estafettes twee winstpunten ten opzichte van andere bestelauto's. Het gehéle volume van het vrachtkompartiment is benutbaar, omdat alle onderdelen van motor en aandrijving voorin zijn geplaatst. En omdat een Estafette geen cardan-as heeft, ligt de laadvloer lager - en is het laadvolume bij dezelfde buitenafmetingen dus gróter.

scharnierende deurdelen en aan de zijkant met schuifdeur.

Een tevreden chauffeur is een betrouwbare chauffeur.

Daarom heeft Renault bij de uitvoering van de Estafettes ook aandacht besteed aan nuttig comfort. De chauffeur voelt zich prettig in de ruime cabine, waarin hij verwarming en ventilatie naar behoefte kan regelen. Royale, steungevende zittingen en flinke beenruimte dragen bij tot het functionele comfort dat vermoeidheid beperkt en het rijden veiliger maakt.



Renault Estafettes geven u dat rendement, omdat zij met hun kompakte, uitgekiende buitenmaten, hun wendbaarheid en hun pittige motorvermogen zich uitermate geschikt maken voor stadsbestellingen. De 4-cilinder 1289 cc. motor is nauw verwant aan de motor die in de

Toegankelijkheid.

Voorwielaandrijving betekent eveneens een vergroting van de mogelijkheden om gemakkelijk te laden. Niet alleen van opzij, maar ook van achteren wordt de laadruimte direkt tot op vloerhoogte toegankelijk. Aan de achterkant met

Doordachte keuzemogelijkheden.

De Renault Estafette is in verschillende uitvoeringen leverbaar, afgestemd op uw specifieke transporten. U hebt keus uit een laadvermogen van 800 of 1000 kg, een normaal dak of een



Technische gegevens van de Renault estafettes.

Onderhoud

Motorolie verversen om de 5000 km.

Max. snelheid.

95 km/u.

Motor

4-cilinder 4-takt motor in lijn met 5 maal gelagerde krukas die voor de vooras is geplaatst. Natte verwisselbare cilinderbussen en aluminium cilinderkop. Geheel gesloten carter ventilatie. Druk-smering door een tandwielpompe, oliefilter. Hermetisch gesloten koelsysteem met speciale koelvloeistof, pomp, ventilateur, thermostaat en expansievat. Boring x slag 73 x 77 cm. Cilinderinhoud: 1289 cm³. Compressieverhouding: 8 : 1.

Max. vermogen: 35 pk bij 4500 t/m (DIN).

Max. koppel: 9,1 mkg bij 2500 t/m (DIN).

Carburateur: SOLEX 32 PDIS4 met handbediende choke. Droog luchtfilter.

Inhoudsmaten

Benzinetank: 37 l

Motorolie: 3 l

Koelsysteem (incl. verwarming): 5 l

Versnellingsbak/differentieel: 3 l

Remsysteem: 0,26 l

Koppeling

Enkelvoudige droge plaat koppeling met diafragma veer. Koppelingsplaat met torsiedemper. Koppelingslager: kogellager met geleidehuls.

Stuurinrichting

met worm en rol.

Versnellingsbak

Volledige gesynchroniseerde 4-versnellingsbak met 1 versnelling achteruit. Schakelen met vloer-pook. Versnellingsbak en differentieel samen in een huis van aluminium gietwerk ondergebracht.

Vering

4 onafhankelijk geveerde wielen met schroefveren en hydraulische telescopschokbrekers.

Draaicirkel tussen stoepranden

9,30 m (kort), 10,80 m (verlengd).

Remmen

Trommelremmen op de 4 wielen. (De 1000 versie heeft een Master-vac rembekrachtiging). Een remdrukverdeler voorkomt het blokkeren van de achterwielen.

Elektrische uitrusting

Spanning: 12 volt. Wisselstroomdynamo: 30/40 Amp. Accu: 40 Ah; Microcar: 55 Ah.

Banden (bij Estafette 800)

Radiaalbanden, maat 165 x 380, velgmaat: 5 J 15.

Banden (bij Estafette 1000)

Radiaalbanden, maat 175 x 380, velgmaat: 5 J 15.

verhoogd dak op sta-hoogte, een geheel gesloten uitvoering, één met ramen of een open bak-uitvoering met of zonder huif. Voor de uitvoering met zijramen kunnen zitbanken worden geleverd, die er een comfortabel personeels-busje van maken.

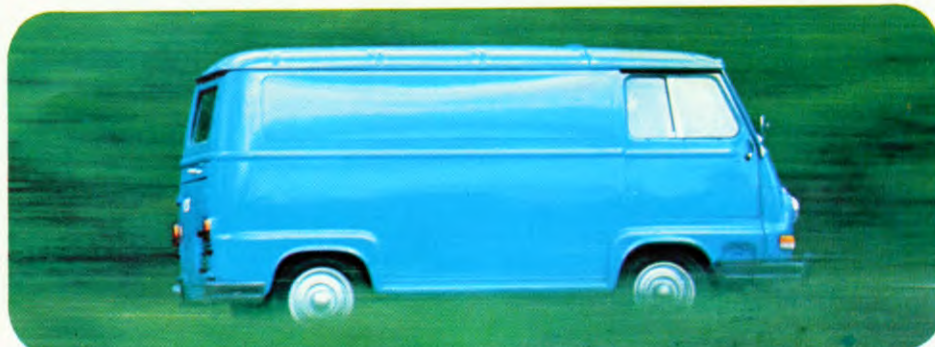
Welke estafette u ook kiest u kiest altijd voor ruimte en comfort.

Allicht, daar zijn het Renaults voor. Want ook als 't om efficiënte bedrijfs-auto's gaat vindt Renault ruimte en functioneel comfort voor chauffeur en passagier(s) heel belangrijk. Omdat het factoren zijn die aanwijsbaar bijdragen tot veilig en geconcentreerd rijden. Die uw personeel langer fit houden. En dus zonder meer lonend zijn voor uw bedrijf.

Via een praktische opstaptrede op de royaal doorgetrokken bumper kunnen bestuurder en bijrijder gemakkelijk in de kabine stappen. Comfortabele zittingen die vermoeidheid voorkomen door hun verantwoorde ondersteuning. Claxon en lichtschaakelaar liggen direct onder het stuur, net zoals de andere bedieningsonderdelen onder handbereik van de bestuurder. In 't dashboard opgenomen schuif-regelaars voor ventilatie en verwarming, flinke bergruimte voor mappen en paperassen en praktisch schrijfplateau. Ook binnenverlichting, zonneklep, ruitespoeier, asbak en stuurslot ontbreken natuurlijk niet in deze Renaults. Het rustig rijden wordt bevorderd door een uitstekende geluidsisolatie, een ruim uitzicht, en een soepele vering.

Gewichten in kilogrammen:

type	Alouette	Estafette 800	Estafette 1000	Estafette 1000	Estafette pick up
			kort	lang	
Ledig rijklaar gewicht:	1133	1080	1100	1170	1065
Max. toelaatbaar:	1915	1915	2200	2200	2200
Laadvermogen:		835	1100	1030	1135





Bestelwagens.



