

RENAULT 1977

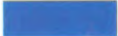
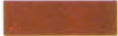


Inhoudsopgave

Pagina omschrijving:

	3-12	Renault 4
	13-24	Renault 5
	25-34	Renault 6
	35-38	6 - Cylinders van Renault.
	39-40	De coryfeeën van voorheen.
	41-42	Renaults lopen langer op een liter.
	43-58	Renault 12 en Renault 12 stationcar.
	59	Wat hoort er in, aan, of bij een auto.
	60	Veilig uit en thuis in de mist.
	61	Uw wagen ter land en ter zee.
	62	Ontwikkeling verkeersinfo-funk.
	63	Veilig rijden op de autosnel-weg.
	64-65	Het ventilatiesysteem van Renault.
	66	Er is altijd een Renaultdealer in de buurt.
	67-80	Renault 16
	81	Reparatietijden liggen bij Renault vast.
	82-83	Service met drie voordelen voor Renaultrijders.
	84	De duurzaamheid van Renault.
	85	Het verschil tussen actieve en passieve veiligheid.
	86-87	Renault is een wereld-concern.
	88	't Renaultgeel wijst u altijd de weg.
	89-98	Renault 15 en Renault 17.
	99-101	Bagage mee op reis.
	102-103	Veilig slippen in een Renault.
	101-106	Meer over de veiligheid van Renault.
	107-122	Renault 20.
	123-137	Renault 30

Pagina omschrijving:

	138-139	Een 'Slotheer' en zijn Renault 30 TS.
	140	De Renaultstoel.
	141	Een Renault monteur is nooit uitgeleerd.
	142-143	Rijden met de automatische transmissie.
	144-145	De Renault 5 op de internationale circuits.
	146	Renaults voor kinderen van 6 tot 80 jaar.
	147-157	Renault Alpines.
	158-162	Accessoires.
	163-164	In Mijdrecht staan 2 miljoen onderdelen startklaar.
	165	Renault leasing.
	166	Gezellig eten in Bistro's.
	167-168	Koopovereenkomst.
	169	Tips voor trips.
	170	Waar u op moet letten bij aankoop van een gebruikte auto.
	172-182	Renault 4 Bestel en Renault 12 Bestel.
	183-192	Renault Estafette.
	193-202	Saviem.
	203-210	Renault 14.
	211	Renault posters uit de jaren 20 en 30.

Bedrijfswagens

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

RENAULT 4



Renault 4L en TL.

Practisch en economisch

Als uw keuze op een Renault 4 valt, volgt u een traditie van vele jaren, waarin deze wagen zijn roemrijke geschiedenis schreef.

Voor vlot starten en wegwezen: Renault 4. Met één oogopslag controle op benzinemeter, oliedruk, koelvloeistof-temperatuur, werking dynamo, remdrukverlies, km-stand en snelheid.

Alle bedieningsorganen zijn onder direct handbereik: tuimelschakelaars voor ventilatie/verwarming, ruitewissers, alarmknipperlicht, en ruitersproeiers. Claxon, richtingaanwijzer en lichtschakelaar zijn gegroepeerd onder het geheel nieuwe stuurwiel. Iedereen heeft een eigen deur; plus 'n extra vijfde deur voor al uw bagage.

De grote bagageruimte is gemakkelijk toegankelijk via een vijfde deur die over de volle hoogte en breedte opengaat. De achterbank kunt u opklappen; dat geeft nog extra ruimte.

Zuinig met benzine, gemiddeld 1 op 14 (1 liter benzine op 18,5 km bij een constante snelheid van 80 km) fel in prestaties; moeiteloos tegen steile hellingen.

Doorsmeren is niet nodig; bijvullen van anti-vries ook niet, want dat zit al in het gesloten koelsysteem. Na 5000 km alléén olieversen en na 15 000 km een diagnose-onderhoudsbeurt.

Een groot glasoppervlak zorgt voor een goed zicht naar alle kanten.

Krachtige remmen, met een remkrachtbegrenzer waardoor de achterwielen niet kunnen blokkeren.

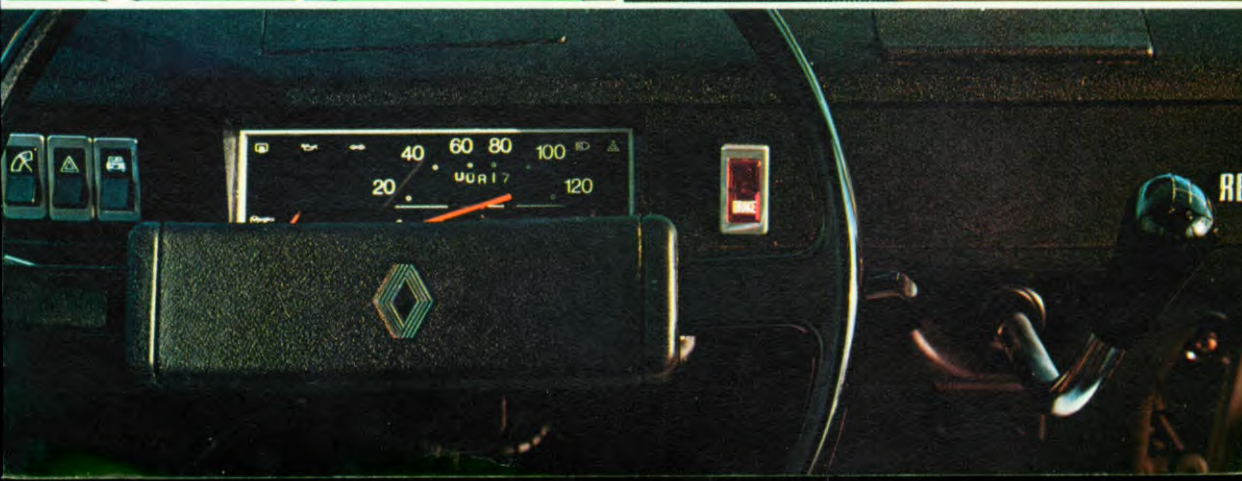
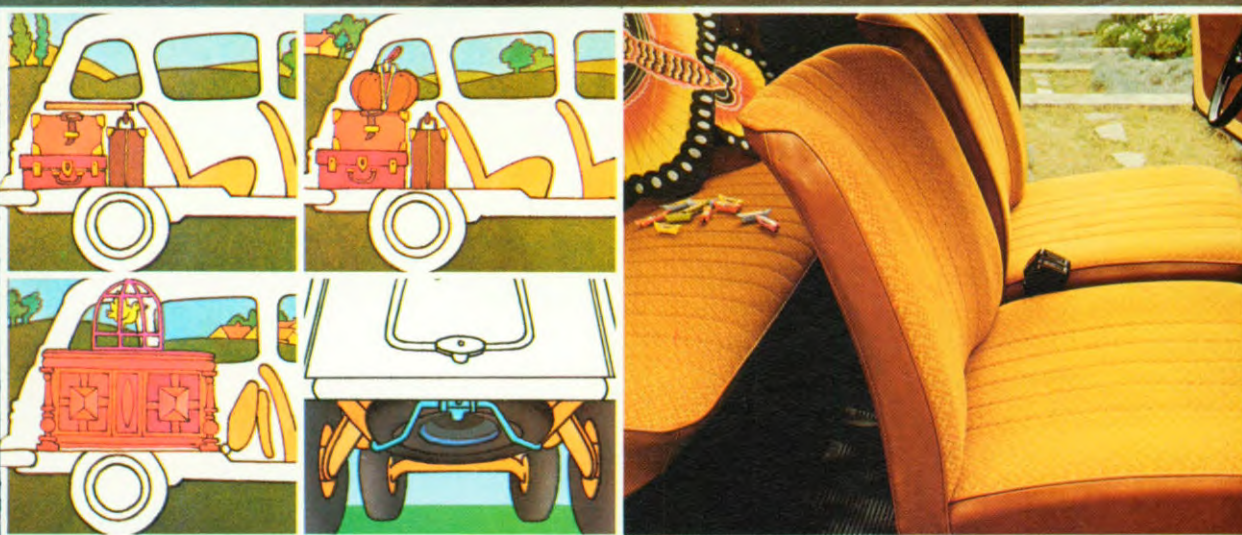
De beide achterdeuren zijn voorzien van een ingenieus kinderslot.

Een mistachterlicht zorgt ervoor dat u ook bij slecht weer goed zichtbaar bent voor uw medeweggebruikers.

Renault 4L met opklapbare achterbank, remkrachtbegrenzer, mistachterlicht.
Tegen meerprijs: kunstleren bekleding

Renault 4 TL. Als Renault 4 L met daarnaast vele comfortverhogende detailwijzigingen en als extra accessoires in standaard uitvoering: verstelbare rugleuningen op de voorstoelen, achterrautverwarming.
Tegen meerprijs: kunstleren bekleding, metaalkleur, roldak.





Renault 4 Safari.

Jong en sportief.

Is autorijden uw hobby?
Knappe kans dat de Renault 4 Safari
het helemaal voor U is.

Z'n uiterlijk is anders; Geen
blinkend chroom, maar zwart voor
bumpers, portiergrepen en ruitewissers.
Rondom de carrosserie is een
matzwarte rubberstrip aangebracht
zodat hij tegen een stootje kan.

Maar stapt u eens in: u maakt
dan kennis met de fijne trekjes. De
vóórstoelen zijn bekleed met
(gestreept) jersey in vrolijke tinten.

U zit volkomen ontspannen door
de met grijs vinyl beklede
hoofddeunen, die gemakkelijk
afwasbaar zijn. De stand van de
rugleuning is bovendien ook nog
verstelbaar.

Vóór u het beklede stuurwiel;
het overzichtelijke dashboard met
alle bedieningsorganen bijeen
gegroepeerd. Opbergvakken van
royale afmetingen voor alle dingen
die u onderweg bij de hand wilt
hebben.

Voor iedere passagier zijn eigen
deur en een extra vijfde deur, die
over de volle hoogte en breedte
opengaat, legt (met opgeklapte
achterbank) een ruimte open, waarin
u al uw bagage in één keer kunt
meenemen.

