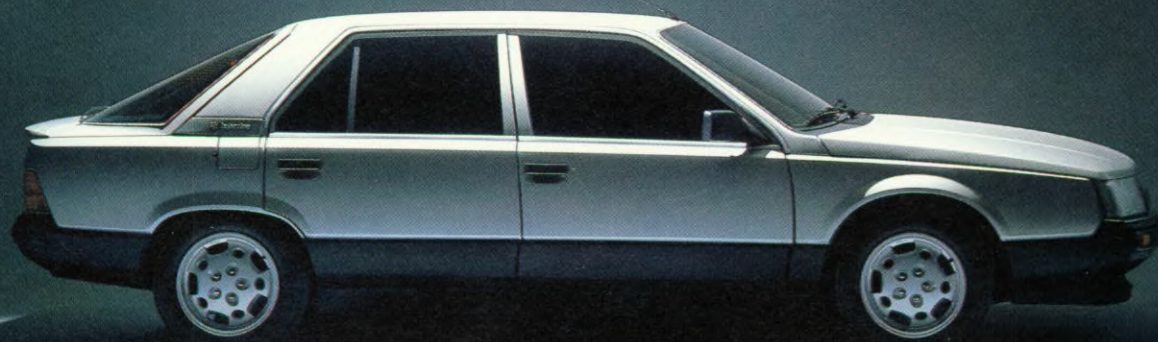


RENAULT 25



Aparte klasse.
Wie denkt aan klasse-
wagens ziet wat
traditionele auto's voor
zich, auto's die onderling
niet zo erg van elkaar
verschillen.
Renault doorbreekt de-
ze lijn met de Renault 25,
welke op het gebied van
degelijkheid, comfort,
funktionaliteit en
prestaties een veeleisend
publiek zeer zal
aanspreken.
De Renault 25. Een
doordacht, intelligent
ontwerp waaraan het
meesterschap van z'n
ontwerpers is af te zien.
De Renault 25 : werkelijk
een aparte klasse.

Renault 25 V6 Injection







De Renault 25 : doordacht tot in de kleinste details. Uitgewerkt met de grootste nauwkeurigheid. Door uitgebreid onderzoek in de windtunnel en toepassing van de modernste technologie kon een ongelooflijk lage luchtweerstand, Cx-waarde van 0,28 (TS) worden bereikt. Resultaat : een prachtig ontwerp met een vloeiende lijn.

Renault 25 V6 Injection.







Een auto is een communicatiemiddel. Van die gedachte is Renault uitgegaan bij het ontwerpen van de uitrusting van de Renault 25. Alles is erop gericht informatie optimaal door te geven. Moderne electronica maakt op eenvoudige manier het contact mogelijk tussen mens en machine. Renault 25, de doordachte uitrusting leidt ook een nieuw tijdperk in van de veiligheid achter het stuur.

Renault 25 V6 Injection



Het interieur van de Renault 25 is ontworpen als een open ruimte welke zo is ingedeeld dat de inzittenden goed contact met elkaar kunnen houden. Renault 25, originele vorm van modern rijcomfort door een doordachte, intelligente interieurinrichting.





Het gevoel van welzijn in een auto is recht evenredig met de beschikbare ruimte. Deze optimaal benutte ruimte van de Renault 25 en de onderlinge harmonie van de gebruikte materialen geven u een nieuw gevoel van welzijn.

Renault 25 V6 Injection

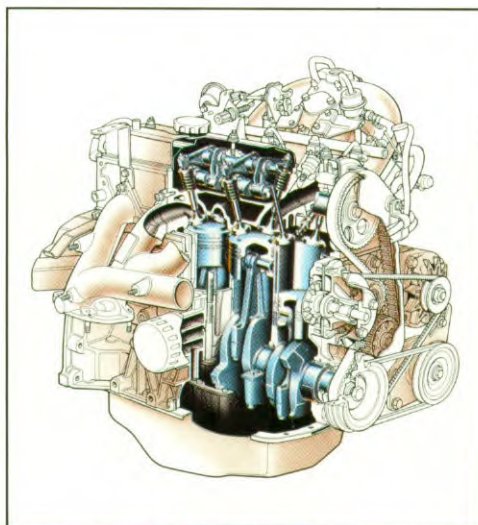


Technische oplossingen waardoor de Renault 25 op eenzame hoogte komt te staan: een klasse apart.

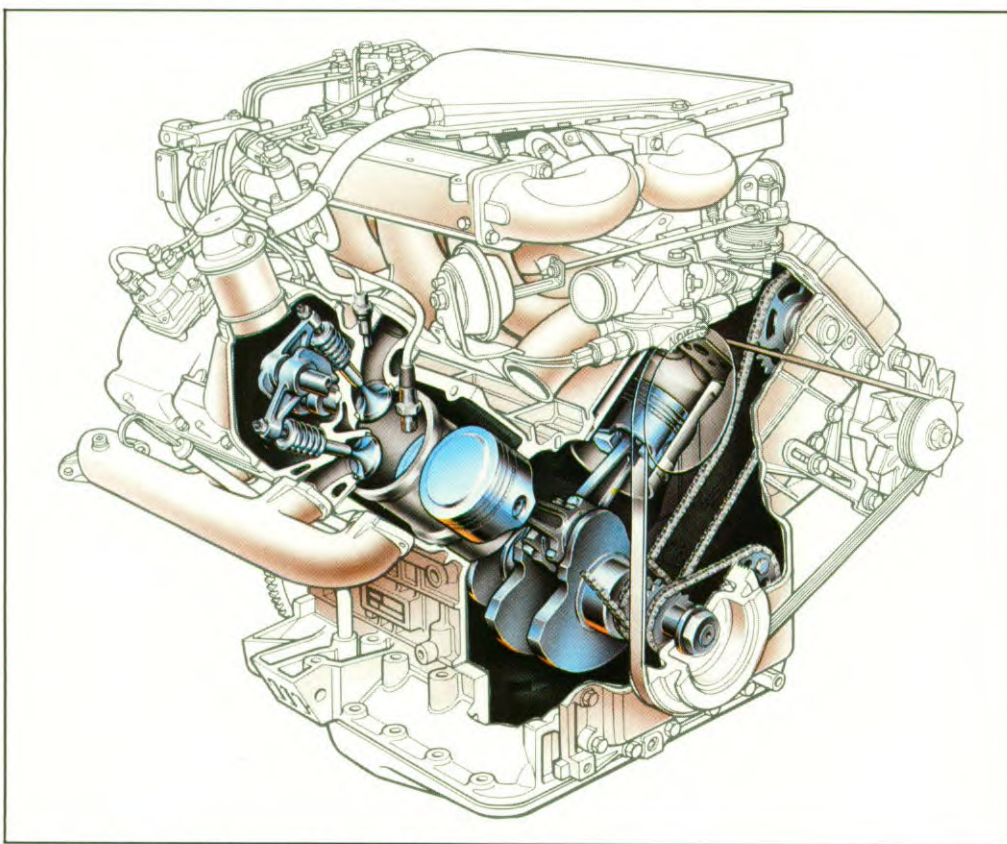
De Renault 25 biedt keuze uit 5 verschillende motoren, benzine of diesel, al of niet met Turbo-compressor. Wat de automobilist ook voorop stelt, snelheid, acceleratievermogen of zuinigheid, er is altijd een motor die bij hem past.