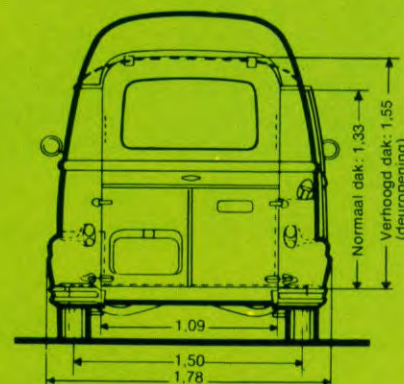
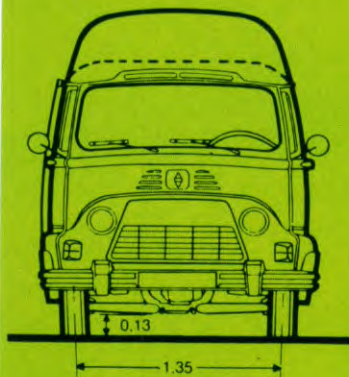
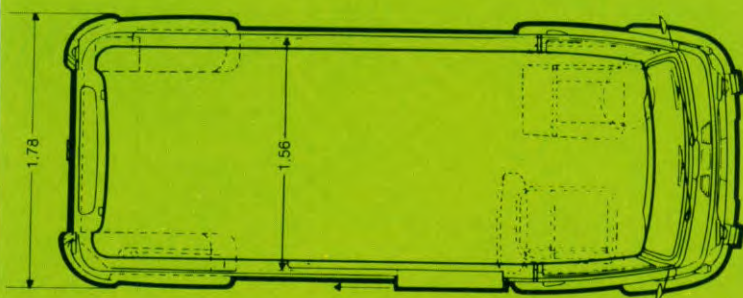
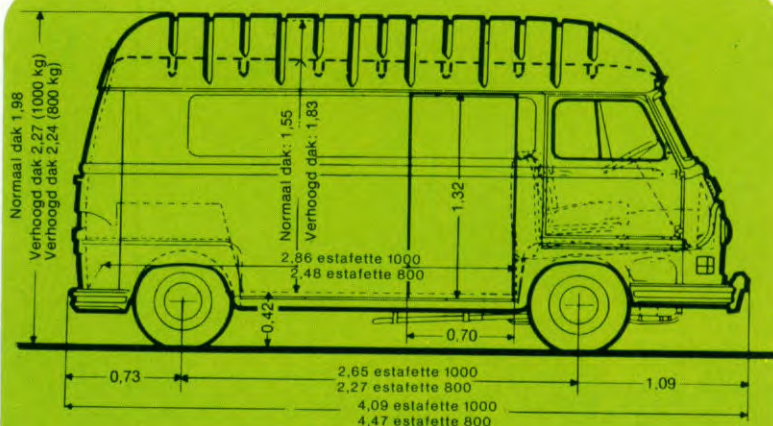
Bestelwagen normaal dak 800.



Alouette normaal dak.



Bestelwagen verhoogd dak 800 en 1000.



Bestelwagens 800 en 1000.

Estafette 800

1 - Normaal dak.

Laadvermogen 835 kg - Laadinhoud 5.28 m³ - Laadoppervlakte 3.30 m² - Draaicirkelstraal tussen trottoirs 4.5 m - Schuifdeur met veiligheidsketting voor de chauffeur.

2 - Verhoogd dak.

Zelfde karakteristieken behalve de laadinhoud, die bedraagt 6.1 m³.

Estafette 1000

1 - Normaal dak (alleen in Nederland verkrijgbaar).

Laadvermogen 1075 kg - Laadinhoud 5.28 m³ - Laadoppervlakte 3.30 m² - Draaicirkelstraal tussen trottoirs 4.5 m.

Schuifdeur met veiligheidsketting voor de chauffeur.

2 - Verhoogd dak (alleen in Nederland verkrijgbaar).

Dezelfde karakteristieken behalve de laadinhoud, die bedraagt 6.1 m³.

3 - Verlengd met verhoogd dak (in België en Nederland verkrijgbaar).

Laadvermogen 1075 kg. Laadinhoud 7.75 m³ - Laadoppervlakte 4.2 m² - Draaicirkel tussen trottoirs 5.16 m. Normale deur voor de chauffeur.

Minibussen.



Alouette verhoogd dak.



Minibus.



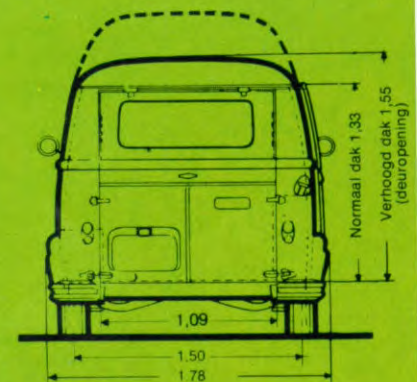
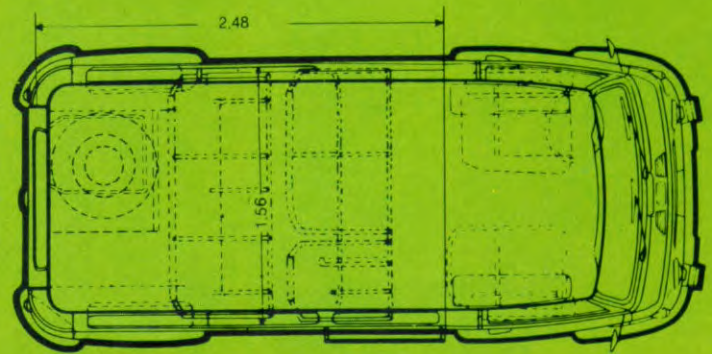
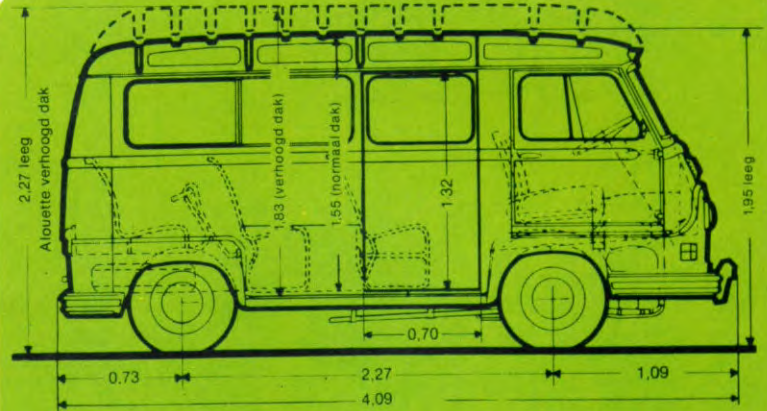
Luxe minibus.

Alouette.

Normaal dak.
Verhoogd dak.

Zelfde structuur als de Estafette 800 + zijruiten (de achterste zijruit is uitklapbaar) 8 plaatsen - 2 voorzetels - 1 tweezits bank - 1 klapstoel - 1 driezitsbank.

De Alouette is een tweeledig voertuig: minibus en bestelwagen, (de zetels kunnen volledig uitgebouwd worden).



Minibus.

Normaal dak.
Verhoogd dak.

Zelfde structuur als de Estafette 800 + zijruiten (achterste zijruit is uitklapbaar) - 9 plaatsen - 2 voorzetels - 2 tweezitsbanken - 2 klapstoelen - 1 achterzetel.

Accu 40/50 amp/u (aansluiting micro mogelijk).

Geluidsisolatie: dak en wanden zijn bekleed. Achter vilttapijt.

Bagagerekken in het interieur.

Koffer met reservewiel.

Handvatten aan de buitenkant en verchromde bumpers.

Luxe minibus.

Normaal dak.

Zelfde kenmerken als de minibus. Dakramen zijn in getint glas (geen verhoogd dak versie) - Schuivende zijruit achter, moquette tapijt achter. Verchromde wieloppen. 2 extra binnenlichten.



Laadbakken.