De Renault 4 Safari is anders.
Maar zijn hart heeft hij verpand aan
de beproefde Renault 4 met zijn
spreekwoordelijke zuinigheid, felheid
en bedrijfszekerheid.

Renault 4 Safari.

Met opklapbare achterbank,
remkrachtbegrenzer, mistachterlicht,
verstelbare rugleuningen op de
voorstoelen.

Tegen meerprijs: roldak.





Renault 4 Rodeo.

Wie durft?

De Renault 4 Rodeo wil ongebaande wegen trotseren; watervrees kent hij niet. Het is een wagen gemaakt voor het buitenleven, zò anders dan andere wagens, dat vergelijking daarmee onmogelijk is.

De Renault 4 Rodeo is functioneel van bouw, zonder uiterlijke franje, maar vol van ingetoomde energie. Een auto met een karakter dat hunkert naar avontuur en ruige verten.

Aan zijn gezicht ziet u het niet, maar hij is nauw verwant aan de Renault 4. U merkt het onmiddellijk. Hij is oerdegelijk, zuinig en comfortabel. Voorwielaandrijving; krachtige remmen met lastafhankelijke remkrachtbegrenzer, die blokkeren van de achterwielen voorkomt. Korte draaicirkel, een gemak in de stad of buiten.

Achterklep en passagiersstoel neerklappen en u kunt lange stukken vervoeren. Laadvermogen 480 kg.

De Rodeo heeft een „werkpak” aan van stootvast, oerdegelijk polyester, gewapend met glasvezel, stoot- en krasvast en vlek-vrij. De kleur is zon- en weersbestendig, wasecht en bestand tegen elk wasmiddel. Gemakkelijk in onderhoud dus. Afspuiten en de zon doet de rest.

Dat is de Rodeo. Wie durft?



Renault 4 Bestel.

Economisch vervoeren:

Zuinig in verbruik; grote, hoge laadruimte. motor met goed gekozen versnellingen, die steeds het grootste rendement geven. Een vlakke laadvloer met lage laadhoogte. Een deur, die open blijft staan, wanneer u aan het laden bent. Korte draaicirkel voor soepel wenden en keren in het stadsverkeer. Dat zijn de belangrijkste kenmerken, maar ook de grote troeven van de Renault 4 bestelwagen.

Renault 4 Combi

Door de week bestelwagen, familiewagen in het weekeinde. Heel eenvoudig: de achterbanken uitklappen en uw Renault 4 combi is een wagen voor vier personen geworden.

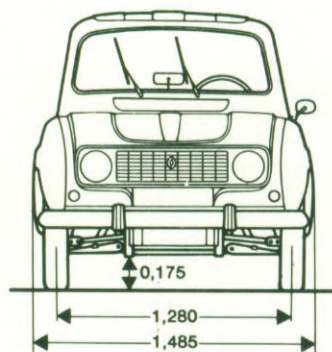
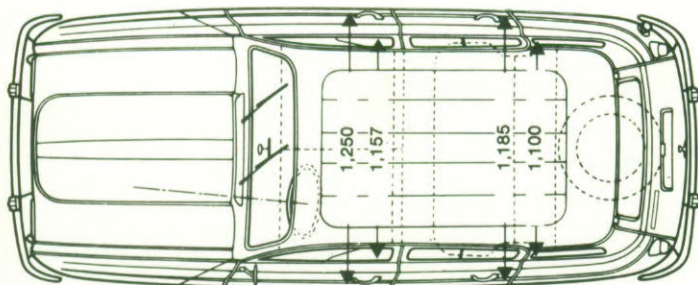
Als u door de week lange stukken moet vervoeren, kunt u zo nodig de passagiersstoel ook nog inklappen.



 Zie verder pagina 172



Technische gegevens.



Renault 4L en TL.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 58 $\times$ 80, cilinderinhoud in cc: 845, DIN-pk bij omw/min: 34/5000,

Koppel in mkg. bij omw/min: 5,9/2500, compressieverhouding: 8 : 1.

Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 35 A.

Aantal versnellingen: 4, plaats versnellingshandel: dashboard. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,817 : 1, 2e 2,24 : 1, 3e 1,46 : 1, 4e 1,03 : 1, achteruit 3,55 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met voor en achter: hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang, voor: torsiestaven overlans, achter: torsiestaven dwars.

Trommelremmen voor/achter, remdrukbegrenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

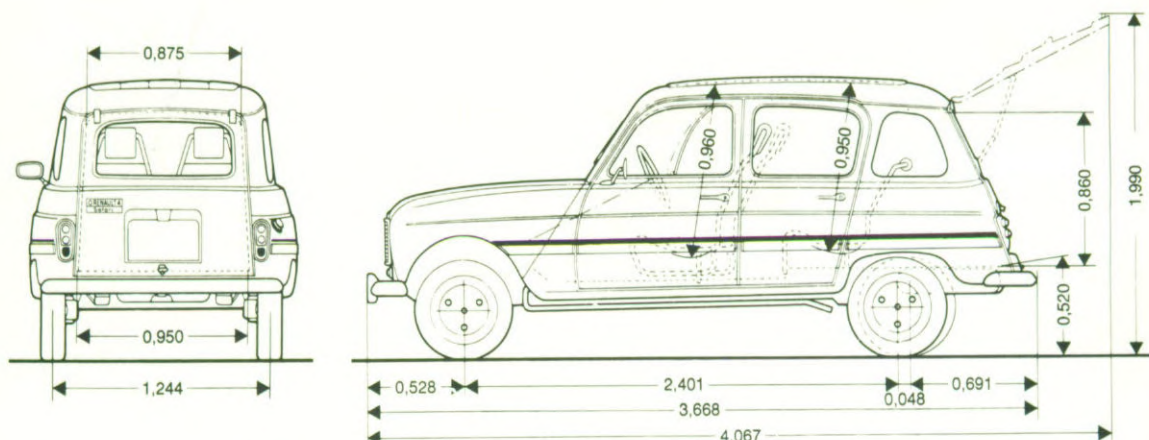
Draaicirkel tussen trottoirs: 9,7 m.

Gewicht in kg 665, maximaal toelaatbaargewicht 1095.

Radiaalbanden: 135 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 34, koelsysteem 5,5, motorcarter 2,5, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 120.



Renault 4 Safari.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 58 $\times$ 80, cilinderinhoud in cc: 845, DIN-pk bij omw/min: 34/5000,

Koppel in mkg. bij omw/min: 5,9/2500, compressieverhouding: 8 : 1.

Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 35 A.

Aantal versnellingen: 4, plaats versnellingshandel: dashboard. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,817 : 1, 2e 2,24 : 1, 3e 1,46 : 1, 4e 1,03 : 1, achteruit 3,55 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met voor en achter: hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang, voor: torsiestaven overlangs, achter: torsiestaven dwars.

Trommelremmen voor/achter, remdrukbe grenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

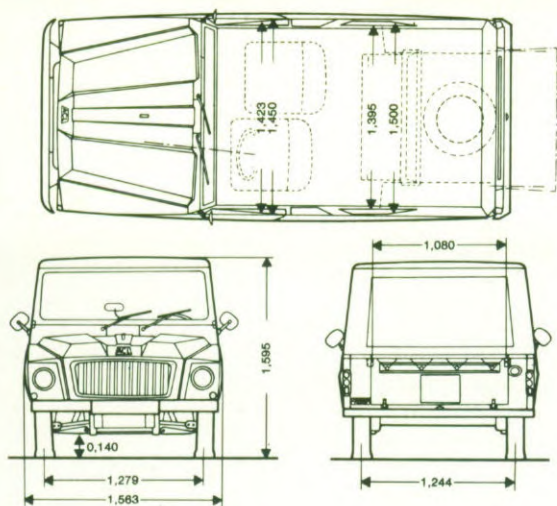
Draaicirkel tussen trottoirs: 9,7 m.

Gewicht in kg 630, maximaal toelaatbaar gewicht 1095.

Radiaalbanden: 135 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 34, koelsysteem 5,5, motorcarter 2,5, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 120.



Renault 4 Rodeo.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 58 $\times$ 80, cilinderinhoud in cc: 845, DIN-pk bij omw/min: 34/5000, koppel in mkg bij omw/min: 5,9/2500, compressieverhouding: 8 : 1.

Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 35 A.

Aantal versnellingen: 4, plaats versnellingshandel: dashboard. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,83 : 1, 2e 2,24 : 1, 3e 1,46 : 1, 4e 1,03 : 1, achteruit 3,55 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met voor en achter: hydraulische telescopschokbrekers en stabilisatorstang, voor: torsiestaven overlangs, achter: torsiestaven dwars.

Trommelremmen voor/achter, remdrukbegrenzer achter.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

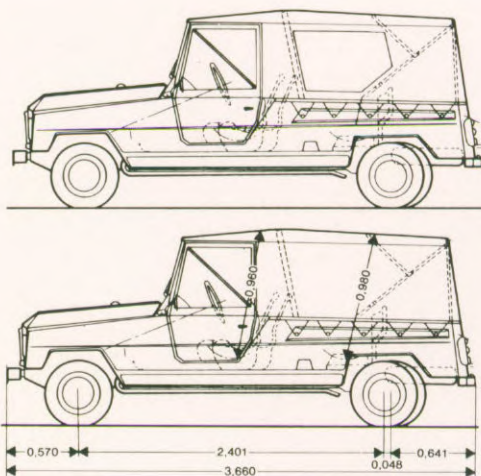
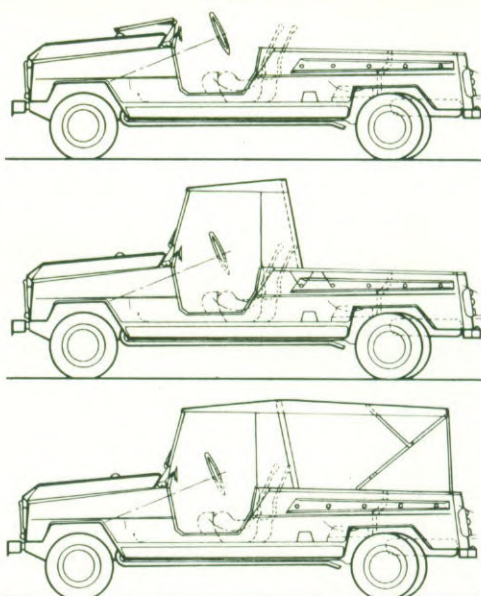
Draaicirkel tussen trottoirs: 9,7 m.