3 benzinemotoren:

— **1995 cm³ motor**, 4 cylinders, tweetraps carburateur. Max vermogen:

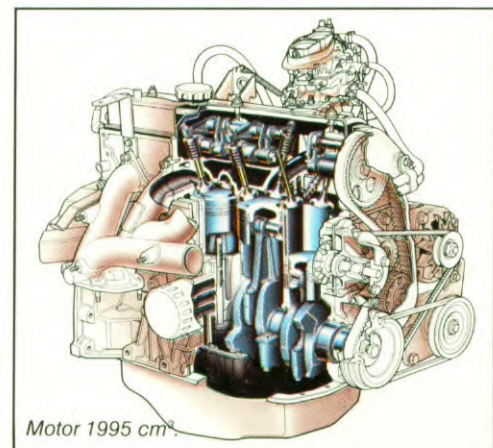


Motor 2165 cm³ met elektronische brandstofinspuiting.



Motor 2664 cm³ V6 met brandstofinspuiting.

103 DIN pk bij 5500 t/min. Max. koppel: 16,5 DIN mkg bij 3000 t/min. Topsnelheid: 182 km/h (TS en GTS).



Motor 1995 cm³.

— **2165 cm³ motor**, 4 cylinders, Renix elektronische brandstofinspuiting. Max. vermogen: 123 DIN pk bij 5250 t/min. Max. koppel: 18,5 DIN mkg bij 2750 t/min. Topsnelheid: 195 km/h (GTX).

— **2664 cm³ motor**, V6, «K jetronic» brandstofinspuiting. Max. vermogen: 144 DIN pk bij 5500 t/min. Max. koppel: 22,4 DIN mkg bij 3000 t/min. Topsnelheid: 201 km/h (V6 Injection).

2 Dieselmotoren:

— **2068 cm³ motor**, 4 cylinders, mechanische brandstofinspuiting. Max. vermogen: 64 DIN pk bij 4500 t/min. Max. koppel: 12,9 DIN mkg bij 2250 t/min. Topsnelheid: 155 km/h (TD en GTD).

— **Zelfde 2068 cm³ 4 cylinder motor**, maar nu met door uitlaatgas

aangedreven turbocompressor en gekoelde inlaatlucht. Geeft een vermogen van 85 DIN pk bij 4250 t/min. en bereikt, bij 2000 t/min. een max. koppel van 18,5 DIN mkg. Topsnelheid: 172 km/h (Turbo D).

Vijfbak of elektronisch gestuurde automaat. Alle versies van de Renault 25 zijn uitgerust met een vijf-versnellingsbak, geheel gesynchroniseerd en met vergrendeling van de achteruit om verkeerd inschakelen, wat ernstige gevolgen zou kunnen hebben, te voorkomen. De overbrengingen zijn zo berekend dat het meeste profijt wordt getrokken van de kracht van de motor, wat betreft de verhouding brandstofverbruik/prestatie.

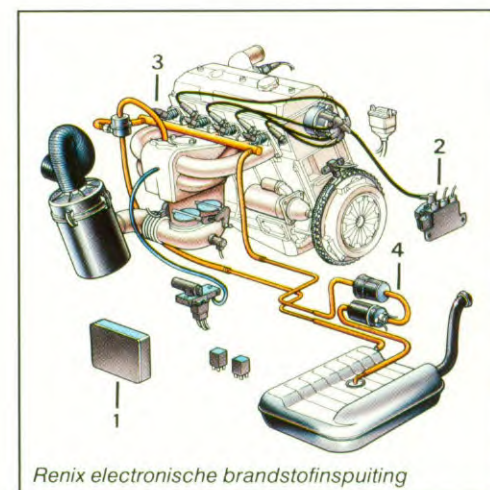
Tegen meerprijs kan de GTS, GTX en de V6 Injection geleverd worden met een elektronisch gestuurde automaat.

Renix elektronische brandstofinspuiting. De 2,2 liter motor van de Renault 25 GTX heeft het voordeel van een nieuw systeem van brandstofinspuiting: RENIX elektronische injectie. Een integraal systeem, met een centrale regeleenheid van waaruit zowel de inspuiting als de ontsteking worden geregeld.

Met alle rijomstandigheden wordt rekening gehouden: starten, koude motor, stationair toerental, optrekken, snelheid verminderen, hoogte enzovoort... De omstandigheden worden geanalyseerd en direct wordt het lucht/brandstofmengsel aangepast en de ontstekingsvervroeging zo geregeld als voor die situatie ideaal is. Zo worden de ongemakken voorkomen die vele, ook moderne, motoren nog steeds hebben: schokken, hoog brandstofverbruik bij wegrijden en koude motor, vermogensverlies op grotere hoogte, brandstofverspilling bij afremmen op de motor enz. De elektronische inspuiting geeft, naast onvergelykbare souplesse, een maximum rendement, wat zich vertaalt in aanzienlijke brandstofbesparing.

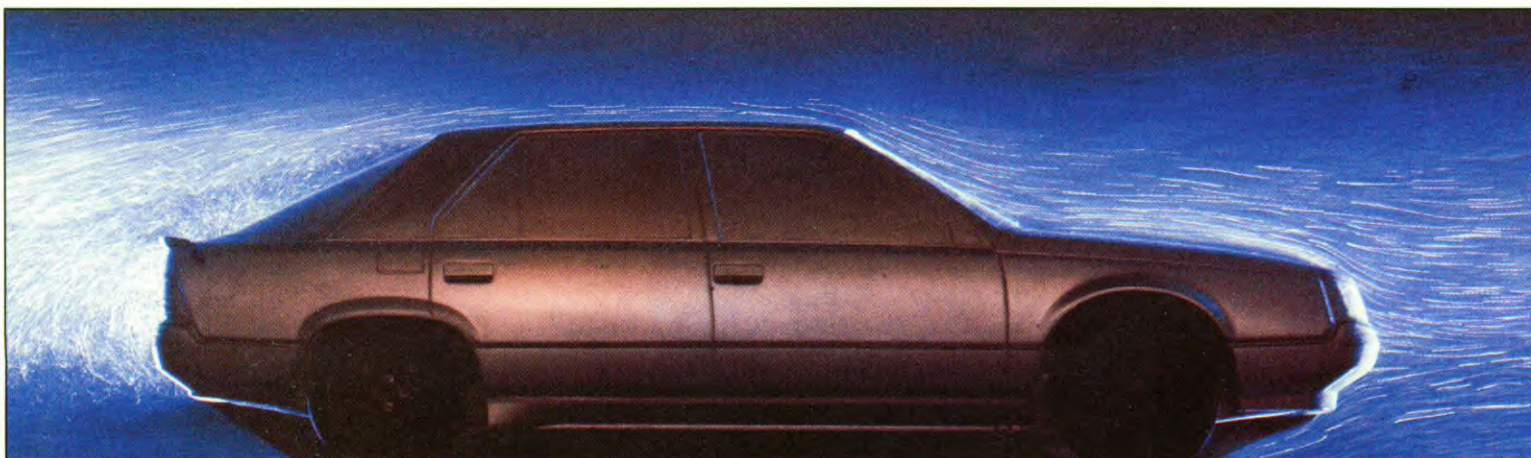
De bedrijfszekerheid van de motor is verbeterd. De luchtvervuiling is tot een minimum gereduceerd.

Cx vanaf 0,28. Het esthetisch uiterlijk van de Renault 25, vrucht van artistieke



Renix elektronische brandstofinspuiting

1. elektronische rekenenheid
2. rekenenheid van de ontsteking
3. elektronische brandstofinspuiting
4. elektronische brandstofpomp



De luchtstroom wordt d.m.v. een laserstraal in de windtunnel zichtbaar gemaakt.

verbeeldingskracht is nog bijgeslepen in de windtunnel, zodat het fraaie met het nuttige is verenigd. Dat is te zien aan de luchtweerstandcoëfficiënt: $C_x = 0,28$, de laagste waarde in deze categorie. Dit record betekent in de praktijk: stil en zuinig rijden, ook bij hogere snelheden.