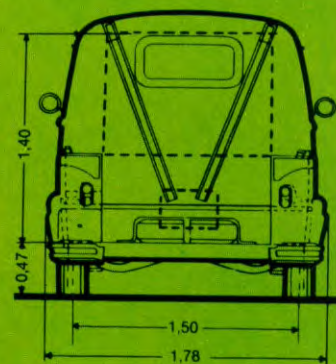
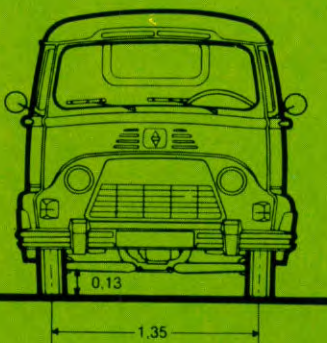
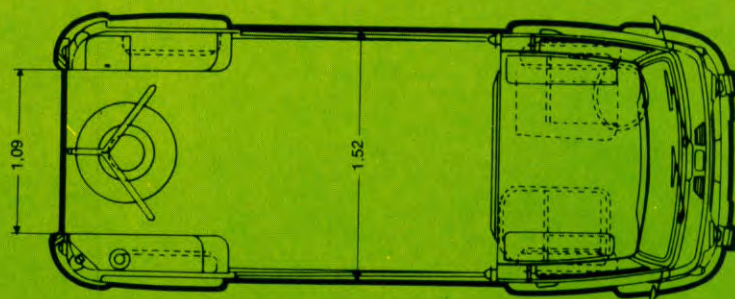
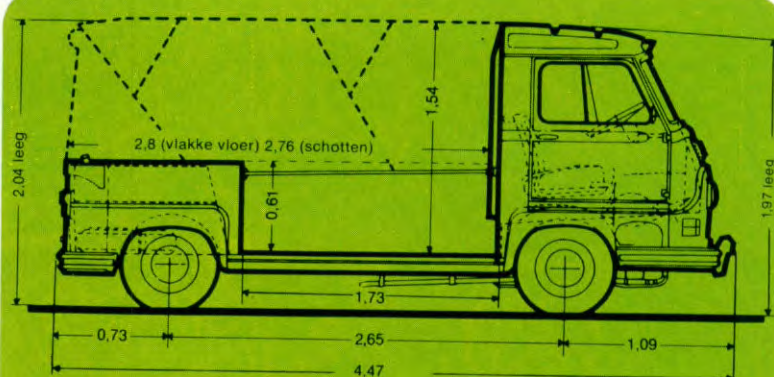
Laadbak vlakke vloer.



Laadbak met schotten.



Laadbak met schotten en huif.



Laadbak vlakke vloer*

Struktuur als Estafette 1000 - Leeggewicht 1035 kg - Belastbaar gewicht 2200 kg.

Laadbak met schotten

Struktuur als Estafette 1000 - Leeggewicht 1000 kg - Belastbaar gewicht 2200 kg - Laadoppervlakte 4.2 m².

Laadbak met schotten en huif

Struktuur als Estafette 1000 - Leeggewicht 1075 kg - Laadvermogen 1050 kg - Belastbaar gewicht 2200 kg - Laadinhoud 6.5 m³ - Laadoppervlakte 4.2 m².

Aangenomen karrosserie-uitvoeringen*

Veewagen - Meubeltransportwagen - Koelwagen voor winkeliers.

* uitsluitend leverbaar in België

Tips voor trips

RENAULT

Zo'n ruime Renault is er natuurlijk zeker ook voor de vakanties, de lange, de kortere, de long weekends, de korte weekends, de dagjes en de uurtjes. Daarom in dit grote Renault-boek óók tips voor trips.

Het Hogeland, noordoostelijk van de stad Groningen: Groningens platteland op z'n mooist.

De grootste Groningse boerderijen liggen overigens rond Warffum; de voorhuizen veelal in ware parken.

Leek ligt al nabij de Friese grens, in de borg Nienoord is het Nationaal Rijtuigmuseum gevestigd (tel. 0 59 45 - 22 60), en het is tóch aardig om nu eens te kijken hoe de mens zich vroeger op wielen verplaatste.

Friesland is niet alléén een land van uitgestrekte akkers en glanzende meren. Friesland is evenzeer een land van lieve, intieme stadjes: Franeker is beeldschon. Sloten is beeldschon. Hindeloopen wint het misschien tóch nog. Aldaar gaat u natuurlijk even Hidde Nijland Museum bezoeken (niet in de maanden met de r.).

In Makkum kunt u trouwens in de fabriek van Tichelaar de eeuwenoude Makkumer tegels nog altijd zien maken.

Natuurlijk óók geen gek idee voor een automobilist mét kroost: het Jeugdverkeerspark in Assen, Witterstraat, bij het Asser Bos, open van Pasen tot en met de eerste zondag in september.

En u móét gewoon naar Schoonebeek, niet vanwege de aardolie, maar vanwege de boerderijen.

De laatste grote heidevelden met veenplassen vindt u overigens rond Dwingeloo: Kralose heide, Dwingelose heide, Lheebroekerzand.

Het landgoed Twickel bij Delden mag blijven, het is ten dele vrij toegankelijk.

En dan Blokzijl, bijvoorbeeld op een mistroostige dag rond zijn haventje aan de Bierkaai, hoe vertederend!

En leuk voor de kinderen is Elf Provinciën, Luttenbergerweg 18, Hellendoorn, met sprookjestuin, doolhof, lorriebaan, carroussel. De Hellendoornse berg neemt u en passant mee. Tussen twee haakjes, als er een korrekte administrateur in u huist, die de open vakjes bij de tips van zijn voorkeur met een rode viltstift dicht wil maken, dan is daar natuurlijk niets tegen.

Het vormt vrijwel één kolossaal natuurgebied: het Asselt, de Imbosch, Hagenau, de Onzalige Bossen (zalig!), de Rheder heide, de Posbank. U vindt hier uitgestrekte

wouden, zandverstuivingen, en door de hoogteverschillen schitterende panorama's. U gaat pannekoeken eten in de Carolina Hoeve.

Het Openluchtmuseum nabij Arnhem, Hoeflerlaan, tel. 085-45 20 65, kan in deze opgave uiteraard niet ontbreken, evenmin als de wildbaan van Burgers' Leeuwen- en Safaripark aan de Deelenseweg, Arnhem.

Da's wat voor vader en zoon: de kartingbaan bij Sportpark de Woerd, Driebergen. Maandag gesloten. En het panorama vanaf de Pyramide van Austerlitz is voor iedereen leuk.

Autorijden en wandelen: een combinatie om 'es te proberen. Rijden naar Station Baarn. Vandaar is een gemarkeerde wandeling uitgezet door bijvoorbeeld: Kroondomein, Boswachterij de Vuursche en Maartendijkse Bossen.



Wat rivieren betreft, niet alleen de zegepalende Vecht is van een uitzonderlijke schoonheid. Zoekt u die kleine watertjes in zijn buurt eens op, de Waver, het Gein, de Angstel, de Holendrecht.

Idee voor een sportieve wandeling: Nationaal Park de Kennemer Duinen, met toeristische voorzieningen.

Hij is de mooiste der droogmakerijen in Noord-Holland, de Beemster. Vooral erheen als de vruchtbomen in bloei staan!

Koffie met een punt gebruiken in de Stutenburgh te Monnikendam en luisteren

naar al die toestanden uit grootmoeders tijd en luisteren naar de speeldozen.

De Schager Markt op donderdag heeft van half juni tot half augustus een folkloristische kiel aan.

Wat een tocht, de hele Westfriese Zeedijk met al z'n bochten langs. Bij Schoorl komt u er op.

Nieuwpoort is het kleinste Nederlandse vestingstadje, nog hélemaal in zijn wallen.

Het molenlandschap van Kinderdijk: negentien wiekende reuzen op een kluitje, en op de zaterdagmiddagen in juli en augustus draaien ze allemaal.