Gewicht in kg 715, maximaal toelaatbaar gewicht 1105.

Radiaalbanden: 135 $\times$ 330.

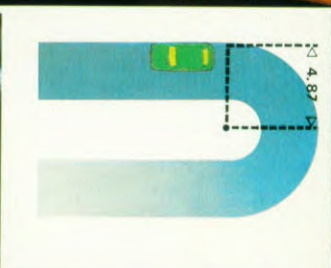
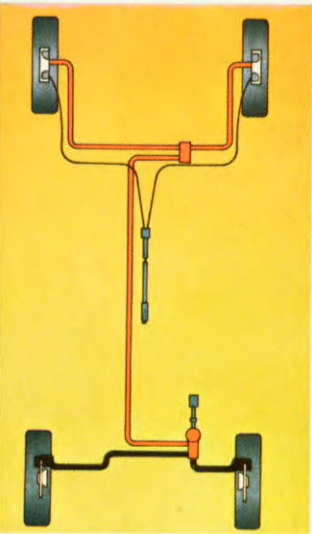
Inhoud benzinetank in liters: 34, koelsysteem 5,5, motorcarter 2,5, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 110.



RENAULT 5





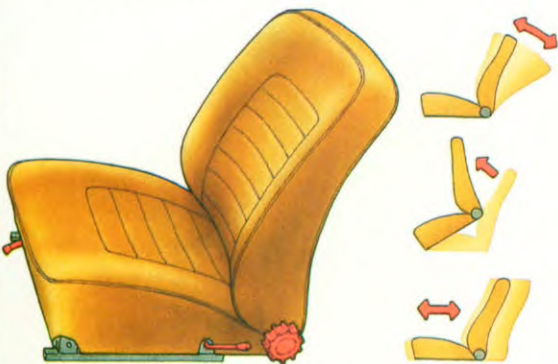
Renault 5L en TL.

Vlot en sportief.

De Renault 5 is een ideale auto voor wie het praktische met het plezierige wil combineren. Een moderne, vooruitstrevende wagen met compacte buitenmaten en volwassen rij-eigenschappen. Van buiten vlot en sportief, met een gastvrij interieur dat ruim plaats biedt aan vier personen en hun bagage.

Door het opklappen van de achterbank wordt de bagageruimte van de Renault 5 in een handomdraai veranderd in een grote vlakke laadruimte, die door de extra deur ruim toegankelijk is.

Op het eerste gezicht een wagen die gebouwd is voor druk stadsverkeer.



Pittige motor, die ondanks een minimaal benzineverbruik grote prestaties levert.

Soepele besturing en een korte draaicirkel (4.85 m) waardoor de kleinste parkeerruimte plaats genoeg biedt.

Maar de Renault 5 voelt zich ook op de grote weg volkomen op zijn gemak, wanneer hij op topsnelheid voortsnel.

Het woord comfort staat hoog in zijn vaandel geschreven: een zeer modern en overzichtelijk dashboard, sportieve vloerpook en niet te vergeten de geweldige wegligging.

De vorm van de stoelen is het resultaat van een gedegen onderzoek naar de ideale zithouding van bestuurder en passagier.

Renault 5 L. Cilinderinhoud motor: 845 cc – vermogen 36 DIN-pk, opklapbare achterbank, remkrachtbegrenzer, mistachterlicht. Tegen meerprijs: kunstleren bekleding.

Renault 5 TL. Cilinderinhoud motor: 956 cc – vermogen 44 DIN-pk. Uitvoering als Renault 5 L met daarnaast vele wijzigingen als gevolg van het grotere motorvermogen en ter verhoging van het comfort.

Als extra accessoires zijn in de standaarduitvoering opgenomen: verstelbare rugleuningen op de voorstoelen, achterraitverwarming. Tegen meerprijs: kunstleren bekleding, metaalkleur, roldak.

Renault 5 GTL.

Krachtig en zuinig.

De Renault 5 GTL is een wagen vol aangename verrassingen. Een krachtige motor (1289 cc), die bij een bijna ongeloofwaardig gering benzineverbruik (1 op 20 bij een constante snelheid van 100 km/u) nog over grote krachtreserves beschikt.

De zeer goed gekozen overbrengingsverhoudingen maken de Renault 5 GTL tot een ideale stadswagen (eerste versnelling tot 36 km/u; tweede tot 60 km/u). De wagen is rondom geheel beschermd door een strip van stootvast polyester, zodat de carrosserie beschermd is tegen

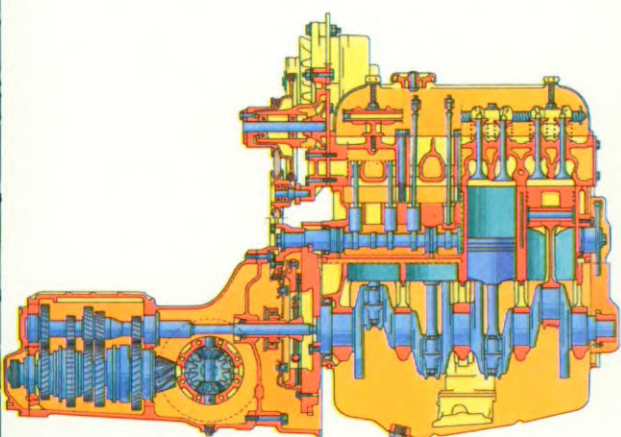
krassen en stoten, b.v. door portieren die bij parkeren naast u worden geopend. Door z'n soepele motor en grote krachtreserves is de Renault 5 GTL ook een geweldige wagen voor de grote weg.

Ook in deze 3,50 m korte wagen vindt u de bekende ruimte eigenschappen terug: achterbank opklappen en het laadvermogen wordt 3 maal zo groot.

Comfort alom: doordacht stijlvol dashboard, sigarettaansteker, asbak, armleggers op portieren, tapijt op de vloer en in de bagageruimte, rugleuning van voorstoelen verstelbaar, achterrauitverwarming, elektrische ruitesproeier met wisser op achterrauit, achteruitrijlampen, mistachterlicht en sportvelgen. Tegen meerprijs: kunstleren bekleding, roldak in combinatie met zonwerend glas en automatische oprolgordels (de oprolgordels zijn ook afzonderlijk verkrijgbaar).

Leverbaar in metaalkleur (eveneens tegen meerprijs)





Renault 5TS.

Moderne allure.

Gevraagd: toerwagen, die zijn bestuurder een maximum aan comfort en luxe biedt, in zeldzame combinatie met compacte buitenmaten.

Geboden: Renault 5 TS, met een 1289 cc motor en een vermogen van 64 DIN-pk. Bovendien: snel en behendig in het stadsverkeer; grote wendbaarheid; korte draaicirkel (4,85m) en laat zich dáár parkeren waar andere automobilisten teleurgesteld

moeten doorrijden.

Zeer vooruitstrevend op de grote weg door zijn vlotte en sportieve verschijning en zijn verrassende acceleratie (35,4 seconde van stilstand tot topsnelheid van 155 km/u). En toch: de Renault 5 TS is uiterst spaarzaam met benzine. 1 op 15 bij een constante snelheid van 100 km/u.

Het luxueuse interieur van deze wagen getuigt van moderne opvattingen over comfort: de vliegtuigstoelen, die één geheel vormen met de hoofdsteunen, zorgen

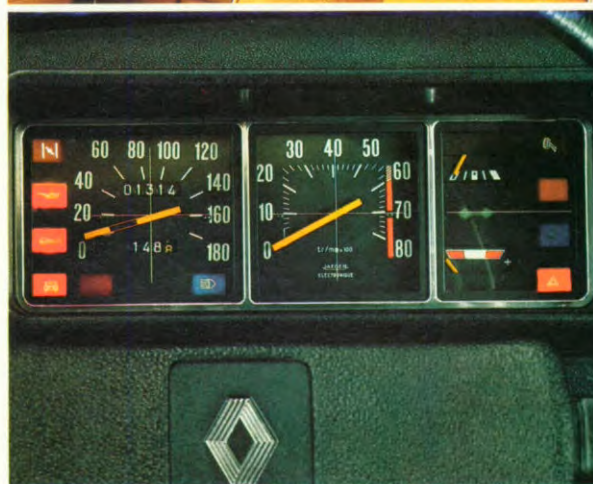


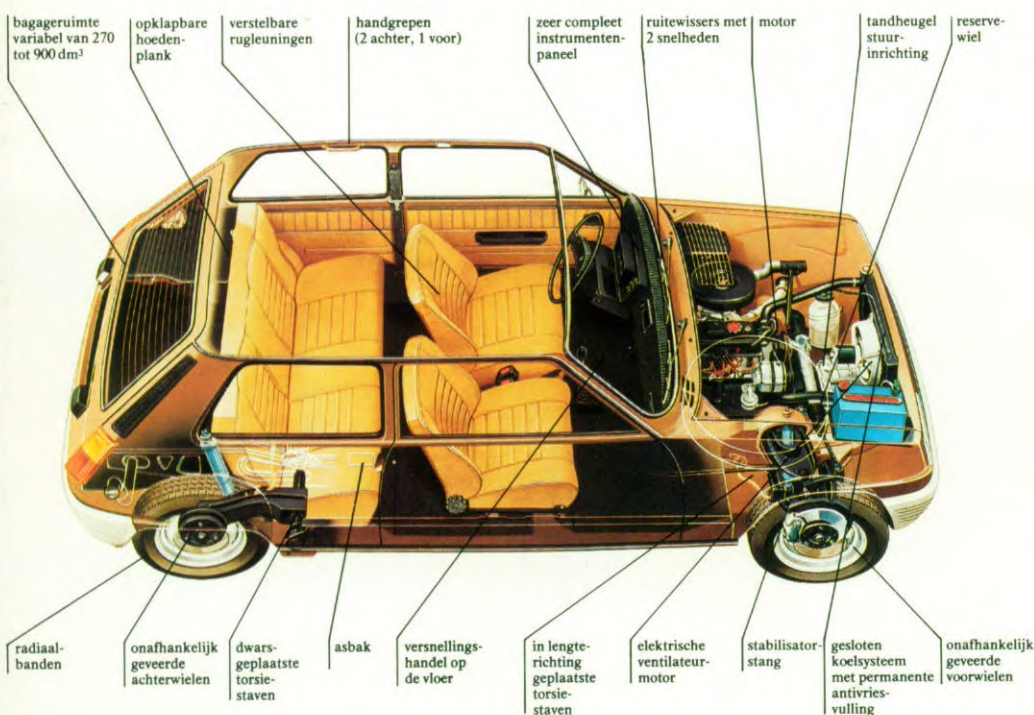
ervoor dat bestuurder en passagier volkomen ontspannen zitten. Het stuurwiel is bekleed met een zwarte kunststof waardoor het fijn in de hand ligt.