Vering door computer berekend. De Renault 25 heeft voorwielaandrijving en 4 onafhankelijk geveerde wielen. Deze basisconstructie heeft zijn nut bewezen in het Renault programma, zowel wat betreft rijcomfort als veiligheid (wegligging en remmen). Wat nieuw is zijn de middelen waarmee deze beproefde constructie is geoptimaliseerd. Deze middelen zijn

achtertrein lichter worden uitgevoerd, de vering worden berekend met een precisie die tot nu toe niet mogelijk was. Zodoende is een zeer doeltreffende variabele vering ontwikkeld.

b. de toepassing van moderne, geraffineerde technieken (geïntegreerde lagers, fuseedragers achter uit lichtmetaal, holle schokdemperstelen achter) resulteerde ook weer in gewichtsvermindering.

c. met nieuwe, verfijnde onderzoeksmethoden wordt de strijd aangeboden met overvloedige wrijving (b.v. bij de bevestigingspunten van de wielophanging aan de carrosserie) waardoor de dwarskrachten aanzienlijk

kooiconstructie die de inzittenden beschermt. Ook hier heeft de computer weer geholpen deze constructie te optimaliseren door met de grootst mogelijke precisie de plaats te bepalen van de versterkingen (onder de voorruit, in de portieren) en de toepassing van gelaste holle delen die een stevige dakconstructie waarborgen.

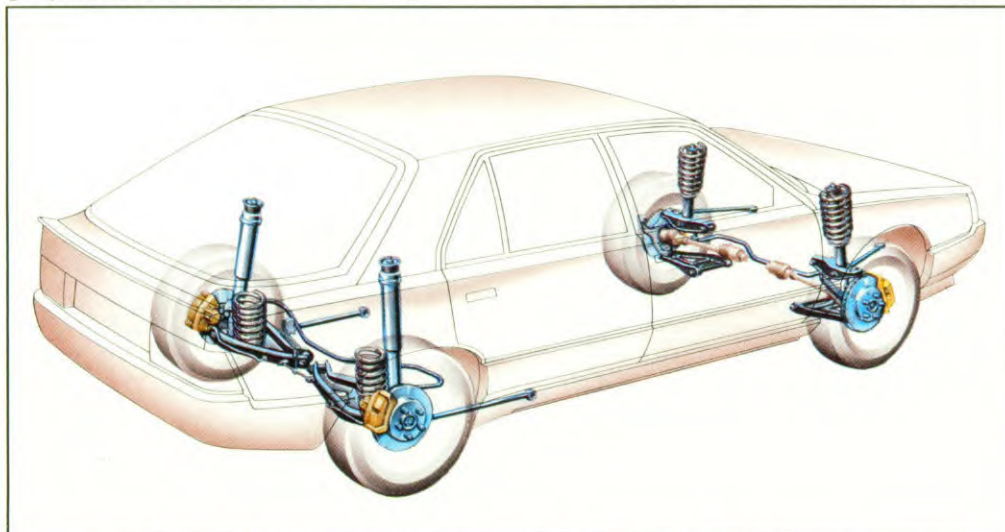
Bescherming van de buitenkant. Het is niet voldoende om een kooiconstructie te bedenken die bescherming biedt bij botsingen. De carrosserie moet ook tegen wat kleine stootjes kunnen. Daar is bij de Renault 25 danig rekening mee gehouden: Bumpers van versterkt polyester voor en achter. Bij de Turbo D zijn speciale luchtinlaatopeningen aangebracht in de voorbumper. Met donkergrijze kleur onderstrepen ze nog eens de zuiverheid van de aerodynamische vormgeving van de carrosserie.

Brede beschermstrips langs de flanken (smalle strips bij de TS/TD) completeren de rondom-bescherming van de Renault 25.

Goed zicht onder alle omstandigheden. Altijd goed zicht, zowel overdag als 's nachts, is een van de belangrijkste veiligheidseisen. De meest doelmatige oplossingen werden verwerkt in de Renault 25 om aan deze eisen te beantwoorden. De voorruit van gelaagd glas met een oppervlak van $1,05 \text{ m}^2$, biedt een uitzonderlijk breed uitzicht.

De krachtige aanjager verdrift in een oogwenk sporen van vocht. De ruitwisser aan de kant van de chauffeur is gemonteerd op een as die 30 graden naar voren is gekanteld. Een detail mis-schien, maar zo wordt voorkomen dat bij hoge snelheden (en juist dan is goed zicht noodzakelijk) de ruitwisser van het glas wordt gelicht door de rijwind. De computer heeft niet alleen geholpen bij de vormgeving, maar heeft bij $3,43 \text{ m}^2$ glas rondom ook gezorgd dat de chauffeur praktisch geen last van dode hoeken heeft. Achterruitverwarming bij alle versies.

Rechthoekige H4 halogeen koplampen. Dubbele halogeen (H4 + H1) koplampen op de V6 Injection. Achter zijn alle functies samengebracht in grote achterlichten met inbegrip van een mistlamp aan de kant van de bestuurder.



Vier onafhankelijk geveerde wielen, voortrein met negatieve stuurstraal en anti-duikinrichting.

gevonden in de moderne electronica, in nieuwste technieken en verfijnde nieuwe onderzoeksgebieden.

De wieluitlijning van de voortrein is nieuw met zeer goede anti-duik eigenschappen. De voortrein echter is in principe bekend: wielophanging aan 2 boven elkaar gelegen wielaagarmen, negatieve stuurstraal, schroefveren, stabilisatorstang, hydraulische telescoop-schokdempers.

Achterwielophanging met lange, hoog gesteunde schokdempers, schroefveren met variabele veerkracht en stabilisatorstang.

Deze constructie is op drie manieren geoptimaliseerd:

a. ontworpen met behulp van de computer. Zo konden voor- en

zijn afgenomen.

Remsysteem met dubbele kruislings gescheiden circuits.

De kruislings gescheiden remcircuits kunnen in geval er een uitvalt, nog altijd 50 % van de remcapaciteit opbrengen, terwijl de wagen niet uit het spoor raakt, mede dank zij de negatieve stuurstraal. Geventileerde remschijven voor op alle modellen. Achter: trommelremmen bij TS, GTS, GTX, TD, GTD en Turbo D; schijfremmen bij de V6 Injection.

Veiligheid voorop. Nog een principe waar Renault de grote promotor van is geweest, dat zijn juistheid heeft bewezen en dat verder werd ontwikkeld voor de Renault 25: de zelfdragende carrosserie met progressief vervormbare kreukelzones voor en achter en een

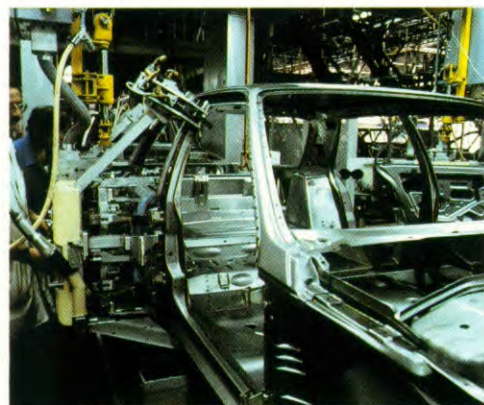
Techniek en precisie - zo kan de wagen aan de hoogste eisen voldoen

We zullen deze uitspraak aan de hand van een aantal voorbeelden illustreren.