Wester-Schouwen voor een lang weekend strand, alleen al rond Burgh en Haamstede zo'n 25 campings. De vuurtoren van Wester-Schouwen kan beklommen worden.

Bij Hansweert kijken naar het schutten van de schepen.

De Braakman was vroeger een diepe zee-inham in Zeeuws Vlaanderen, nu is het een ingepolderd recreatiegebied met talloze voorzieningen.

Wandelen, fietsen, autorijden of gekombineerd: wat kan dat prachtig in die bossen onder Breda. Vergeet de Srijbeekse heide niet.

En bij Hilvarenbeek, onder Tilburg, dat eindeloze ontspanningspark Beekse Bergen. Meer dan 70 ha., 2 kilometer strand, een camping, een speeltuin, een safaripark, kinderverkeersland en Europa's langste kabelbaan (wat u niet wist). In Limburg bezoekt u Lottum als de rozen bloeien.

En het grootste helling-boscomplex van Nederland vindt u bij Vaals. En Maastricht is echt een stád.

En wat zegt u tenslotte van een mini-trip vlak over de grens? Bijvoorbeeld pal onder Maastricht, nèt in België, het riviertje de Berzina opzoeken, en het zeer aantrekkelijke gebiedje met die buitenlandse naam Val Dieu.

Trouwens, Oost-Friesland is óók niet zo ver.

En van het noorden van Limburg naar het zuiden langs de ándere kant van de grens, door Duitsland, voert uw route langs niets anders dan toeristische wegen.

En ook vanuit Vlaanderen is een héél stuk België dicht bij: van Sluis naar Knokke is precies tien kilometer, van Sluis naar Brugge zijn het er achttien, van Sluis naar Gent zijn het er dertig. En van Vlissingen naar Noordwestelijk Frankrijk zijn het er altijd nog minder dan honderd.



RENAULT boutique

Wat hoort er in, aan of bij uw auto.

Drie pagina's vol accessoires. Geselecteerd door technici van Renault. Dat betekent dat ze stuk voor stuk voldoen aan de hoogste kwaliteitsnormen. U vindt accessoires die uw veiligheid verhogen, accessoires die bij pech onderweg een must zijn. En accessoires die autorijden nog fijner maken. Echte autoliefhebbers vinden op deze pagina's tal van cadeaus om op hun verlanglijstje te zetten. Renault-dealers hebben heel wat van deze accessoires in voorraad. De deskundige montage is overigens bij uw dealer in goede handen.



Autoklokje

Anker. Opwindbaar uurwerk. Bevestiging magnetisch of met zelfklevende strip. Lichtgevend.

Aansteker

Past in het dashboard



Komfortabele vacht

Luchtig in de zomer - warm in de winter. Diverse uitvoeringen.

Automatische paraplu

Stijlvolle en solide heren-paraplu met lederen handvat en hoos. Knop bij handvat voor automatisch ontvouwen. Kleur zwart.



Noodregenjas

Plastic regenjas verpakt in klein etui. Een uitkomst als U tijdens een regenbui b.v. een lekke band moet verwisselen.

Gereedschapskoffer

Zeer praktische afmetingen. Stevig materiaal en degelijke sluiting. ook met inhoud.



Sleepkabel

IJzersterk nylon, trekkracht 1500 kg. 3.50 m lang. In etui. Met vlag van 40 x 40 cm.



Capri brandblusser

Hoogte 28 cm. Rijkskeurmerk. Klembeugel met 2 schroeven monteerbaar.

Stormvaste gevarendriehoek

Zware metalen standaard. Sterke reflectie. RAI en TNO goedgekeurd. In plastic etui.



Autogordels

Ook voor montage op de achterzitplaatsen 2-punts en 3-punts uitvoering, tevens met oprolautomaat.



Pechlamp HELLA 2000

Robuuste veiligheids-lamp in plastic uitvoering geeft oranje knipperlicht-sig-naal of een zeer krachtige witlicht-bundel. Voorzien van batterij konditie-kontrolle om te voorkomen, dat U plotseling zonder licht staat.



Verbandtrommel

Van Utermöhlen.

E.H.B.O.

verband kussen

Dit kussen heeft dezelfde inhoud als een verband-trommel. Door de kussenvorm en de zachte vul-ling kunt U dit kussen zonder gevaar binnenin de wagen leggen. In geval van nood direkt bereikbaar.



Jerrycan

Van oersterk grijs plastic. Met praktische lange schenktuit. Inh. 5 liter. Benzine- en hittebestendig.

Voetpomp

Pomp zonder moeite zelf uw banden op. Ook voor motor, brommer, fiets en luchtbedden.





Reispakket

1 bougie, rol isolatieband, 2 koolborstels, kontaktpunten, kondensator, aandrijfriemen voor dynamo en waterpomp zijn onmisbare artikelen voor iemand die verre reizen maakt. Uw Renault-agent kan voor elk type zo'n pakket samenstellen en aanpassen aan persoonlijke omstandigheden.



Luxe hoofdsteunen

Voor alle Renault modellen voorzien van stoelen met verstelbare rugleuning (behalve voor de Renault 5). Bevestiging in het stoelframe, waardoor veilige en stevige montage. Een zeer nuttig veiligheids-accessoire.



Hulp voorruit (opblaasbaar).

In twee uitvoeringen voor alle Renault modellen. Maximaal zicht door ontbreken van spijlen. Rijden op normale snelheid en gebruik van één ruitewisser mogelijk.



Meekijk-achteruitkijkspiegel

Praktisch formaat, prima verstelbaar en eenvoudig te monteren (zelfklevend).



Alarm schakelaar set Renault

Voorzien van aansluitmateriaal. Schakelaar van het zelfde model als andere dashboard-schakelaars.



Wis-was automaat

Behalve de variabele tijd-interval worden de ruitewissers ook ingeschakeld bij het bedienen van de ruitersproeier (zie afbeelding).



Snelheidsbewaker

„AVIMAX“ Waarschuwt U bij het overschrijden van een vooraf ingestelde maximum snelheid, ook bij het rijden met aanhanger of caravan. Zeer eenvoudige montage, duidelijke handleiding is bijgesloten. In 3 uitvoeringen voor Renault 5, Renault 16 en andere modellen.



Komplete reserve-set

Van ieder type lamp (buitenverlichting) in uw Renault één reserve-exemplaar, stevig ingeklemd in hardplastic doos.



Washandschoen

Voorkomt beschadiging van de lak. Wast snel. Uw hand blijft droog - ideaal in de winter.



Wasborstel

Forse borstel met stevige haardos. Handle voor regeling van de waterstraal.



Speciale Renault-sets

Cleaner, polish- of superwas en 2 zachte doeken. Extra voordelig in gebruik.



Chroom-polish

Beschermt en geeft extra glans. In royale tube.



Ruitesproeiervloeistof

Nog zo'n exclusief Renaultprodukt: ontvet ruiten, verwijdert insecten en is tevens antivries voor uw ruitesproeiers.



Lubra Rapid

Voorkomt dichtvriezen van uw portiersloten. Even inspuiten en de vorst heeft geen kans meer.



Ook handige kleinverpakking voor in handtasje of jaszak.



Imperiaal

Voor alle typen Renaults (behalve Renault 16).



Imperiaal voor Renault 16

Voldoet aan hoogste kwaliteitseisen.



Voordelige spin

Met acht sterke, elastische poten. Enorm handig!



Trekhaak voor Renault 4-6

Eenvoudig te monteren.



Trekhaak Renault 16

Max. aanhangergewicht 1000 kg.

verder zijn voor alle andere modellen uiteraard trekhaken verkrijgbaar.



Hulpkoppeling voor trekhaak.