Vloerpook met hoes. De vloer is bekleed met moquette in de kleur van de stoelbekleding.

De Renault 5 TS heeft ruime opvattingen over comfortabel autorijden. Kijkt u maar eens mee: een driepunts-autogordel, die door een oprolautomaat wordt ingetrokken wanneer hij niet in gebruik is; verblinding is niet mogelijk door de voorruit van gelaagd glas die zonwerend getint is; ruitewissers met twee snelheden op de voorruit en een elektrische ruitesproeier met wisser op de achterrait; achterraitverwarming; achteruitrijlampen, die zijn ingebouwd in de kentekenplaatverlichting; mistachterlicht; sportvelgen; alarmsignaal; regelbare verlichting van het dashboard; verklikkerlichtjes voor choke, handrem en remdrukverlies; en een elektronische toerenteller, die zich naast de snelheidsmeter/kilometer- en dagteller bevindt.

Comfort, luxe en stijl gaan in een Renault 5 TS hand in hand. Niets is aan het toeval overgelaten en toch is in alles, wat functioneel is, ook het oog en de hand van de vormgever zichtbaar. U zit als een vorst achter het stuur van deze wagen, die ook in de scherpste bochten aan de weg blijft kleven.

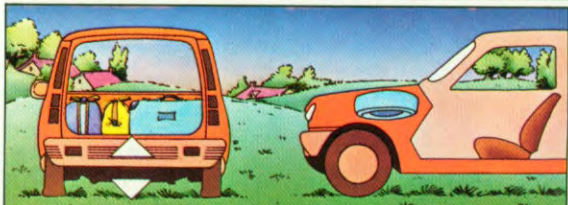
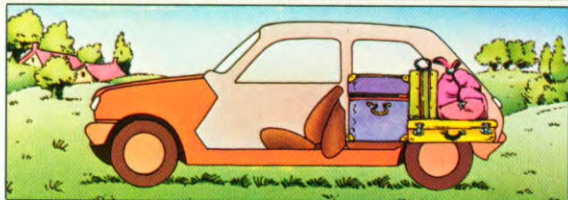
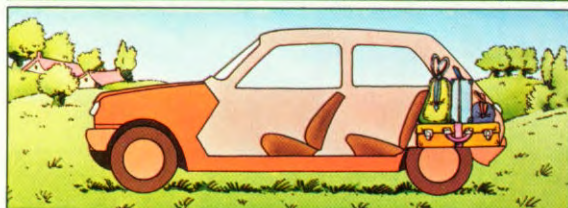
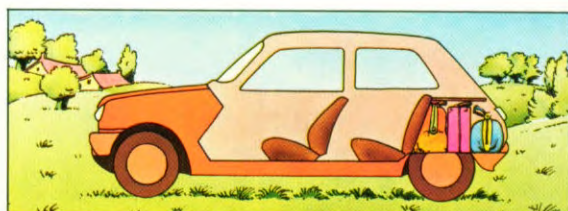




Voorwielaandrijving in combinatie met exacte besturing en een krachtig remsysteem waken over uw veiligheid.

Met de halogeen-koplampen heeft u 's nachts en onder slechte weersomstandigheden een voortreffelijk zicht op de weg.

Bij comfortabel autorijden hoort ook, dat u al uw bagage en die van de passagiers kunt meenemen. De Renault 5 TS heeft daar geen moeite mee. Achter de hoge, derde deur ligt



een flinke laadruimte. Hoedenplank inklappen voor hoge bagage. Achterbank opklappen en u hebt nog 3 maal zoveel ruimte.

Echt, u moet deze wagen gezien – en gereden – hebben om te weten, wat er in de wereld van de automobiel te koop is.

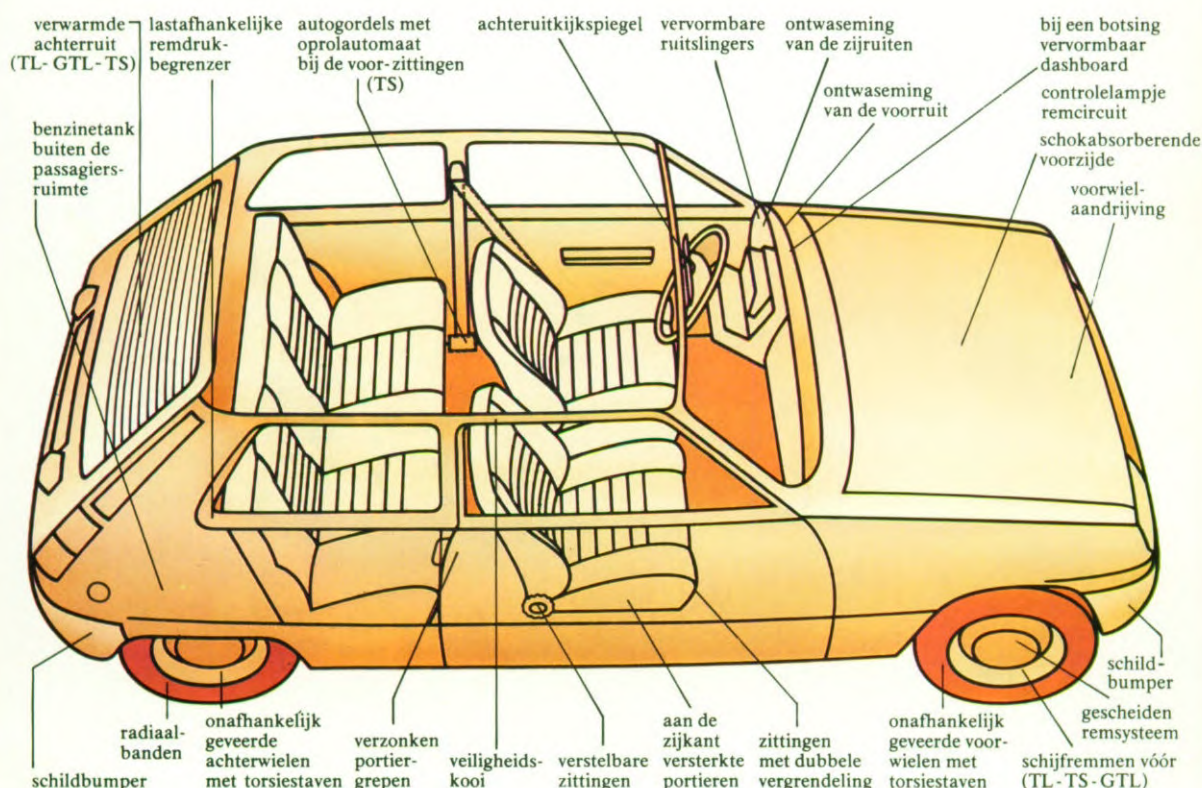
Renault 5 TS

Het comfort staat op het peil van de Renault 5 GTL, met daarnaast opgenomen in de standaarduitvoering:

- vliegtuigstoelen met verstelbare rugleuning
- zonwerend glas
- autogordels met oprolautomaat
- elektronische toerenteller

tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding
- metaalkleur





Renault 5 Alpine.

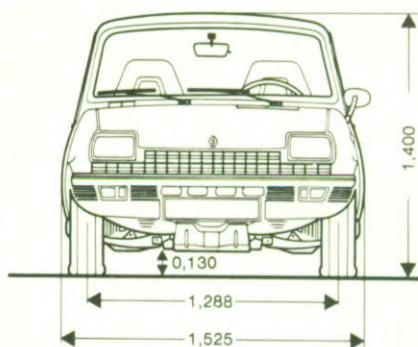
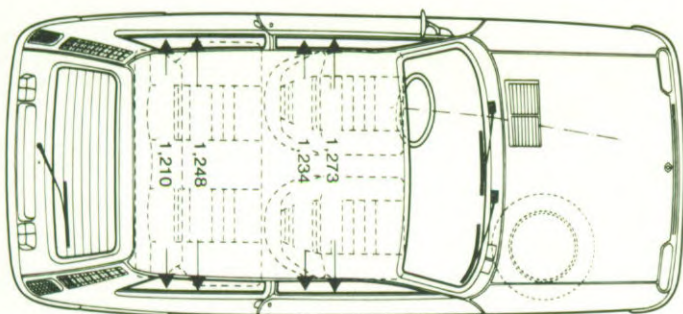
De naam Alpine alleen al is in staat het hart van menig liefhebber van de autosport sneller te doen kloppen.

Want dit ras-renpaard uit de Renault-stallen heeft reeds een indrukwekkende lijst van overwinningen op moeilijke parcoursen en zware wedstrijden op zijn naam staan.

Ook de Renault 5 heeft zijn Alpine: fel, flitsend snel en sportief, zonder offers te brengen aan comfort en luxe, of aan een der andere standvastige Renault karakter-eigenschappen.

 Zie voor meer informatie over de Renault 5 Alpine de pagina's 153, 154 en 157.

Technische gegevens.



Renault 5L.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 58 $\times$ 80, cilinderinhoud in cc: 845, DIN-pk bij omw/min: 36/5500, koppel in mkg bij omw/min: 5,8/2500, compressieverhouding 8 : 1.

Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 35 A.

Aantal versnellingen: 4, schakeling op vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,817 : 1, 2e 2,24 : 1, 3e 1,46 : 1, 4e 1,03 : 1, achteruit 3,55 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met voor en achter: hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang vóór, voor: torsiestaven overlans, achter: torsiestaven dwars.

Trommelremmen voor/achter, remdrukbe grenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,75 m.

Gewicht in kg 730, maximaal toelaatbaar gewicht 1060.

Radiaalbanden: 135 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 38, koelsysteem 5,8, motorcarter 2,5, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 125.

Renault 5TL.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 65 $\times$ 72, cilinderinhoud in cc: 956, DIN-pk bij omw/min: 44/5500, koppel in mkg bij omw/min: 6,4/3500, compressieverhouding 9,25 : 1.

Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4, schakeling op vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,833 : 1, 2e 2,235 : 1, 3e 1,458 : 1, 4e 1,026 : 1, achteruit 3,545 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang vóór, voor: torsiestaven overlans, achter: torsiestaven dwars.

Schijfremmen voor, trommelremmen achter met remdrukbe grenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,75 m.

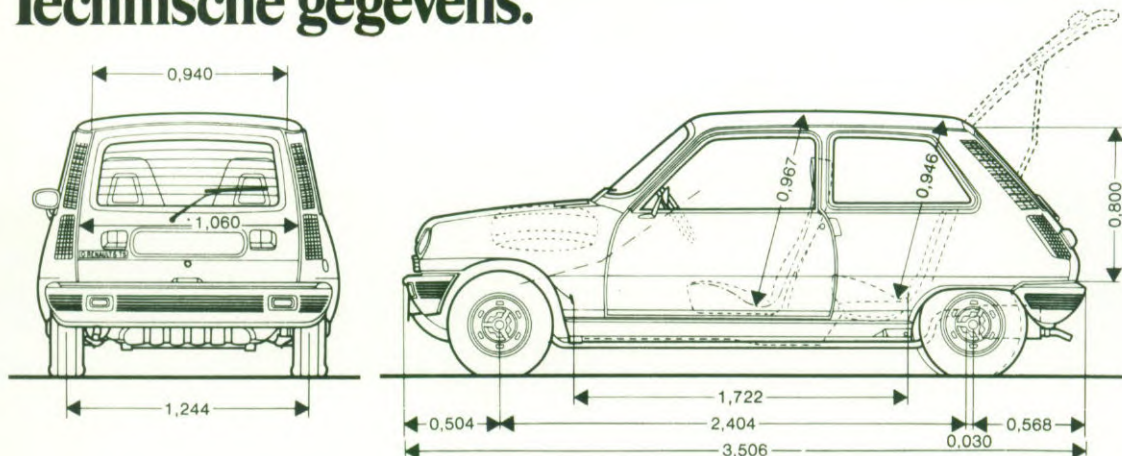
Gewicht in kg 765, maximaal toelaatbaar gewicht 1165.

Radiaalbanden: 135 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 38, koelsysteem 6,3, motorcarter 3, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 135.

Technische gegevens.



Renault 5GTL.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 73 $\times$ 77, cilinderinhoud in cc: 1289, DIN-pk bij omw/min: 42/5000, koppel in mkg bij omw/min 8,4/2500, compressieverhouding: 9,5 : 1.

Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4, schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,833 : 1, 2e 2,375 : 1, 3e 1,522 : 1, 4e 1,026 : 1, achteruit 3,545 : 1.

Voor: wieldraagarmen met langsliggende torsiastaven, achter: wieldraagarmen met dwarsliggende torsiastaven, telescopische schokdempers rondom, stabilisatorstang vóór.

Voor: schijfremmen, achter trommelremmen. Remkrachtregelventiel voor de achterwielen (lastafhankelijk).

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,75 m. Draaicirkel tussen muren 10,10 m.

Gewicht in kg 785, maximaal toelaatbaar gewicht 1185.

Banden: 135 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 38, koelsysteem 6,3, motorcarter 3, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 136.

Renault 5TS.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 73 $\times$ 77, cilinderinhoud in cc: 1289, DIN-pk bij omw/min: 64/6000, koppel in mkg bij omw/min 9,6/3500, compressieverhouding: 9,5 : 1, tweetraps Weber carburateur.

Accu 12V, 36 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 50 A.

Aantal versnellingen: 4, schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,817 : 1, 2e 2,375 : 1, 3e 1,522 : 1, 4e 1,027 : 1, achteruit 3,545 : 1.

Voor en achter: hydraulische telescopschokbrekers en stabilisatorstangen. Voor: torsiastaven overlans, achter: torsiastaven dwars.

Schijfremmen voor, trommelremmen achter met remdrukbegrenzer, vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,75.

Gewicht in kg 800, maximaal toelaatbaar gewicht 1200.

Radiaalbanden: 145 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 38, koelsysteem 6,3, motorcarter 3, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 155.

RENAULT 6



Renault 6L.

Voor zaak en gezin

U zoekt een representatieve en toch economische zakenwagen, ook geschikt voor uw gezin in weekends en vacaties? Renault 6 L.

Van buiten een praktische en goed gelijnde auto, van binnen volop ruimte voor vier passagiers en hun bagage.

Iedereen een eigen deur en een vijfde deur voor de vlakke laadruimte, die ruim drie maal zo groot wordt door de achterbank op te klappen. Reservewiel onder de vloer, waardoor uitruimen van bagage overbodig is bij het verwisselen van een wiel.

Motor 845 cc, topsnelheid 120 km per uur. Gesloten koelsysteem (anti-vries bijvullen is daardoor overbodig).

Voorwielaandrijving staat borg voor grote koersvastheid en onberispelijk weg-gedrag zelfs in de scherpste bochten.

U zit rustig en ontspannen in de stoelen van de Renault 6 L, die een verstelbare rugleuning hebben en speciaal zijn ontworpen om u, ook na vele uren rijden, geen spoor van vermoeidheid te laten voelen.

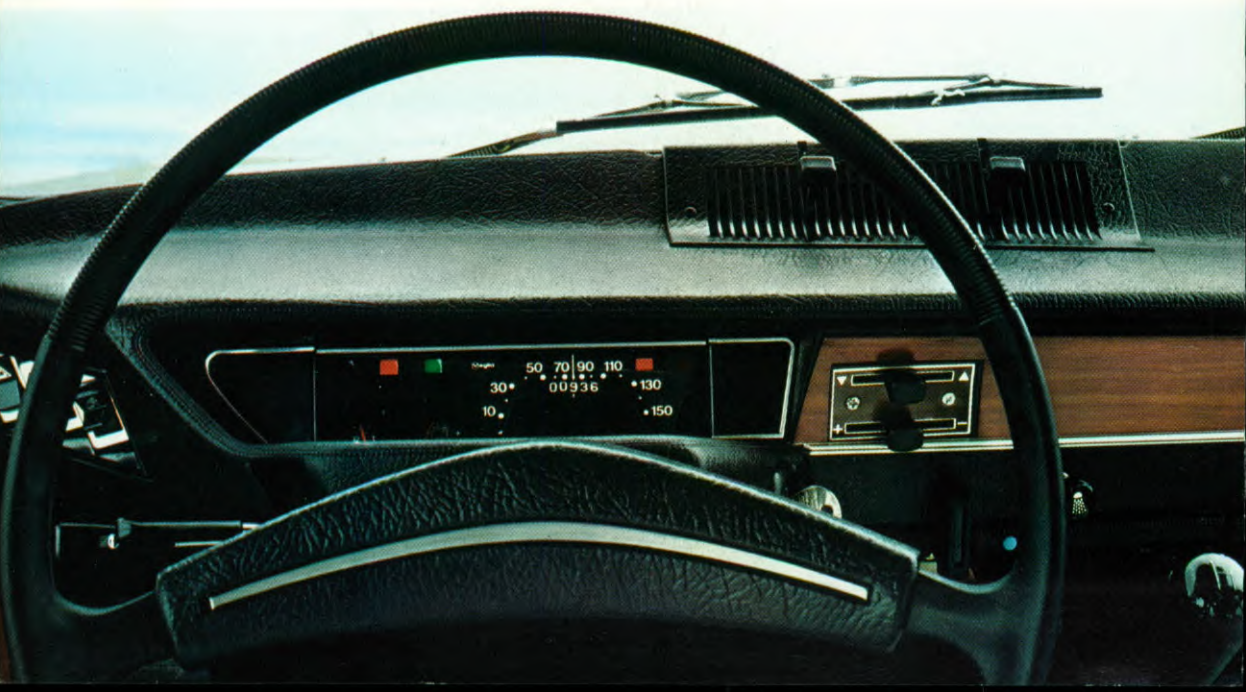
Renault 6 L

Cilinderinhoud motor: 845 cc –
vermogen: 34 DIN-pk.

- opklapbare achterbank
- remkrachtbegrenzer
- mistachterlicht
- verstelbare rugleuningen op vóórstoelen

tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding





Renault 6TL.

Veel rijcomfort en ruimte.

De Renault 6 TL is de wagen voor wie een groter motorvermogen wenst (topsnelheid 135 km per uur) en naar meer luxe verlangt.

Deze wagen tekent voor nog grotere rijkwaliteiten, een soepele vering, groot zitcomfort, zowel voor- als achterin en een zuinigheid, die wel spreekwoordelijk mag worden genoemd voor alle Renault automobielen.

De lichte besturing geeft hem een grote wendbaarheid. Hij laat zich dan ook met gemak in een kleine ruimte parkeren.

Voegt men bij deze eigenschappen nog zijn betrouwbare motor van 1108 cc, en de soepel

werkende versnellingsbak, waarvan ook de vierde versnelling zeer goed te gebruiken is in het stadsverkeer dan heeft de Renault 6 TL als stadswagen grote troeven in handen.