De toleranties gehalveerd. Bij montage moet rekening gehouden worden met toleranties. Bij de opbouw van de carrosserie van de Renault 25 is de normale tolerantie gehalveerd door gebruik van nieuwe machines en nieuwe assemblagetechnieken. De uitzonderlijk hoge graad van nauwkeurigheid die zo wordt bereikt blijkt uit de afwerking. Een dergelijke precisie was tot nu toe niet mogelijk.

Driedimensionele controle. Om te zorgen dat er ook streng de hand wordt gehouden aan de tolerantie-standaard is in de assemblagelijlijn ultra-gevoelige controleapparatuur ingebouwd.

Driedimensionele robots verrichten negentig hoekmetingen en binnen drie minuten zijn de gevonden waarden



Voor-montage van de portieren wordt door een robot gecontroleerd.



Controle van de toleranties.

afgezet tegen de in het computer-geheugen opgeslagen waarden.

Controle op waterdichtheid voor het lakken. Iedere carrosserie van de Renault 25 wordt vóór de verboden gecontroleerd op waterdichtheid. Deze nieuwe methode maakt het mogelijk onmiddellijk eventuele lekkages te ontdekken en te herstellen.

De strijd tegen het lawaai. Niemand heeft iets aan een geruisloze motor als

deze niet soepel is opgehangen. Het is maar een voorbeeld, maar het zegt wel iets over de moeite die wordt gedaan om van de Renault 25 een zo geruisloos



Controle van de lak.

mogelijke wagen te maken: allerlei oorzaken van lawaai worden opgespoord, op alle mogelijke plaatsen wordt het aantal decibels omlaag gebracht. Het gaat natuurlijk in de eerste plaats om de twee voornaamste trillingsbronnen: de motor en de daaraan gekoppelde versnellingsbak. Plaats en vorm van de motorsteunen zijn het resultaat van diepgaande studies, minder speling in de tandwielen, met beter afgewerkte oppervlakken — dat scheelt weer decibels. Het gonzen op de grote weg is gereduceerd door de verbindingen motor-versnellingsbak stijver te maken.

Verder zijn in het interieur zeer goede geluidsabsorberende materialen gebruikt, zelfklevende matten, schuimmateriaal, de deuren hebben een dubbele afdichting, alle gaten (bedrading, bedieningshendels) zijn zorgvuldig afgedicht, enzovoort...

Reflexiegeluid wordt geabsorbeerd door panelen... Het afdichtingsrubber onder de portieren vermindert het karakteristieke, maar hinderlijke geluid van banden op een nat wegdek. Onvermijdelijke geluiden worden gedempt tot een «vriendelijk» niveau: dichtslaan de deuren, vergrendeling van



Het gladstrijken van de mastiek.

de sloten, bediening van het schuifdak (met motor in de bagageruimte achter). De Renault 25 is geluidsarm, en ook dat is weer het resultaat van veel onderzoek en nauwkeurige montage.

Anti-corrosie. De Renault 25 krijgt een

bijzonder effectieve bescherming tegen corrosie, niet alleen d.m.v. de zeer effectieve cataforese behandeling, maar gaat daarbij nog een stapje verder.

Zo worden voor het eerst alle voorbereidende fasen (zink-fosfaatbehandeling, cataforese, grondlak) uitgevoerd door volledige onderdompeling van de carrosserie en alles wat daar aan vast zit. De belangrijkste delen zijn vervaardigd van plaatwerk dat vooraf langs electrolytische weg of met zincrometaal is beschermd. De delen van de carrosserie die het meest te lijden hebben, zoals de voorspatschermen, krijgen een dubbele laag mastiek. De roestwerende kwaliteiten van de schroefverbindingen worden voortdurend gecontroleerd.

Hoe efficiënt de gekozen oplossingen zijn blijkt uit proeven waarbij onderdelen, eenheden en hele wagens zo extreem worden overbelast dat in korte tijd zichtbaar wordt hoe een auto na jarenlang gebruik er uit zal zien. En dan zijn er nog de rijproeven op het testcircuit, met daarnaast proeven onder de meest extreme omstandigheden (hitte, kou, steenslag, pekkel, vocht)...

Afwerking. Weer een terrein waarop de Renault 25 verbetert en innoveert. Zo wordt alle mastiek gladgestreken en «gebakken» in een speciale oven, tegelijk met de toegepaste lijmen.

Dit om te voorkomen dat mastiek of lijm zal reageren met de verf en ook om een volkomen vlak oppervlak te krijgen. Tussen de cataforese en het eigenlijke lakken zit nog een behandeling: er wordt een nieuwe, speciale grondverf aangebracht die de glanslak soepel



De lak wordt door robots gespoten.

houdt, dus: minder kans op beschadiging door steenslag.

Vóór het lakken wordt de carrosserie nog éénmaal geschuurd. Tenslotte volgt de definitieve laklaag waarop bij metallic lakken nog een extra vernislaag wordt aangebracht, die de Renault 25 glans en rijkdom geeft. Is schoonheid niet het hoogste goed?

Renault 25 V6 Injection
2664 cm³ met brandstofinspuiting -
144 DIN pk

Ruimte benutten is
een kunst

De Renault 25 is geen lange wagen, hij is zelfs een paar centimeter korter dan het gemiddelde van vergelijkbare Europese reisswagens. Maar zijn binnenruimte is zeer royaal. Bovendien biedt deze reisswagen de passagiers op de achterbank minstens zoveel zitcomfort als de mensen voorin.

Hoe uitnodigend is deze wagen !
Neemt u maar eens plaats op die brede achterbank. De armsteun in het midden



De plaatsing van de voorstoelen garandeert een goed uitzicht voor de achterpassagiers.



Achterbank met geïntegreerde hoofdsteunen.

kan worden opgeklapt. Dan is er royaal plaats voor drie. De voorstoelen benemen geen uitzicht, de passagiers achterin zijn dus niet veroordeeld het landschap alleen door de zijruiten te zien. Daartoe zijn de voorstoelen iets naar buiten geplaatst en de — overigens buitengewoon sterke en betrouwbare — hoofdsteunen hebben wat bescheidenere afmetingen. Trouwens: ook de zitplaatsen achterin zijn voorzien van geïntegreerde hoofdsteunen. Armleuningen zijn ingebouwd in de deurpanelen, hetgeen ten goede komt aan de binnenruimte zowel voor als achter.

Tegen meerprijs is rundlederen bekleding leverbaar.

Ruimte voor de bestuurder. Hoeveel rekening er ook gehouden is met de passagiers op de achterbank, hoe uitnodigend het interieur er ook uitziet, één ding is duidelijk: de plaats van de bestuurder is uitermate belangrijk. Stoelen naar een nieuw ontwerp,

resultaat van de laatste ergonomische studies door Renault: lange zitting, zijdelingse steun, soepel en toch stevig. Makkelijk te verstellen zodat iedereen de ideale zithouding kan vinden.



Armsteun op de achterportier met opbergvak en asbak.



Tassen in de voorstoelen voor de achterpassagiers.



Zelfs de helling van de rugleuning en de afstand tot stuur en pedalen is elektrisch regelbaar.

Het met leder bekleed stuurwiel is in hoogte verstelbaar, ligt goed in de hand. En dadelijk zult u merken hoe moeiteloos en comfortabel het rijdt met stuurbekrachtiging.

Rechts, op de plaats waar uw hand instinctief grijpt, zit de versnellingshendel met daarnaast 3 schakelaars. De eerste voor het gelijktijdig vergrendelen van de 4 portieren, de achterklep en de klep voor de tankdop. De tweede voor het in werking stellen van de ruitewisser achter, de derde voor de snelheidsregelaar, een instrument dat ervoor zorgt dat een tevoren ingestelde snelheid niet wordt overschreden, waarbij accelereren onverminderd mogelijk blijft. Bijzonder nuttig. Vooral op de grote weg.