Kabelset

Bevat 7-polige steker-does en 7-aderige kabel voor probleemloos aansluiten van de aanhanger-verlichting.



Caravanspiegel

Trekhaak-sierdop

Niet alleen mooi maar ook ter afscherming. Zwaar verchroomd. Slot met 2 sleutels.



Load-adjuster Koni

Schokbreker voor zwaar beladen wagens. Geschikt voor Renault 12 en Renault 16.





**Load-adjuster
Allinquant**
Schokbreker voor
de zwaarbeladen
Renault 16.



Uw benzine achter slot
met deze solide afsluitdop. Zwaar
verchroomd. Twee sleutels. Voor alle
modellen m.u.v. Renault 15 en 17.

Deurschelpen Renaults 5

Door speciale
hechtstrippen
direct te beves-
tigen.
Beschermt de
lak tegen kras-
sen bij het openen
van portier.
Materiaal:
roestvrij staal.



Sierringen

Set van 4 stuks.
Zwaar verchroomd.
Makkelijke montage.
Geschikt voor
R4, R6 en R12.



**Aluminium Dunlop
sportvelg**

Passend op de Renault
5, 6, 12, 15, 16 en 17.



Mille Miglia Sportvelg

Speciaal voor Renault 5 en Renault 6.
Italiaans ontwerp. Lichtgewicht in
kombinatie met brede banden - een nog
betere wegligging.



Windscherm
speciaal voor
de R 16,
in diverse kleuren.
Twee uitvoeringen.



Automatten

Voor alle
Renault-modellen
direct uit
voorraad leverbaar.

Marchal mistlamp



**Hella mist-
lampen-set**
Kompleet met
jodiumlampjes,
bedrading
en schakelaar.



Achter alles veilig?

Met deze set bent u daar zeker van.
Rode mist-achterlamp, sterke
achteruitrijlamp.
Bedrading en
schakelaar.



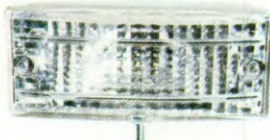
Combi-lamp
Bijzonder
praktische
kombinatie mist/
achteruitrijlamp.



Mist-achterlamp
voor extra
rijveiligheid.



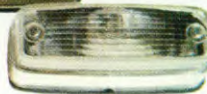
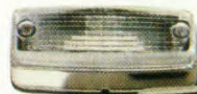
Hella verstraler
Heel ver zicht
door sterke
halogeenlamp.



Marchal verstraler
Wit glas, met
halogeenlamp.



Achteruitrijlampen
een uitkomst
in duisternis.



**Philips
autoradio
en
cassettespelers.**

Mono en
stereo.
Midden-
golf en
langegolf
en FM
ontvangst.
Afhankelijk van type.
(Volledige documentatie over alle
modellen bij Uw Renault-agent ver-
krijgbaar).



**Radio-
montagepaneel**
Geschikt voor
Renault 6-1100
en 16 (bij hand-
rem in
't midden).



**Universeel
radiopaneel.**



**Inzinkbare
antenne**



**Dakgoot-
antenne**
Beveiligd
tegen
corrosie.

Miniatuur auto's
Bijzonder
gedetailleerd.
Alle Renault-modellen.





Leren slippen met een Renault.

Iedere abonnee op het blad Renault Revue krijgt f 50,-* reductie op een ééndaagse KNAC-antislipcursus, wanneer deze wordt gevolgd op een slipbaan van de KNAC waar met Renaults gelest wordt. Bij iedere Renault-dealer zijn hiervoor aanmeldingscoupons verkrijgbaar. U kunt inschrijven op de dag die u het beste schikt. Van de KNAC ontvangt u bericht over de definitieve cursusdatum, en hoe u de slipschool het best kunt bereiken.

Renaults hebben door voorwielaandrijving een vaste wegligging. Maar ook een Renault kan slippen. Een voorwielslip kan ontstaan als een

bocht met te hoge snelheid wordt ingezet. Hoe corrigeert u zo'n voorwielslip? Anders dan bij wagens met achterwielaandrijving die in zulke gevallen van achteren wegslijpen.

Slipcorrectie bij een Renault.

Bij een Renault laat u het gaspedaal los, waardoor de wagen van achteren „doorzet”.

Hierna geeft u weer voorzichtig gas. Op de KNAC-slipbaan wordt u deze correctietechniek in de praktijk bijgebracht. Onder andere.

Wordt 's winters méér geslipt dan in de zomer?

De statistieken wijzen uit dat 's zomers meer slippartijen voorkomen dan in de winter.

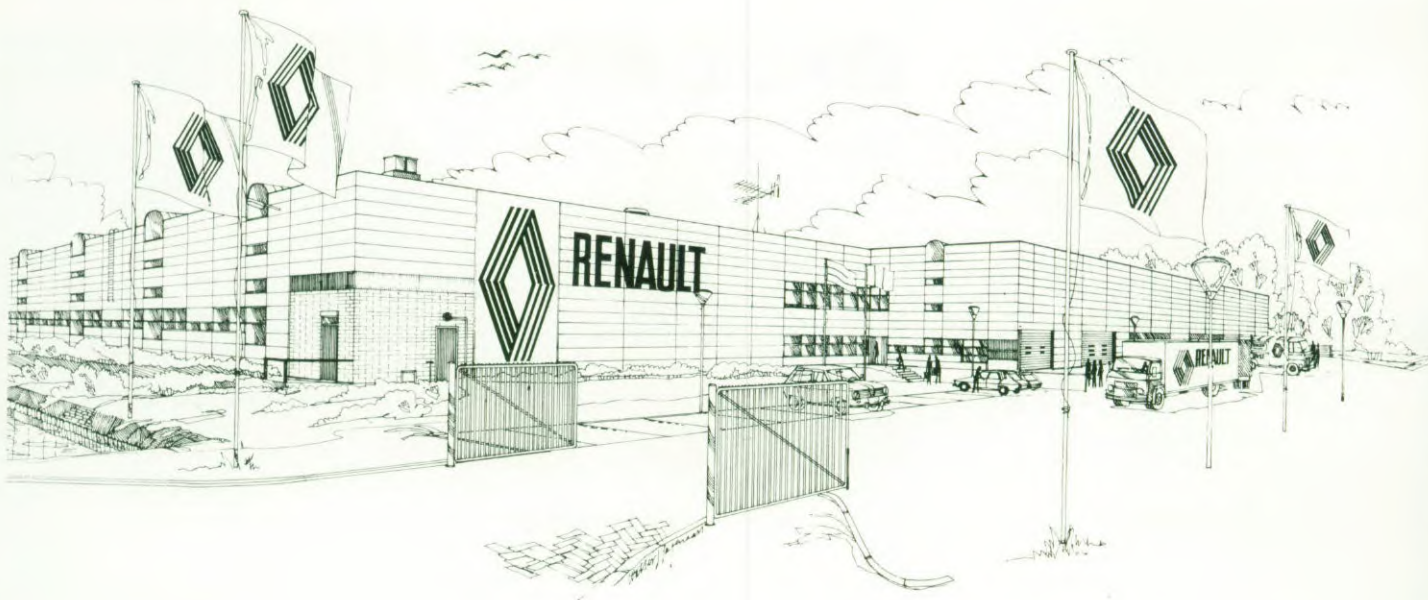
Slippen kan iedereen.

Een slip bijtijds corrigeren leert u in één dag op de KNAC-slipbaan. Een welbestede veiligheidsdag.

** wijzigingen voorbehouden*



In Mijdrecht staan 2 miljoen onderdelen startklaar.



Verlengstuk van 261 dealermagazijnen.