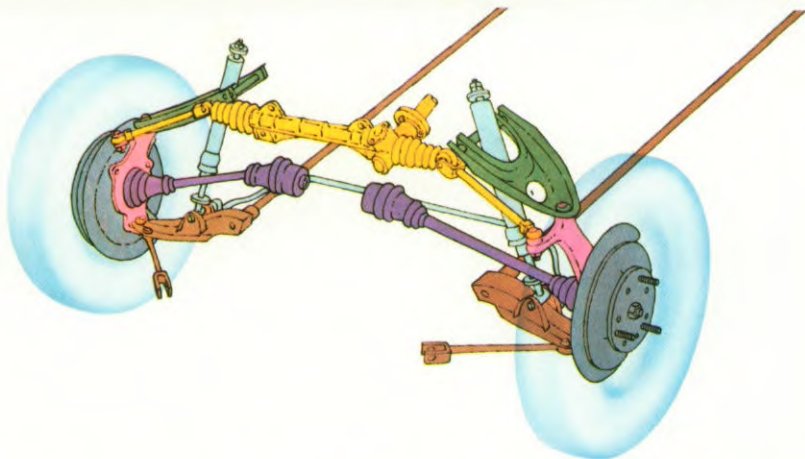
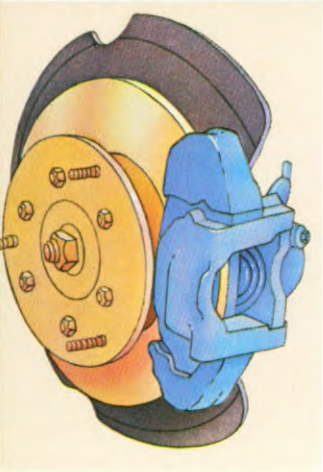
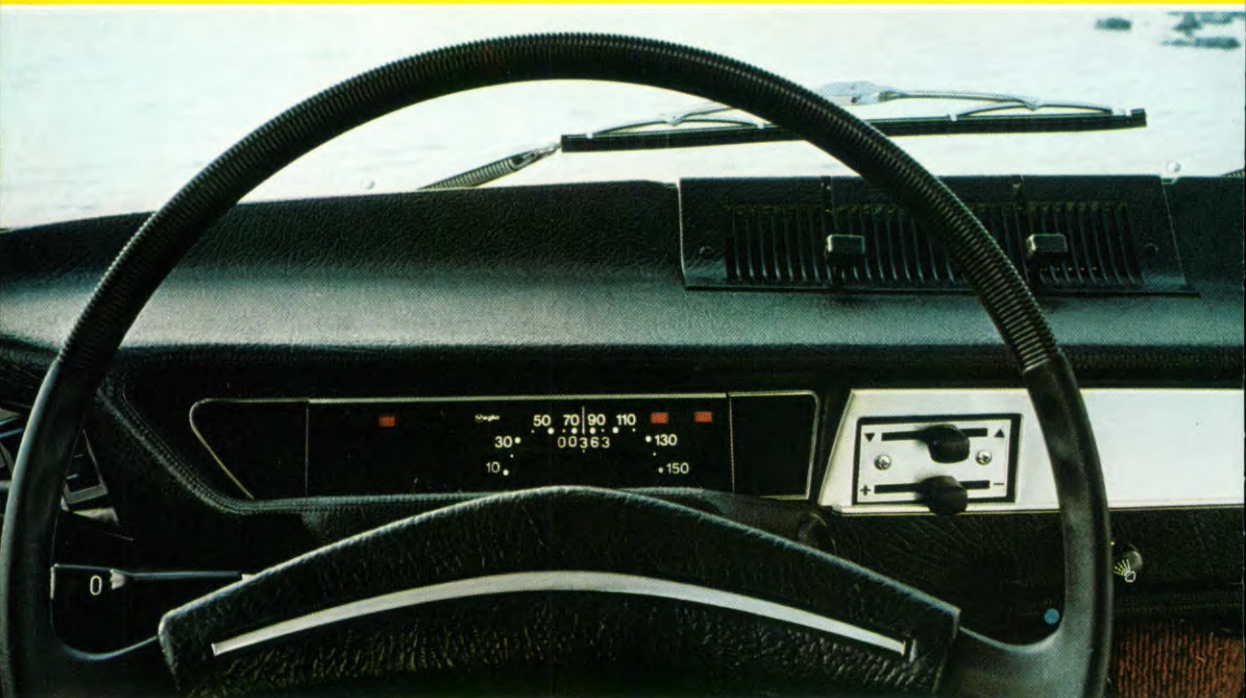
Maar u zou hem (en uzelf) tekort doen, wanneer u de teugels niet eens zou vieren om de Renault 6 TL gelegenheid te geven zijn prestaties op de grote weg te tonen. Die zijn lang niet mis!

De voorwielaandrijving houdt de wagen in een vaste koers. Van oneffenheden in de weg voelt u niets, want de onafhankelijk geveerde wielen vangen deze met het grootste gemak op. Ook zijwind is niet van invloed op zijn koers.

Het krachtige remsysteem, vóór schijfremmen, achter trommelremmen, is voorzien van een remkrachtbegrenzer, die het







blokkeren van de achterwielen voorkomt.

De stoelen, met verstelbare rugleuning, zijn het resultaat van uitgebreide onderzoeken, waarbij ook medici betrokken waren.

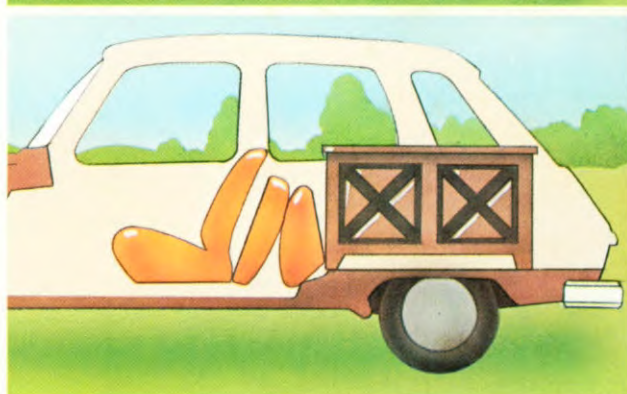
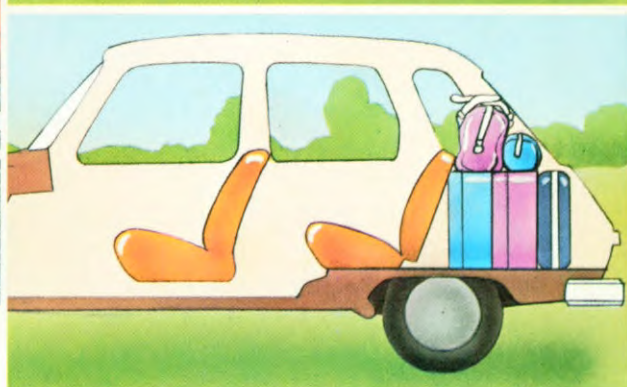
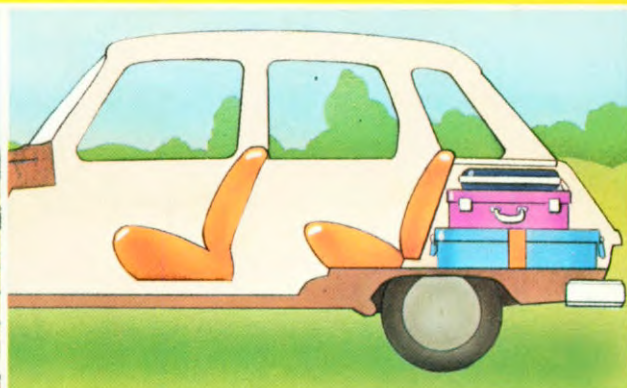
Het lichaam wordt op alle daarvoor in aanmerking komende punten goed gesteund, ook in zijdelingse richting, zodat vermoeidheidsverschijnselen, ook na ritten van vele uren, achterwege blijven.

En vóór u – in de as van het stuurwiel, waardoor u geen ogenblik

uw aandacht van de weg behoeft te verliezen – het overzichtelijke instrumentenpaneel met controlelampjes voor oliedruk, grootlicht, richtingaanwijzers en achterrautverwarming; meters voor brandstofvoorraad en werking van de dynamo.

Onder het stuurwiel de gecombineerde bedieningshendel voor claxon en koplampen en de richtingaanwijzerhendel.

Alles in deze wagen is er op bedacht u een maximum aan comfort te bieden: goede ventilatie door



toevoer van buitenlucht via twee kleppen: temperatuur regelbaar, waarbij warme luchtstroom naar keuze op de voorruit en/of op de voeten kan worden gericht; ventilator die op twee snelheden kan draaien.

In het startslot is, ter beveiliging tegen diefstal, een stuurslot ingebouwd. Een achteruitkijkspiegel met anti-verblindingsstand.

Bagage groot of klein? De Renault 6 TL is gastvrij want met opgeklapte achterbank gaan ook vrachtjes mee, die anders gewoonlijk met bestelwagens worden meegegeven.

Renault 6 TL

Cilinderinhoud motor: 1108 cc – Vermogen 47 DIN-pk. Uitvoering als Renault 6 L met daarnaast vele wijzigingen als gevolg van het grotere motorvermogen en ter verhoging van het comfort.

Als extra accessoires zijn in de standaarduitvoering opgenomen:

Achterrautverwarming, armsteunen op de voorportieren, asbakken achterin.

Tegen meerprijs:

Kunstleren bekleding, metaalkleur.

Renault 6 Rodeo.

Geef hem de ruimte

U gaat avontuurlijke tijden tegemoet, wanneer u de Renault 6 Rodeo als partner kiest. Want als u geen weg meer weet (of ziet), kunt u hem zijn gang laten gaan. Weg of geen weg, hij brengt u overal naar toe.

De lange stabilisatorstangen, doorlopend tot onder de voorstoelen, zorgen voor een vering die zeer grote oneffenheden in de bodem moeiteloos opvangt.