Links, ingebouwd in het portier, een kleine bedieningseenheid voor verschillende elektrische functies: het bedienen van de 4 ruiten vóór en achter,



Centrale armsteun met elektrische bediening van de voorstoelen.

voor de ruit in het linker voorportier, die met één druk op de knop geheel open of dicht gaat — handig bij tol of parkeergarage, de vergrendeling van de beide ruiten achter (voor de veiligheid van de kinderen), het instellen van de verwarmde buitenspiegels, de greep voor het openen van het portier: een uitgekiend en zeer functioneel



Bedieningsknoppen op de middenconsole.

toetsenbord waar U veel plezier van zult hebben.

Het dashboard: stijlvol en functioneel. Functioneel: alles wat belangrijk is bij het rijden zelf, meters voor de controle van de verschillende



Armsteun van de bestuurder met opbergvak.



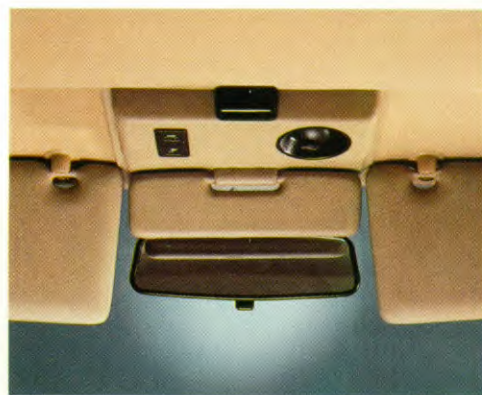
Bedieningspaneel in armsteun van de bestuurder.

functies, waarschuwinglampjes, zijn op het instrumentenpaneel samengebracht en zo gegroepeerd dat de informatie eenvoudig en direct overkomt. Het paneel is afgeschermd met een kap tegen het spiegelen. Dan ziet u tenminste als u 's nachts met de Renault 25 rijdt, niets anders dan de weg door de voorruit, zonder hinderlijke reflecties. Daarbij kunt u ook nog de dashboardverlichting regelen.

Eén detail dat onmiddellijk opvalt bij de eerste blik over het dashboard: twee ronde meters, de klassieke vorm, de snelheidsmeter en de elektronische



Elektrisch verwarmde en instelbare buitenspiegel.



Dakconsole met kaartleeslamp en centraal zonneklepje.

toerenteller. Voor die oplossing kiezen zowel rustige rijders als sportievelingen, omdat op die manier de informatie het snelst, als in een reflex wordt opgenomen. Tussen deze meters een groep controlelampjes voor verschillende belangrijke functies: dimlicht, grootlicht, richtingaanwijzers, handrem, enzovoorts. Bovendien waarschuwinglampjes in twee kleuren: oranje = waarschuwing, rood = alarm. Gekoppeld aan oplichtende aanwijzingen «SERVICE» of «STOP» en aan de gesproken waarschuwing.

De waarschuwinglampjes rechts zijn, ter controle van: remblokslijtage, niveau van het water voor de ruitesproeiers, enz.



Centraal informatie paneel in het dashboard.

... De waarschuwinglampjes links geven een storing aan in het laadsysteem van de accu, en in het remsysteem, bij onjuiste oliedruk en temperatuur van het koelwater.

De elektronische beveiliging. De Renault 25 is op het eerste gezicht een originele, een vooruitstrevende moderne wagen waaraan duidelijk het meesterschap van de ontwerpers is af te zien — maar pas echt origineel en vooruitstrevend is de toepassing van de elektronica, niet alleen op mechanisch gebied (ontsteking, brandstofinspuiting) maar ook wat betreft de uitrusting van het dashboard: de toerenteller en het bewakingssysteem «STOP» en «SERVICE», met dubbele functie (rood als alarm, oranje als waarschuwing). Dit om het advies «STOP» en «SERVICE» kracht bij te zetten.

Het systeem bestaat uit sondes en een rekeneenheid die controleert of alle gegevens die worden verzameld ook onderling kloppen. Bovendien kunnen deze gegevens op ieder moment worden afgelezen.

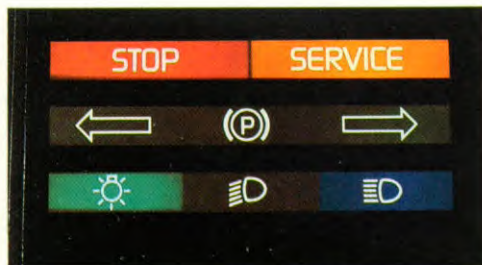
«STOP» en «SERVICE» omvat: de oliedruk, de koelwatertemperatuur, het remsysteem en de slijtage van de remblokken, het laadsysteem, het niveau van de vloeistof voor de ruitesproeier, de

werking van de automatische transmissie.

Verder is er ook de elektronica toegepast bij de centrale vergrendeling van de sloten van de portieren, de achterklep en klep van de tankdop (op afstand te bedienen door middel van infraroodstraling); het snel openen en sluiten van de ruit aan de kant van de bestuurder en de snelheidsregelaar (bediend door drukschakelaars op het stuurwiel). Door de infrarood-afstandsbediening wordt ook de interieurverlichting ontstoken, die bovendien nog enige seconden na het sluiten van de portieren blijft branden.

De boordcomputer.

In de Renault 25 krijgt u ook informatie



Waarschuwinglampjes «STOP» en «SERVICE».

langs elektronische weg. Uitgerekend door de boordcomputer en zichtbaar gemaakt midden op het dashboard.

Zo is steeds af te lezen: de hoeveelheid benzine (in liters) in de tank. Op verzoek wordt zichtbaar: de actieradius, de afgelegde afstand, de gemiddelde snelheid vanaf een punt O dat ieder moment opnieuw kan worden gekozen, het benzineverbruik op een bepaald moment en het gemiddelde benzineverbruik.

Door deze informatie kan de bestuurder zijn objectieve waarneming



Bedieningsknoppen van de snelheidsregelaar.



Bedieningshendel van de automatische transmissie.

toetsen aan de realiteit, hij kan zijn ritten optimaliseren (gemiddeld verbruik,

actieradius) en een zo gunstig mogelijke route kiezen.

Deze informatie is een uitstekende hulp waar u al gauw dankbaar gebruik van zult maken.



Afreespaneel boordcomputer.



Hoeveelheid brandstof.



Actieradius



Afgelegde afstand.



Gemiddelde snelheid.



Aktueel verbruik



Gemiddeld verbruik.

Een waarschuwend woord. Nog een verworvenheid en misschien wel de meest spectaculaire van de elektronica: signalering door middel van een - Engels sprekende - computerstem.

Autorijden vereist tegenwoordig veel concentratie — de weg, de verkeerstekens, de medeweggebruikers en de achteruitkijkspiegel gunnen in de praktijk de ogen weinig tijd om ook nog eens de instrumenten af te lezen.

Bij druk verkeer en slechte weersomstandigheden en vooral bij nacht wordt het aflezen nog moeilijker. De ogen worden vermoeid, de blik is

ingesteld op feiten in de verte.

Dan zal een auto moeten kunnen spreken... De Renault 25 bezit inderdaad deze gave. Geen lange verhalen. Korte en bondige waarschuwingen:



Het op nul zetten van de boordcomputer.



Bedieningsknoppen van de computer stem.

Wat werd vergeten: Handrem nog aangetrokken; portieren, motorkap, achterklep niet goed gesloten (melding vanaf 15 km/h); koplampen vergeten uit te doen.