Er rijden zo'n 180 duizend Renaults in Nederland. 261 Renault-dealers verzorgen het onderhoud van al die Renaults. Daarbij hebben ze soms nieuwe onderdelen nodig. Moeten ze allerhande onderdelen in voorraad hebben voor snelle reparaties. En dus moet hun magazijn regelmatig worden aangevuld. Die aanvulling komt uit het Centraal Onderdelen Distributiecentrum van Renault Nederland. Een nieuw, modern en efficiënt complex in Mijdrecht. In het hart van de Randstad.

Alle ruimte voor snelheid en efficiency.

Wat het eerst opvalt aan het Centraal Onderdelen Distributiecentrum, is dat het zo ruim van opzet is. De rein-opervlakte bedraagt 30.000 m². Het gebouwenoppervlak is 8.000 m². Het expeditie-emplacement, waar de grote trailers uit Frankrijk binnenkomen en de opleggers en trucks die de onderdelen naar de dealers brengen, beslaat een overdekte ruimte van 2.000 m². De onderdelen-doorstroming naar de

dealers om deze voorraad op peil te houden, wordt vooraf nauwkeurig berekend, iedere dag ongeveer 3000 bestellingen. Volgens een vast schema komt er elke 14 dagen bij iedere Renault-agent in Nederland een wagen voorrijden om de bestelde aanvulling af te leveren.

Van koppakking tot kokosmat.

Welk onderdeel van uw Renault u ook noemt, in Mijdrecht staan er stapels van in voorraad. 17.891 verschillende onderdelen om precies te zijn. Van een sluitringetje van één cent per stuk tot carrosseriedelen van enkele honderden guldens. In totaal zo'n 2 miljoen stuks! Een reusachtige voorraad, berekend op de servicebehoefte van het Nederlandse Renault-park gedurende 3 maanden. Bij de dealers zelf ligt bovendien een voorraad voor gemiddeld 2 maanden.

Spoedbestelling service binnen 24 uur.

Hoe zorgvuldig de onderdelenbehoefte van iedere dealer ook wordt berekend, toch kan het voorkomen dat het dealer-magazijn een onderdeel net niet meer in voorraad heeft. Daarom kent Renault

naast de vaste veertiendaagse aanvulling een snel en efficiënt systeem van spoed- of depannage-bestellingen. Het Centraal Onderdelen Distributiecentrum zorgt ervoor dat ieder onderdeel dat met spoed nodig is, binnen 24 uur bij de dealer wordt afgeleverd.

Ook verloren autosleutels.

Tot deze Spoedbestelling Service behoort ook de unieke Renault Sleuteldienst. Een Renaultrijder die zijn autosleutels kwijt is en via zijn dealer aan de hand van de nummers nieuwe sleutels bestelt, krijgt deze binnen 24 uur toegezonden.



Waar u op moet letten bij de aankoop van een gebruikte auto.



1
Koop bij een vertrouwd adres. Verschillende recente onderzoeken van konsumenten-organisaties hebben aangetoond, dat u de meeste zekerheid hebt een veilige gebruikte auto te kopen bij de officiële dealer van een bekend merk.

2
Eis een schriftelijke koopovereenkomst. Laat alles wat de verkoper aan u heeft beloofd zwart op wit vastleggen in de koopovereenkomst. In deze koopovereenkomst behoort ook te staan welke garantiebepalingen zijn overeengekomen. Zie het losse, hier bijgevoegde voorbeeld.

3
Lees alle garantievoorwaarden nauwkeurig door. En let erop, dat het garantiebewijs volledig wordt ingevuld. De bepalingen van de BOVAG-garantie (met een schriftelijk garantiebewijs) bieden de koper maximale zekerheid.

Het nationaal occasioncentrum is een organisatie van erkende dealerbedrijven: Renault-dealers.

- schriftelijke koopovereenkomst;
- schriftelijke NOC-BOVAG garantie (3 maanden of 10.000 km);
- elke deskundige keuring toegestaan.

Deze zekerheden krijgt u bij alle 261 Renault-dealers in Nederland, zowel bij de aankoop van gebruikte Renaults als andere merken.

Extra voordelen bij een gebruikte Renault:

- is getest volgens de Renault diagnose methode
- gratis controlebeurt na 2.000 km.
- Renault onderhoudspolis bijgeleverd.





RENAULT

Renault de alles inclusief auto.

De tijd dat autokopers alleen maar een zo groot mogelijke auto voor een zo laag mogelijke prijs zochten is voorbij. Gelukkig maar.

Als moderne automobilist in een dagelijks drukker wordend verkeer hebt u uw auto-eisen verlegd. Van kwantiteit naar kwaliteit. Van grote buitenmaten naar kompakte

afmetingen die u meer rijruimte geven in 't verkeer.

Naar maximaal bruikbare binnenruimte.

Naar méér comfort.

Naar grotere veiligheid.

Renault is op die nieuwe kwaliteitseisen vooruitgelopen.

Een gevolg daarvan is dat men denkt dat de Renaults niet goedkoop zijn op

't eerste gezicht. Maar wat is een prijs? Bij elke Renault zijn vele extra's op 't gebied van ruimte-benutting, comfort en veiligheid reeds in de standaard-uitvoering verwerkt. Het gaat er dus om wat u voor de prijs van een auto krijgt. Verschillende extra's moeten bij andere merken vaak nog apart betaald worden. Vergelijk autoprijzen dus nooit zomaar.

Modellen 1975	4 L	4 E	5 L	5 TL	5 LS	6	6 TL	12 L	12 TL	12 TS	12 TR
Type	1123	1123	1221	1222	1224	1180	1181	1170	1170	1177	1177
Verstelbare leuning			•	•		•		•	•	•	
Aansteker				•	•		•		•	•	•
Achterrautverwarming				•	•		•		•	•	•
Toerenteller					•				•	•	
Anti-verblindingspiegel				•	•		•	•	•	•	•
Dagteller					•			•	•	•	•
Sportwielen					•			•	•	•	•
Halogeen verstralers					•					•	
Gescheiden remsysteem					•					•	
Rembekrachtiger					•					•	•
Klokje										•	
Vliegtuigstoelen										•	•
3-punts veiligh. gordels met oprolautomaat										•	•
Electrisch bed. zijruiten											
Spoiler (achter)											
2-snelheden ruitewisser				•	•		•	•	•	•	•
Asbak(ken) achterin				•	•		•	•	•	•	•
Buitenspiegel	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•
Verlichting handschoenenkastje									•	•	•
Verlichting bagageruimte									•	•	•
Regelbare dashboardverlichting									•	•	•
Kindersloten achterportieren	•	•				•	•	•	•	•	•
Mat in bagageruimte		•		•	•	•	•	•	•	•	•
Bekleed stuurwiel					•						
Opklapbare hoedenplank		•	•	•	•	•	•				
Wegklapbare achterbank	•	•	•	•	•	•	•				



En natuurlijk hebben alle Renaults
in standaardspecificatie
Voorwielaandrijving
Tectylbehandeling tegen roest
Gesloten koelsysteem
Elektroforese lakbehandeling
Radiaalbanden

Modellen 1975	12 TN st. car	12 TS st. car	12 TR st. car	15 TL	15 TS	16 L	16 TL	16 TS	16 TX	17 TL	17 TL déc.
Type	1330	1337	1337	1300	1302	1152	1152 1153	1151 1154	1156	1312	1322
Verstelbare leuning	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
Aansteker	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
Achtersluitverwarming	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Toerenteller		●		●	●			●	●	●	●
Anti-verblindingspiegel	●	●	●			●	●	●	●	●	●
Dagteller	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Sportwielen		●							●		
Halogeen verstralers		●		●	●			●	●	●	●
Gescheiden remsysteem				●	●				●	●	●
Rembekrachtiger	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Klokje		●		●	●			●	●	●	●
Vliegtuigstoelen		●									
3-punts veilig. gordels met oprolautomaat		●	●	●	●		●	●	●	●	●
Electrisch bed. zijruiten					●			●	●	●	●
Spoiler (achter)									●	●	●
2-snelheden ruitewisser	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Asbak(ken) achterin	●	●	●	●	●		●	●	●	●	●
Buitenspiegel	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Verlichting handschoenenkastje	●	●	●				●	●	●	●	●
Verlichting bagageruimte							●	●	●		
Regelbare dashboardverlichting	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Kindersloten achterportieren	●	●	●			●	●	●	●		
Mat in bagageruimte	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Bekleed stuurwiel								●	●	●	●
Opklapbare hoedenplank						●	●	●	●		
Wegklapbare achterbank	●	●	●			●	●	●	●		



RENAULT

Leasing geeft uw bedrijf de voordelen van autobebruik zonder de nadelen en risico's van autobezit.