De krachtige motor (1108 cc) levert dankzij een hoog koppel bij lage toerentallen grootse prestaties. Voeg daarbij zijn korte draaicirkel (4,95 m), uitstekende wegligging en zijn zuinig benzineverbruik van 7,8 l

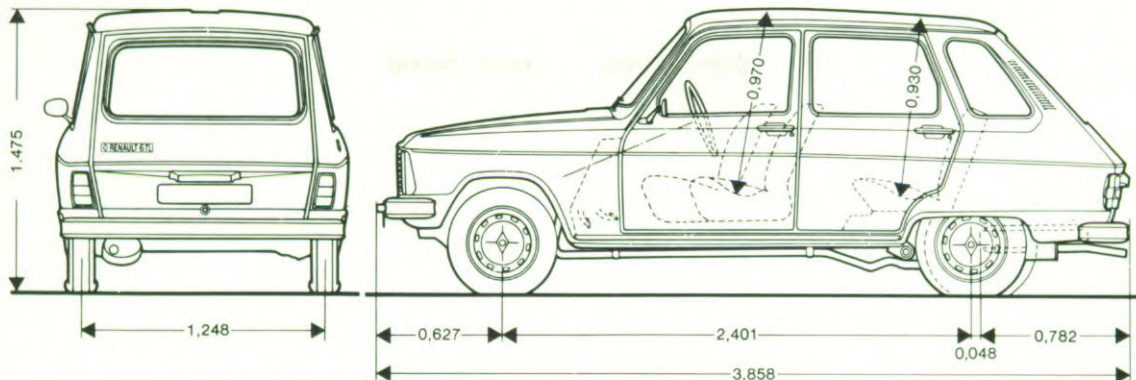
per 100 km (bij constante snelheid van 90 km) en u heeft een temperamentvol werkpaardje in sportkleding.

Met glasvezel versterkte polyester carrosserie, die tegen stoten en krassen bestand en door en door kleurecht is.

's Zomers een open wagen (voorruit neerklapbaar); 's winters onder linnen kap of hardtop (extra). Laadruimte: 1,973 m³ (499 kg).



Technische gegevens.



Renault 6L

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 58×80 , cilinderinhoud in cc: 845, DIN-pk bij omw/min: $34/5000$, koppel in mkg bij omw/min: $5,8/3000$, compressieverhouding $8:1$.
Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 35 A.

Aantal versnellingen: 4, plaats versnellingshandel: dashboard. Overbrengingsverhoudingen: 1e $3,83:1$, 2e $2,24:1$, 3e $1,46:1$, 4e $1,03:1$, achteruit $3,55:1$.

Onafhankelijk geveerde wielen met voor en achter: hydraulische telescopschokbrekers en stabilisatorstang, voor: torsiestaven overlangs, achter: torsiestaven dwars.

Trommelremmen voor/achter, remdrukbe grenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: $20:1$.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,9 m.

Gewicht in kg 785, maximaal toelaatbaar gewicht 1155.

Radiaalbanden 135×330 .

Inhoud benzinetank in liters: 39, koelsysteem 5,5, motorcarter 2,5, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 120.

Renault 6TL

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 70×72 , cilinderinhoud in cc: 1108, DIN-pk bij omw/min: $48/5300$, koppel in mkg bij omw/min: $7,9/3000$, compressieverhouding $9,5:1$.

Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4, plaats versnellingshandel: dashboard. Overbrengingsverhoudingen: 1e $3,83:1$, 2e $2,24:1$, 3e $1,46:1$, 4e $1,03:1$, achteruit $3,55:1$.

Onafhankelijk geveerde wielen met voor en achter: hydraulische telescopschokbrekers en stabilisatorstang, voor: torsiestaven overlangs, achter: torsiestaven dwars.

Schijfremmen voor/Trommelremmen achter, remdrukbe grenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: $20:1$.

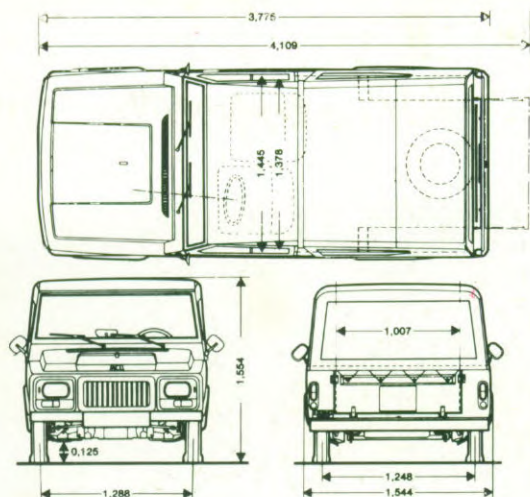
Draaicirkel tussen trottoirs: 9,9 m.

Gewicht in kg 820, maximaal toelaatbaar gewicht 1220.

Radiaalbanden: 145×330 .

Inhoud benzinetank in liters: 39, koelsysteem 6,3, motorcarter 3, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 135.



Renault 6 Rodeo.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 70 $\times$ 72, cilinderinhoud in cc: 1108 DIN-pk bij omw/min: 48/5300, koppel in mkg bij omw/min: 7,9/3000, compressieverhouding 9,5 : 1.

Accu 12V, 28 Ah, wisselstroomdynamo met spanningsregelaar: 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4, plaats versnellingshandel: dashboard. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,83 : 1, 2e 2,24 : 1, 3e 1,46 : 1, 4e 1,03 : 1, achteruit 3,55 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met voor en achter: hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang, voor: torsiestaven overlangs, achter: torsiestaven dwars.

Schijfremmen voor/ Trommelremmen achter, remdrukbegrenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

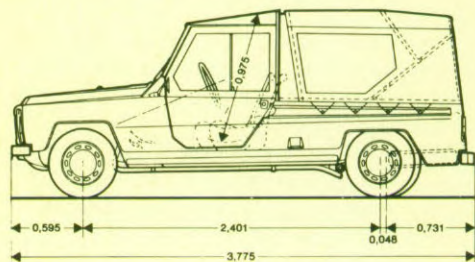
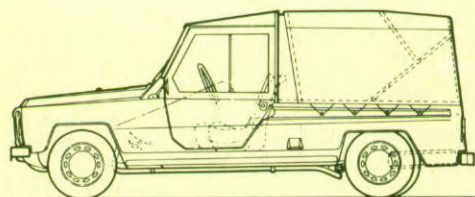
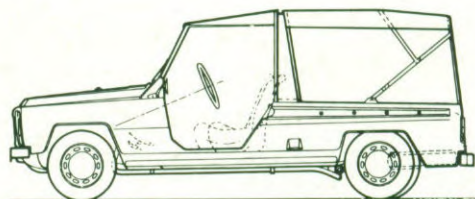
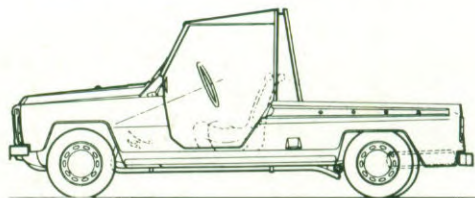
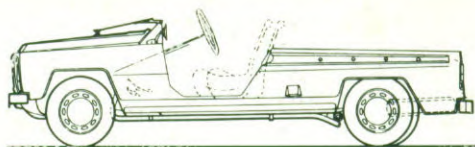
Draaicirkel tussen trottoirs: 9,9 m.

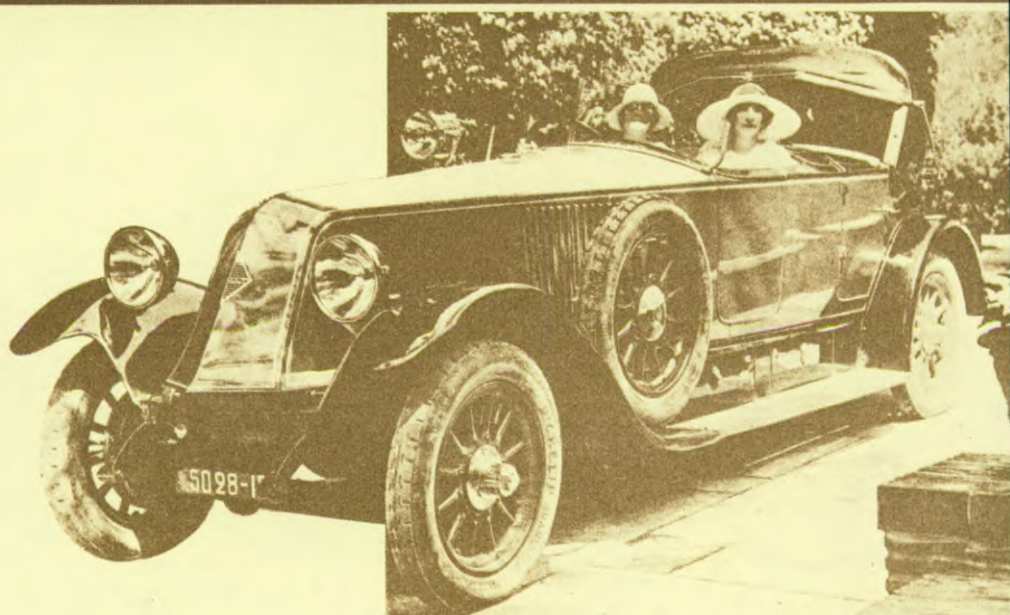
Gewicht in kg 760, maximaal toelaatbaar gewicht 1220.

Radiaalbanden: 145 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 39, koelsysteem 6,3, motorcarter 3, versnellingsbak 1,8.

Topsnelheid in km/u: 130.





De opwindende geschiedenis van de Renaults met zes cylinder motor.

Het begin van de dulle, dwaze twintiger jaren - die bekend zijn geworden als de „roaring twenties” - luidde een periode in van grote rijkdom. De wereldoorlog van 1914-18 was door de geallieerden gewonnen. Er was veel geld verdiend en het stroomde rijkelijk. Ook de wereld der acteurs en artiesten deelde daar in mee.

In tijden van welvaart - dat is bekend - worden er veel automobielen verkocht. Sedert 1919 waren het vooral zeer luxueus uitgevoerde wagens, die hun weg naar de merendeels voorname kopers vonden.