De waarschuwingen: Defecte verlichting (parkeerlichten, nummerbordverlichting of remlichten). Controle van o.a.

minimum brandstofvoorraad; versleten remblokken.

Tegelijk met het oplichten van de oranje waarschuwing «SERVICE» en de betreffende waarschuwinglampjes op het dashboard, hoort u waarvoor de waarschuwing geldt.

De alarmsignalen. Oliedruk te laag; motortemperatuur te hoog; defect in elektrische installatie; defect in remsysteem.

In dit geval brandt de rode indicatie plus de betreffende waarschuwinglampjes. De boodschap luidt nu: onmiddellijk stoppen. Vervolgens krijgt U advies met betrekking tot de redenen voor het stoppen. Bijvoorbeeld: Als de motor te heet wordt en de oliedruk is normaal; niet doorrijden. Gezeten achter het stuur van de Renault 25 hoort u haar spreken. En zij geeft de benodigde informatie.

Verwarming en ventilatie. Zeer uitgebreid onderzoek en tests waren nodig om voor de Renault 25 die verwarming te vinden die past bij een wagen van dergelijke klasse. Het doel werd bereikt door de regeling van warme en koude lucht te koppelen aan een constante luchttoevoer die onafhankelijk is van de snelheid waarmee de auto rijdt. Zo is in de praktijk het verwarmingssysteem van de Renault 25:

1) krachtig: de capaciteit van de aanjager is verdrievoudigd (t.o.v. de tot nu toe gebezigde normen voor de duurdere wagens) zodat de verwarming



Bedieningspaneel verwarming en ventilatie.

waarmee nu standaard alle Renault 25 modellen zijn uitgerust zo krachtig is als bij installaties die vroeger alleen tegen meerprijs werden ingebouwd voor koudegebieden. Voordelen: voorruit en zijramen zijn in een oogwenk ontdooid.

2) onafhankelijk van de rij-omstandigheden: de verwarmingsradiator, gevoed door de koelvloeistof van de motor, heeft nagenoeg altijd dezelfde temperatuur, wat betekent dat steeds dezelfde maximale warmte kan worden afgegeven ongeacht het toerental of de belasting van de motor. De hoeveelheid lucht van de verwarming wordt bepaald door een elektrische ventilator zodat, onafhankelijk van de rijnsnelheid, een aangenaam klimaat in het interieur heerst.

3) makkelijk te regelen: doordat de warme lucht steeds op de hoogste temperatuur beschikbaar is kan de temperatuur eenvoudig, precies en traploos worden geregeld door het bijmengen van frisse lucht.

4) gelijkmatig verdeeld: de ventilatie-openingen zijn zo aangebracht dat de warmte vóór en achter gelijkmatig kan worden verdeeld.

Bij de V6 Injection hebben de achterpassagiers bovendien de beschikking over twee apart regelbare ventilatie-openingen.

5) makkelijk te bedienen: de bediening van het verwarmingssysteem midden op het dashboard, bestaat uit 3 kartelwielletjes (temperatuur, verdeling



Achterconsole met uitstroomopeningen voor verwarming en apart regelbare ventilatie-openingen, asbak plus aansteker en elektrische zijruitbediening.

van de luchtstroom, aan/uitschakelaar en ventilatormotor) met omschrijving in de vorm van symbolen. Schuifregelaars laten in één oogopslag zien hoe de installatie is afgesteld.

Radio Renault (tegen meerprijs)

- Radiopaneel in middenconsole waarin zijn opgenomen een tuner met frequentiezoekmogelijkheid en microcomputer waardoor bij gebruik in MCC automatisch de sterkste frequentie voor uw FM-programma wordt gekozen — drie golf bereiken, kort, lang en FM. Zes voorkeuze mogelijkheden + zes in MCC.

- Cassettespeler met autoreverse, Dolby-systeem en mogelijkheid voor metal-cassettes.



Radiopaneel: 4 x 20 Watt hifi-stereo versterker - autoreverse cassettespeler - tuner - balansregelaar.

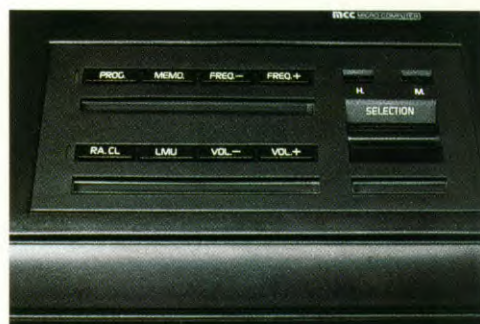
- 4 x 20 Watt hifi-stereo versterker en mengpaneel waarmee het geluid naar uw persoonlijke wens kan worden afgestemd.

- Een paneel in het dashboard geeft u d.m.v. vloeibare kristallen de tijd, buitentemperatuur, gekozen frequentie. Bovendien een aantal bedieningsknoppen voor het instellen en programmeren van de radio.

- De zes speakers geven een optimale geluidswaergave in het interieur.



Aflezing van tijd, buitentemperatuur en gekozen frequentie.



Bedieningspaneel van de radio.

- De bedieningsknoppen die rechts aan de stuurkolom zijn geplaatst maken het mogelijk dat de bestuurder zonder dat hij zijn handen van het stuur hoeft te nemen, de geluidssterkte wijzigt, de balans van de speakers voor en achter verandert of een andere zender kiest.



Bediening van de radio aan de stuurkolom.



Renault 25 GTS
1995 cm³ - 103 DIN pk

Renault 25 GTX
2165 cm³ met brandstofinspuiting -
123 DIN pk

Renault 25 GTD
2068 cm³ Diesel - 64 DIN pk

Renault 25 Turbo D
2068 cm³ Diesel - 85 DIN pk

Een groot deel van de uitrusting van de Renault 25 V6 Injection is terug te vinden bij de modellen GTS, GTX, GTD en Turbo D.

Met name de elektronische voorzieningen die bijdragen tot extra veiligheid.

Signalering door een computerstem (Zie V6 Injection...)

Standaard bij de GTX en Turbo D. Gesproken boodschappen als herinnering, waarschuwing en alarmsignaal.

Boordcomputer (Zie V6 Injection...) Standaard bij GTX. Deze module heeft een dubbele digitale aflezing op het instrumentenpaneel:

- 1) benzine voorraad in liters
- 2) gemiddeld verbruik, actueel verbruik, afgelegde afstand, actieradius, gemiddelde snelheid.

Centrale portiervergrendeling. De sloten van alle portieren, achterklep en het klepje van de tankdop worden

gelijktijdig elektrisch vergrendeld. Dit systeem is bij de GTX en Turbo D voorzien van een infrarood-afstandsbediening.

Ruiten. Gelaagde voorruit, verwarmde

achterrui. Elektrisch bediende zijruiten vóór.

Ruitewisser op de achterrui. Groen getint zonwerend glas bij Turbo D en GTX (tegen meerprijs bij GTS en GTD).





Aflegbakjes op middenconsole.



Elektrische zijruitbediening vóór.



Radio paneel (tegen meerprijs).



Digitaal klokje met aflezing buitentemperatuur.



Interieur Renault 25 GTS.

Stoelen. De voorstoelen zijn hetzelfde als bij de V6 Injection, wat betreft vorm en plaatsing zodat ook hier de passagiers achter een uitstekend uitzicht naar voren hebben. Geheel verstelbare rugleuningen en hoofdsteunen standaard.

Brede achterbank, opklapbare armleuning in het midden. Bij GTX en Turbo D geïntegreerde hoofdsteunen. Geheel bekleed met velours. Op de GTX en Turbo D is als extra rundleider bekleding leverbaar.