Renault leasing.

Bij leasing hebt U de beschikking over een auto zonder te investeren.

In de maandbedragen zijn begrepen afschrijving, verzekering, voorts wegenbelasting en alle onderhouds- en reparatiekosten. Bovendien zijn die bedragen fiscaal volledig aftrekbaar. De vaste maandelijkse bedragen vrijwaren U van alle risico's, onkosten en extra werk.

Tevens heeft U de beschikking over een altijd modern wagenpark.

Leasing maakt uw geld vrij voor lucratievere investeringen.

Door de spreiding van de gebruikskosten van uw geleasede wagenpark over de gehele gebruiksperiode zijn uw auto's geen investeringspost meer.

De leasingtermijn wordt elke maand als het ware betaald door de opbrengst die het gebruik van de auto's uw bedrijf oplevert. Door het wegvallen van die investering wordt uw liquiditeitspositie verbeterd. Het vrijgekomen geld kunt u in direct winstverhogende middelen investeren.

Leasing is niet inflatiegevoelig.

Gedurende de gehele leasingperiode - 1, 2 of 3 jaar - blijven de maandelijkse aflossingen onveranderd.

De inflatie sluipt voort, met 8 à 9% per jaar. Maar u betaalt 1 of 2 jaar dezelfde totaalbedragen voor afschrijving en rente.



Hoe werkt Renault leasing?

Om te beginnen kan door leasing uw bestaande wagenpark vernieuwd worden. In overleg met de Renault-agent in uw vestigingsplaats kiest u de Renaults die u voor een periode van 1 of 2 jaar wilt leasen. Hiervoor sluit Renault een kontrakt af. Dit kontrakt houdt in:

- gebruik van de auto's.
- volledige service, zowel onderhoud als alle benodigde reparaties en recht op vervangende auto bij reparatietijd langer dan 2 werkdagen.

- wegenbelasting, All-Risks verzekering en groene kaart. Het maandelijkse leasingbedrag, dat gedurende de leasingperiode onveranderd blijft, wordt vastgesteld op basis van uw kilometrage per jaar en type/uitvoering van de gekozen Renaults.

Het enige wat niet in het leasingbedrag is begrepen, is benzine en oliegebruik. Na afloop van deze leasingperiode is overname van de wagens mogelijk. Meestal zal een nieuw leasingkontrakt echter de voorkeur verdienen.

Renault leasing puntsgewijs.

- * Kapitaal dat bij eigendom in het wagenpark geïnvesteerd is, komt vrij voor veel winstgevendere investeringen.
- * De leasingkosten zijn vooraf exact bekend, zodat budgettering over langere termijn geen probleem is.
- * De leasingkosten per kontraktperiode zijn niet aan prijsverhogingen onderhevig. Uitgezonderd externe kosten zoals verzekeringspremie en wegenbelasting.
- * Schade-afwikkeling, reparatie en onderhoudsproblemen komen voor rekening van Renault-leasing en daarmee alle risico's van onzekere, variabele kosten.
- * Arbeidsbesparing, doordat alle controle en administratie uit handen wordt genomen.
- * Bij reparaties die langer duren dan 2 werkdagen staat direct een reserve Renault klaar.
- * Het risico dat de restwaarde bij vernieuwing vervalt voor de gebruiker. De konditie van de wagens na afloop van de kontraktperiode is de verantwoordelijkheid van de agent-reparateur. Dit is

tevens een extra garantie voor prima onderhoud en dus: optimale bedrijfszekerheid.

- * De totale leasingkosten zijn fiscaal aftrekbaar.
- * In de verzekering is de groene kaart inbegrepen, zodat de wagens, na toestemming zonder risico in het buitenland gebruikt kunnen worden.
- * De ruime Renaults kunt u in elke kleur en met alle gewenste accessoires geleverd krijgen. Indien gewenst ook met L.P.G. gasinstallaties.
- * Ook de overgebleven variabele kosten zijn minimaal door de zuinigheid in benzineverbruik van Renaults.
- * De organisatie van 250 Renault-bedrijven met hun vakmensen en moderne apparatuur garandeert u overal in Nederland snelle reparaties bij pech onderweg.

Vraag alle verdere inlichtingen en exacte km-prijzen bij de dichtstbijzijnde Renault-dealer (zie uw telefoonboek) of bel 020-944109 (afdeling Renault Nederland Leasing).



KOOPOVEREENKOMST

Verkoper:

Ordernummer:

Naam :
 Adres :
 Woonplaats : Postdistrikt:
 Telefoon : Beroep:
 Geboortedatum:

Betalingswijze:
 Kontant: per kas f
 per bank f
 per giro f
 Financiering:
 mnd. f
 Totaal f

Geeft opdracht aan
de Renault-agent:

Bij betaling per bank of giro dient het
bedrag op de dag van aflevering bijge-
schreven te zijn op de rekening van
de Renault-agent.

welke opdracht blijkt uit ondertekening van deze overeenkomst
door de Renault-agent wordt aanvaard,

tot levering van een nieuwe automobiel Type: Uitvoering: stof/kunstleer/bank/stoelen/ roldak/schuifdak/automaat/ getinte ruiten/hoofdsteen/ decouvrable/rundleder/ kleur : Vermoedelijke leveringstijd: INRUILWAGEN zoals omschreven in taxatierapport d.d. Merk : Type : Kleur : Bekleding : KM-stand : Kentekennummer : Datum deel I : Datum deel II : Chassisnummer : Inruilprijs inkl. BTW f De Renault-agent behoudt zich het recht van hertaxatie voor indien de inruilwagen niet meer voldoet aan de om- schrijving in het taxatie-rapport, of indien door welke oorzaak dan ook, de aflevering van de nieuwe automobiel later geschiedt dan in deze koop-overeenkomst overeen- gekomen vermoedelijke leveringstijd.	Prijs automobiel inkl. BTW f " " f " " f Afleveringskosten " " f Benzine liter " " f Accessoires " " f " " f " " f " " f " " f " " f " " f Kentekenbewijs deel I en II f		
	TOTAAL inkl. BTW f INRUILWAGEN " " f		
	TE BETALEN inkl. BTW f		
	Motorrijtuigenbelasting 3/12 maanden Verzekering A.R./W.A./ Bijzonderheden:		

....., de , de

(handtekening Renault-agent)

(handtekening koper)

LEVERING: Volgens algemene verkoopvoorwaarden zoals omschreven op de keerzijde



RENAULT

Koopkontrakt.

Als u in een warenhuis een schemerlampje koopt krijgt u een kassabon die u niet hoeft te tekenen.

Bij een belangrijker bedrag, zoals voor de aanschaf van een nieuwe auto, hoort een koopovereenkomst die wél wordt ondertekend.

De "kleine lettertjes".

Renault is helemaal niet bang u die „kleine lettertjes” op z'n koopkontrakt vooraf te laten lezen. Thuis, op uw gemak.

In deze algemene verkoop- en betalingsvoorwaarden zijn de wederzijdse rechten en verplichtingen vastgelegd. Zonder gebruikmaking van ondoorzichtige of moeilijk te begrijpen rechtstermen.

Iedere Renault-agent werkt met dezelfde formulieren. Voor uw zekerheid.

Algemene verkoop- en betalingsvoorwaarden van de agent/leverancier

Algemeen

Alle koopovereenkomsten worden door ons gesloten onder toepassing van deze Algemene Voorwaarden.

Aanbiedingen

Alle aanbiedingen, modellen en prijzen zijn geheel vrijblijvend. De prijzen zijn af-magazijn. Koopovereenkomsten komen eerst tot stand door ondertekening van de koopovereenkomst.

Prijsverhogingen

Bij prijsverhogingen vóór de levering, welke het gevolg zijn van overmacht (bijvoorbeeld: verhoging van invoerrechten of belasting, prijsverhoging door de importeur of fabrikant enz.) zal de verkoper zijn prijs dienovereenkomstig mogen verhogen. De koper heeft dan het recht om binnen 3 dagen na ontvangst van het betreffende bericht van verkoper de koop te annuleren, zonder recht op schadevergoeding.

Verkoop met inruil

Indien bij verkoop van een nieuw motorrijtuig een gebruikt motorrijtuig wordt ingeruild en koper in afwachting van de levering van het nieuwe motorrijtuig het oude motorrijtuig blijft gebruiken, wordt laatstgenoemd voertuig eerst eigendom van verkoper nadat de feitelijke levering daarvan aan verkoper heeft plaatsgevonden. Tijdens dit gebruik zijn alle kosten, gene uitgezonderd en met name die van onderhoud en eventuele schaden, door welke oorzaak dan ook ontstaan, voor rekening en risico van koper/gebruiker.

Levering

De levering geschiedt af-magazijn, zodat het risico overgaat op de koper zodra het gekochte ten behoeve van de koper is afgezonderd en het bericht, dat het gekochte voor aflevering gereed is, aan de koper is verzonden of anderszins is gedaan. Bij de aflevering van een nieuwe Renault-automobil verstrekt verkoper aan koper het garantiebewijs, het instructieboekje en de onderhoudspolis.

Betaling

Tenzij uitdrukkelijk anders is overeengekomen dient de betaling kontant te geschieden bij de aflevering. Bij latere betaling zal verkoper boven de koopprijs de normale bankrente in rekening brengen. Alle geleverde goederen blijven eigendom van verkoper totdat volledige betaling door de koper heeft plaatsgevonden. Gerechts- en inkassokosten, waaronder begrepen die van inkassobureau of juridisch raadsman, kunnen ten volle op de koper worden verhaald.

Garantie

De automobiel wordt door de konstrakteur gegarandeerd overeenkomstig de bepalingen van het garantiebewijs. Indien enige bepaling niet wordt nagekomen vervalt de garantie.



De Renault school.

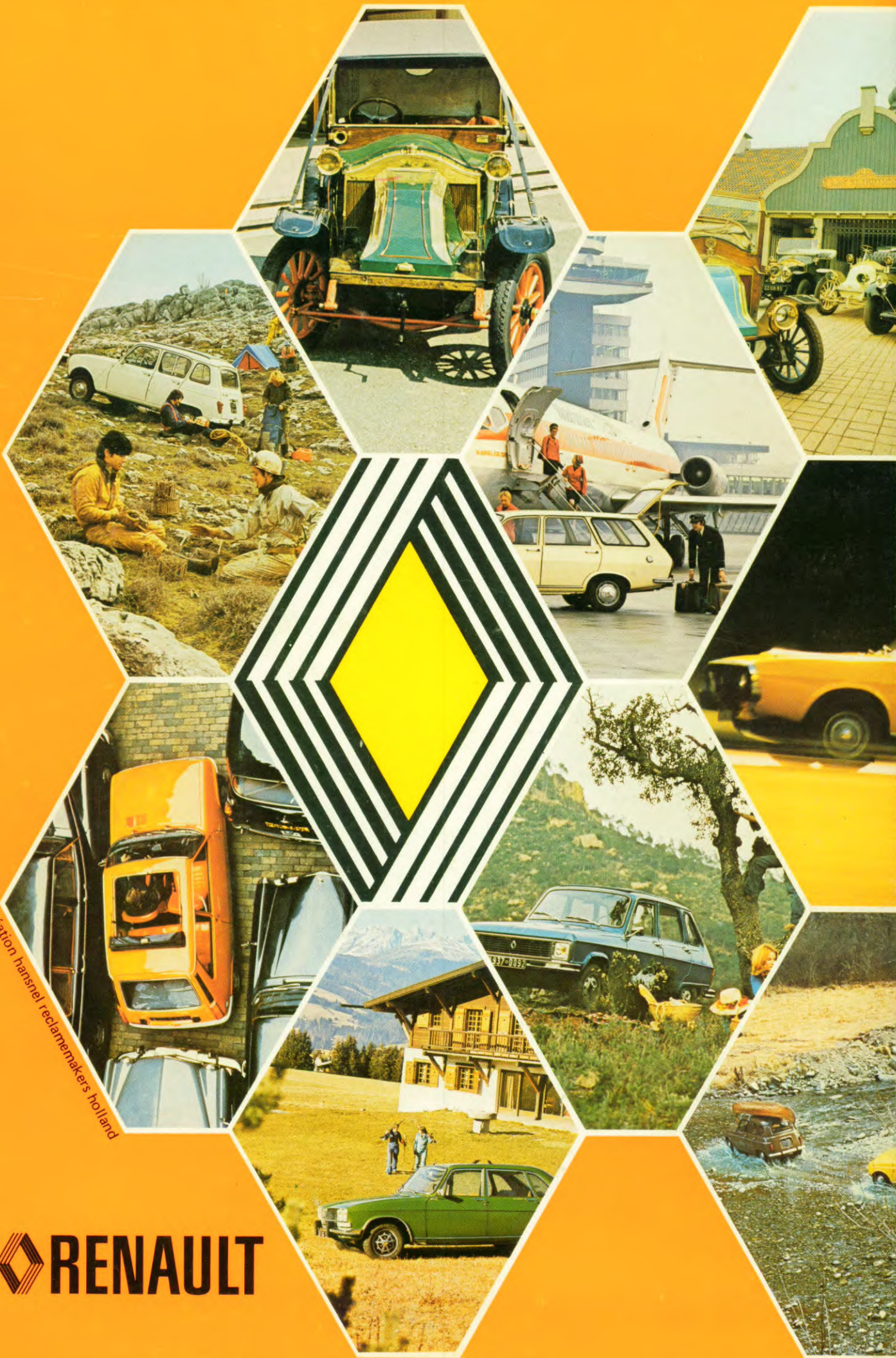


Renault tijdschrift.

De Renault-fabrieken behouden zich het recht voor om zonder voorafgaande kennisgeving haar modellen, alsmede de technische eigenschappen, uitrusting en accessoires hiervan te wijzigen.

De Renault-ontwikkeling gaat door. Met nieuwe modellen en meerdere uitvoeringen zoals bijvoorbeeld met automatische transmissie. Op het moment dat u dit boek in handen krijgt is er waarschijnlijk al weer meer Renault-nieuws. Kijk onder de R in uw telefoonboek en u vindt de dichtstbijzijnde Renault-dealer. Hij kan u alles vertellen.





création hansel reklamemakers holland

 **RENAULT**