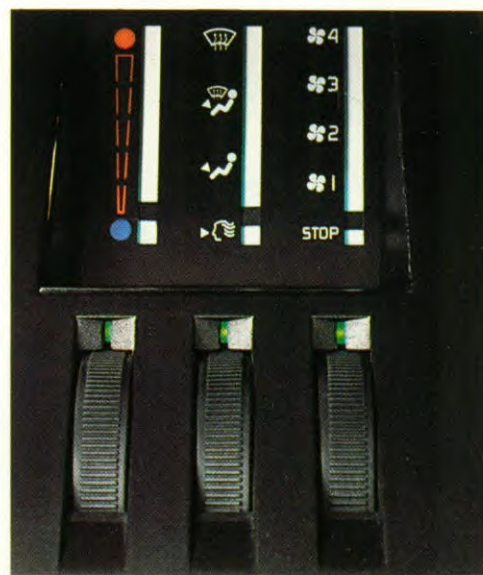


Armsteun achter met opbergvak en asbak.

Bagageruimte. De bagageruimte, bereikbaar via de achterklep die open gehouden wordt door twee telescoopsteunen heeft een inhoud van 442 dm³.

Een zeer eenvoudige handeling: druk het knopje in op de rugleuning van de achterbank en in één beweging kan nu zowel rugleuning als zitting worden weggeklapt waardoor een uitzonderlijk grote ruimte ontstaat: 902 dm³, en zelfs 1238 dm³ bij 2 buitenspiegels. Functioneel - ook achterin.

Een wagen moet zo flexibel mogelijk zijn in het gebruik en er is op dit gebied bij Renault dan ook diepgaand onderzoek verricht.



Bedieningspaneel verwarming en ventilatie.

Verwarming en ventilatie.

Een bedieningspaneel met dezelfde gebruiksmogelijkheden (verdeling warme/koude lucht) als bij de V6 Injection. Verdeling van de luchtstromen door:

- 4 luchtroosters waarvan 2 centraal op het dashboard geplaatst en 2 bij de uiteinden welke verstelbaar zijn in 4 richtingen.

- Vaste uitstroomopeningen boven het dashboard voor ontwaseming van de voorruit en zijruiten.

- Uitstroomopeningen bij de voeten zowel vóór als achter.

- Dit zeer eenvoudig te bedienen systeem verzekert een zeer doeltreffende verwarming en ventilatie vóór en achter onafhankelijk van de rijomstandigheden.

Renault 25 TS
1995 cm³ - 103 DIN pk

Renault 25 TD
2068 cm³ - 64 DIN pk

Geen gesproken boodschappen, geen boord-computer, maar wel, als bij alle Renault's 25, een elektronisch controlesysteem dat meldingen doorgeeft met een geluidssignaal of met waarschuwinglampjes in een «visuele taal» die aan duidelijkheid niets te wensen overlaat. Constant worden de volgende functies gecontroleerd: brandstofpeil, met waarschuwing voor «tanken»; oliepeil en oliedruk; koelwatertemperatuur met waarschuwing bij oververhitting; laden van de accu; peil van de remvloeistof; handrem; remblokslijtage; voorverwarmen bij Diesel; parkeerlicht,



Interieur Renault 25 TS.

klassieke waarschuwinglampjes. Zelfde digitaalklok met kwartskristallen midden op het dashboard.



Dashboard Renault 25 TS.

stadslicht en groot licht; richtingaanwijzers. Al deze lampjes zijn op het instrumentenpaneel samengebracht en overzichtelijk gegroepeerd. De bestuurder kan alles in één oogopslag overzien. Vooral opvallend zijn de twee grote lichten «Service» (oranje) en «Stop» (rood).

Dashboard. Instrumentenpaneel gelijk aan dat van de andere modellen, behalve dat de computer-uitlezing ontbreekt, die vervangen is door

Voorstoelen nieuwe stijl, met regelbare rugleuning, voorzien van hoofdsteunen. Geheel stoffen bekleding.

De verwarming is dezelfde als bij de versies GTS, GTX, GTD en Turbo D. En net zo functioneel, ook achterin: grote

achterklep met twee telescoopsteunen en een bagageruimte die met één handbeweging vergroot kan worden (tot 1238 dm³ toe, bij twee buitenspiegels). Zelfde uiterlijk (gestroomlijnde carrosserie, spoiler vóór en achter, gestroomlijnde buitenspiegel, aerodynamische wieldoppen enz...), zelfde gelaagde voorruit, zelfde veiligheidsgordels, zelfde voorzieningen voor de inbouw van een radio, en het stuur kan, net als bij de duurdere wagens, in hoogte worden versteld. De Renault 25 TS en TD hebben alles wat een toerwagen van uitzonderlijke klasse hebben moet.



Achterconsole met asbak.



Renault 25 TS.

UITRUSTING

	Renault 25 TS Renault 25 TD	Renault 25 GTS Renault 25 GTD	Renault 25 GTX	Renault 25 Turbo D	Renault 25 V6 Injection
Voorbumper met spoilerfunctie	•	•	•	•	•
Voor- en achterbumpers met strip en in voorbumper gemonteerde clignoteurs	—	—	—	—	•
Beschermstrips opzij	•	—	—	—	—
Brede beschermstrips opzij (gelijk aan bumpers)	—	•	•	•	•
Zwarte achterspoiler	•	•	—	—	—
Achterspoiler in kleur van de carrosserie	—	—	•	•	•
4 Lichtmetalen stijlwielen met 195/60 R 15 H banden	—	—	E	E	•
Halogeenkoplampen, rechthoekig (H4)	•	•	•	•	—
Dubbele halogeenkoplampen, rechthoekig (H4 + H1)	—	—	—	—	•
Koplampen van binnenuit verstelbaar	•	•	•	•	•
Linker buitenspiegel van binnenuit verstelbaar, handbediening	•	•	•	•	—
Linker en rechter buitenspiegel, verwarmd, van binnenuit elektrisch verstelbaar	—	—	—	—	•
Gelaagde voorruit en achterrautverwarming	•	•	•	•	•
Ruitewisser achter	—	•	•	•	•
Groen getint zonwerend glas	—	E	•	•	•
Stoffen bekleding	•	—	—	—	—
Velours bekleding	—	•	•	•	•
Rundlederen bekleding	—	—	E	E	E
Tassen aan de achterkant van voorste rugleuningen	—	—	—	—	•
Verstelbare rugleuningen vóór	•	•	•	•	•
Voorstoelen en rugleuningen elektrisch verstelbaar	—	—	—	—	•
Hoofdsteunen vóór in hoogte verstelbaar	•	•	•	•	•
Geïntegreerde hoofdsteunen achter	—	—	•	•	•
Stuurhoogte verstelbaar	•	•	•	•	•
Met leer bekleed stuur	—	—	—	—	•
Stuurbekrachtiging	—	•	•	•	•
Armsteunen met opbergvak, aan voor- en achterportieren	•	•	•	•	•
Opbergvak in armsteunen vóór afgesloten door deksel	—	•	•	•	•
Centrale armsteun vóór	—	—	—	—	•
Achterbank met centrale armsteun	•	•	•	•	•
Vilttapijt vóór en achter	•	—	—	—	—
Moquette tapijt vóór en achter	—	•	•	•	•
Insteevak in linker zonneklep en make-up spiegel in rechter zonneklep	•	•	•	•	•
Zonneklep boven binnenspiegel	—	•	•	•	•
2 Interieurlampen bediend door de 2 voorportieren	•	—	—	—	—
2 Interieurlampen bediend door de 4 portieren	—	•	•	•	•
Verstelbare spotlamp (als in vliegtuig) in dakconsole	—	•	•	•	•
Kaartleeslampje aan elke zijkant achter	—	—	—	—	•
Achterconsole met asbak en uitstroomopeningen voor verwarming	•	•	•	•	—
Achterconsole met uitstroomopeningen voor verwarming en apart regelbare ventilatie openingen, asbak + aansteker en elektrische zijruitbediening	—	—	—	—	•
Oliepeilmeter	•	•	—	—	—
Gecombineerde meter voor oliepeil en oliedruk	—	—	•	•	•
Meter voor turbodruk	—	—	—	•	—
Waarschuwinglampje voor brandstofpeil	•	•	•	•	•
Waarschuwinglampje voor niveau van ruitespoeiervloeistof	—	•	•	•	•
Waarschuwinglampjes «SERVICE» en «STOP»	•	•	•	•	•
Zoemer voor vergeten verlichting	•	•	—	—	—
Signalering door computerstem (herinnering, waarschuwing en alarm)	—	—	•	•	•
Digitaal uurwerk	•	•	•	•	•
Aflezing buitentemperatuur in uurwerk	—	•	•	•	•
Toerenteller	•	•	•	•	•
Radio-inbouw voorbereid (antenne-voeding-roosters voor luidsprekers)	•	•	•	•	•
Stereo-installatie (hi-fi versterker 4 × 20 W - ontvanger - balansregelaar - cassettespeler - 6 luidsprekers - bedieningssatelliet aan stuurkolom)	—	E	E	E	E
Elektrische zijruitbediening vóór	—	•	•	•	—
Elektrische zijruitbediening voor en achter + snel schakelaar voor ruitbediening links voor	—	—	—	—	•
Vergrendeling van elektrische zijruitbediening achter door bestuurder	—	—	—	—	•
Centrale elektrische vergrendeling van sloten van portieren, achterklep en klep van de tankdop	—	•	•	•	•
Infrarood afstandsbediening voor elektrische vergrendeling	—	—	•	•	•
Elektrische bekrachtiging voor het vergrendelen en ontgrendelen van de achterklep	—	—	—	—	•
Boordcomputer met 5 functies + numerieke aanduiding van brandstofvoorraad	—	—	•	—	•
Snelheidsregelaar	—	—	—	—	•
Elektrisch schuifdak	—	E	E	E	E
Automatische transmissie	—	E (GTS)	E	—	E
Airconditioning	—	—	—	—	E
Metaalkleurlak met vernislaag	E	E	E	E	E
Zwarte lak met vernislaag	—	—	E	E	E

• = Standaarduitrusting — = Niet leverbaar E = Als extra leverbaar

Enkele auto's in deze brochure kunnen zijn afgebeeld in een kleur die in Nederland niet leverbaar is.

TECHNISCHE GEGEVENS MODEL 1985

TYPE RENAULT 25	TS	GTS	GTS Automatic	TD	GTD	Turbo D	GTX	GTX Automatic	V6 Injection	V6 Injection Automatic
Aantal zitplaatsen	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5
CONSTRUCTIE : Voorwielaandrijving. Zelfdragende carrosserie met kooiconstructie.										
Rijklare gewicht (leeg) (kg)	1122	1122	1166	1172	1172	1238	1199	1189	1286	1267
Max. toelaatbaar gewicht (kg)	1590	1590	1590	1650	1650	1685	1635	1620	1720	1730
Max. toelaatbaar treingewicht (kg)	2900	2900	2900	2850	2850	2855	2985	2970	3320	3320
Max. toelaatbaar aanhangergewicht (ongeremd) (kg)	561	561	583	586	586	619	599	594	643	633
Max. toelaatbaar aanhangergewicht (geremd) (kg)	1310	1310	1310	1200	1200	1170	1350	1350	1500	1500
Totale lengte (m)	4,623	4,623	4,623	4,623	4,623	4,623	4,623	4,623	4,649	4,649
Totale breedte (m)	1,772	1,772	1,772	1,772	1,772	1,772	1,772	1,772	1,772	1,772
Hoogte, onbelast (m)	1,405	1,405	1,405	1,405	1,405	1,405	1,405	1,405	1,405	1,405
Interieurbreedte op schouderhoogte, voor (m)	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560	1,560
Interieurbreedte op schouderhoogte, achter (m)	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460	1,460
MOTOR : 4 cilinders in lijn - met bovenliggende nokkenas										
	Tweetraps carburateur			Mechanische brandstofinspuiting	Mechanische brandstofinspuiting turbocompressor		Elektronische brandstofinspuiting		V6 met bovenliggende nokkenassen K-jetronic brandstofinspuiting	
Cilinderinhoud (cm ³)	1995	1995	1995	2068	2068	2068	2165	2165	2664	2664
Boring x slag (mm)	88 x 82	88 x 82	88 x 82	86 x 89	86 x 89	86 x 89	88 x 89	88 x 89	88 x 73	88 x 73
Compressieverhouding	9,2 : 1	9,2 : 1	9,2 : 1	21,5 : 1	21,5 : 1	21,5 : 1	9,9 : 1	9,9 : 1	9,2 : 1	9,2 : 1
Max. vermogen kW ISO	74	74	74	46	46	63	89	89	104	104
DIN pk	103	103	103	64	64	85	123	123	144	144
bij t/min	5500	5500	5500	4500	4500	4250	5250	5250	5500	5500
Max. koppel Nm ISO	158	158	158	124	124	181	178	178	215	215
DIN mkg	16,5	16,5	16,5	12,9	12,9	18,5	18,5	18,5	22,4	22,4
bij t/min	3000	3000	3000	2250	2250	2000	2750	2750	3000	3000
TRANSMISSIE										
Aantal versnellingen vooruit	5	5	3	5	5	5	5	3	5	3
REMSYSTEEM										
Voorwielen				geventileerde schijfremmen					geventileerde schijfremmen	
Achterwielen				trommelremmen					schijfremmen	
Rembekrachtiging				ja					ja	
WIELOPHANGING : Rondom onafhankelijk, voortrein met negatieve stuurstraal en anti-duik geometrie - schroefveren voor en achter (achter met progressieve werking) Hydraulische telescoopschokdempers, voor en achter, stabilisatorstang voor en achter.										
STUURINRICHTING										
Stuurbekrachtiging	nee	ja	ja	nee	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Draaicirkel tussen trottoirs (m)	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8	10,8
BANDEN										
	165/80 R 14 T	185/70 R 14 T	185/70 R 14 T	165/80 R 14 T	185/70 R 14 T	185/70 R 14 H tegen meerprijs : 195/60 R 15 H	185/70 R 14 H tegen meerprijs : 195/60 R 15 H	185/70 R 14 H tegen meerprijs : 195/60 R 15 H	195/60 R 15 H	195/60 R 15 H
INHOUDEN										
Kofferruimte (dm ³)							442 tot 902 dm ³ (tot 1238 dm ³ met 2 buitenspiegels)			
Brandstoftank (l)	67	67	67	67	67	67	72	72	72	72
PRESTATIES										
Topsnelheid (km/h)	182	182	178	155	155	172	195	191	201	196
BRANDSTOFVERBRUIK (liter per 100 km)										
Bij 90 km/h constant	5,7	5,7	6,3	5,2	5,2	5,2	6,3	6,7	7,0	8,2
Bij 120 km/h constant	7,6	7,6	8,2	7,1	7,1	6,9	7,9	8,2	8,9	9,8
In stadsverkeer	10,5	10,5	11,0	8,8	8,8	8,5	11,2	11,3	15,4	14,5



RENAULT

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