Onvergetelijk

Louis Renault volgde de ontwikkelingen nauwkeurig en bouwde intussen aan een zes cylinder motor, die het vermogen moest leveren voor een wagen, welke vier jaar later voor het eerst op de weg zou verschijnen. De presentatie van deze Renault 40 is als een

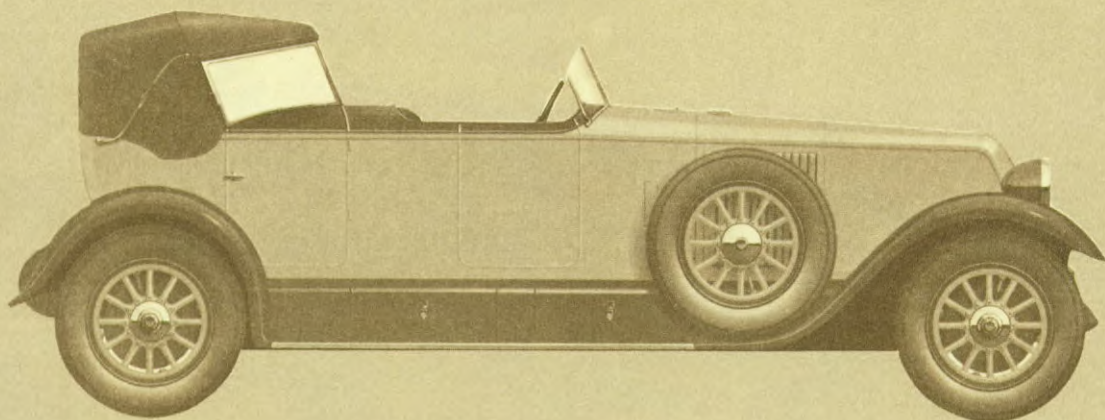
onvergetelijk feit de historie van de automobiel ingegaan.

Wanneer men echter weet, dat deze wagen in 1923 bepaald geen volledige nouveauté was, omdat hij al enige voorgangers had gehad, is wel duidelijk, dat men meer moet weten om dat „onvergetelijke feit” op zijn juiste waarde te kunnen schatten.

Wereldprimeur

Welnu, het chassis van de wagen was om te beginnen helemaal niet bijzonder en zelfs een tikje reactionair, wanneer men het vergelijkt met hetgeen men in die jaren gewend was.

Het was echter vooral het feit, dat de radiator niet langer zichtbaar was, dat allerwege in de belangstelling stond. Het was bovendien de eerste keer, dat een grote Renault zich in deze uitvoering presenteerde. Maar, en dat gaf de doorslag - het was nog nooit eerder in de gehele wereld



vertoond, dat een grote wagen een niet zichtbare radiator had. De Renault 40 was daarmee een legende bij het leven geworden.

Historische bijzonderheid

Een historisch detail, dat in dit verband niet onvermeld mag blijven is overigens nog, dat dit de eerste auto was, die een claxon had, welke werd bediend middels een concentrische ring op het stuurwiel. Nadien zou men hem op wagens van alle merken aantreffen.

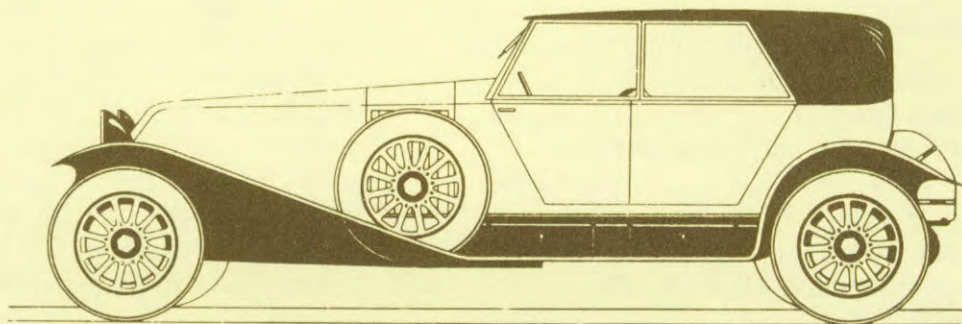
Aan de ontwikkeling van de zescilindermotor had Louis Renault veel studie gewijd. Reeds vijftien jaar voor de presentatie van de Renault 40 - in 1908 - bouwde hij een motor met acht cilinders in V-opstelling, die een (fiscaal)

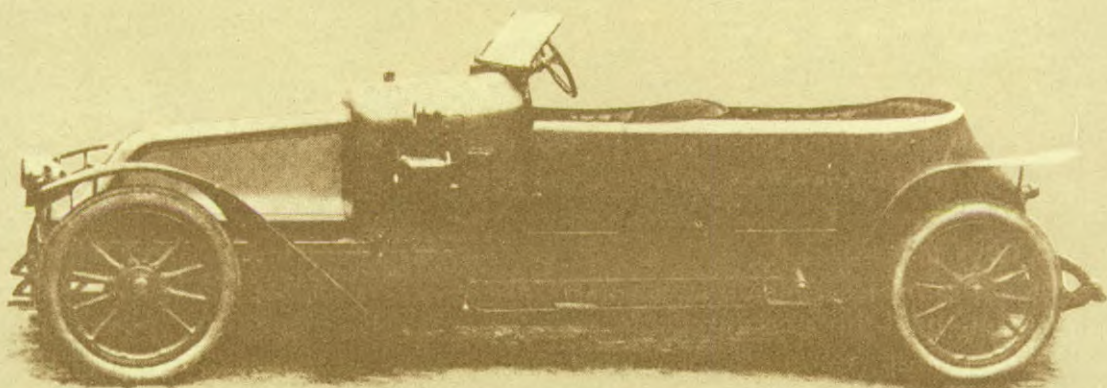
vermogen van 40 pk leverde. Dit moet als de voorloper worden beschouwd van de eerste zescilindermotor, die in 1911 in serie zou worden gebouwd.

In de archieven bladerend komt men de tekeningen van steeds weer verbeterde versies van deze motor tegen, gemarkeerd door de jaartallen: 1913-1915.

Eerste serieproductie

En dan is daar het jaar 1919, waarin deze zescilindermotor op een chassis werd gemonteerd en op de weg verscheen. In 1920 komen dan de eerste Renault's 40 met zes cilinder motor van de band, als chassis met motor. De wagen kan door de fabriek in twee uitvoeringen worden geleverd: de torpedo en de limousine.





In de jaren twintig ging echter iedereen, die zich dat kon veroorloven naar een carrosseriebouwer, om daar zelf het model van zijn keuze uit te zoeken. En, uiteraard, de kleur die men wenste.

Mecaniciens of chauffeur

De Renault 40 was een wagen voor de zeer gefortuneerden. Dat lijdt geen twijfel meer als men weet, dat men het niet zonder een chauffeur of een mecanicien kon stellen. Had men een coupé, dan had men een chauffeur nodig om hem te besturen. Bezat men een torpedo of een cabriolet, dan kon een mecanicien niet worden gemist. Het instructieboekje, dat de lieve omvang van 150 pagina's (!) had, schreef bijvoorbeeld voor, dat de wagen iedere dag moest worden doorgesmeerd.

De hele voorname wereld van Parijs reed in deze wagen. Ook de president van de Franse republiek had er één... in huur.

Jeugdsentiment

Men wordt door een gevoel van weemoed overvallen, wanneer men door de archieven bladert en de afbeeldingen van de Renault 40 in zijn vele verschijningsvormen ziet:

modellen, die stuk voor stuk op de dag van vandaag een rage zouden ontketenen, als ze nog te koop zouden zijn...

Overwinningen op de racebaan

De zescilinder motor van de Renault 40 heeft ook voor een aantal verrassende overwinningen in automobielenwedstrijden gezorgd. Zo kwam in 1925 een Renault Sport op de racebaan en brak drie snelheidsrecords. De grootste snelheid welke werd behaald was: 178.475 km/u.

De wagen week in niets af van de uitvoering, zoals die aan de cliënten werd geleverd, zoals bij een officieel onderzoek achteraf werd vastgesteld.

Verslag van een proefrit

Terug naar de Renault 40 in zijn oorspronkelijke uitvoering. Wij geven het woord aan Charles Faroux, die zijn ervaringen bij een proefrit publiceerde in L'Auto van 13 oktober 1924. Let u vooral eens op de door hem geroemde rijkwaliteiten. Het zou in deze tijd geschreven kunnen zijn:

„Louis Renault is zo vriendelijk geweest, mij zijn nieuwe 40 HP te laten beproeven. Het is een opmerkelijke wagen en hij dwingt



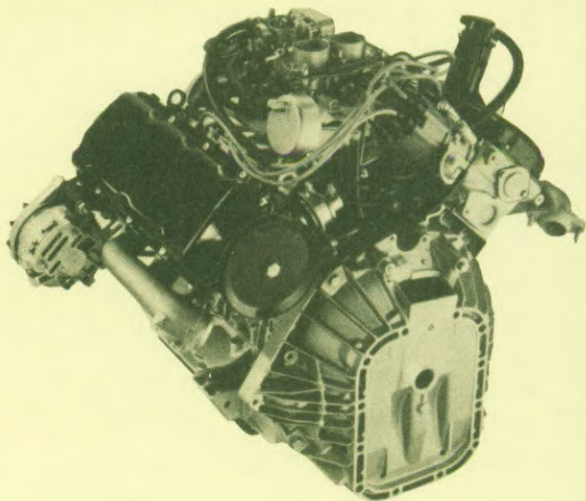
bewondering af door drie waardevolle hoedanigheden: een zekere en zuivere besturing, zonder onaangename reacties op slecht terrein, een uitstekende wegligging, zeer krachtige remmen, die niet bruusk zijn (servo-rem van de eerste rang).

Het is een wagen met een groot reserve-vermogen, soepel, wendbaar, een opmerkelijk voertuig voor het verre en comfortabele reizen, met acceleraties, die een onuitsprekelijke charme aan het rijden geven."

„Terug van weggeweest”

Na vele jaren zijn de zes-cylinders „terug van weggeweest” in de productie van de Renault personen-automobielen: de Renault 30 TS is er mee uitgerust.

Renault is altijd vooruitstrevend geweest op het terrein van de automobieltechniek. De Renault 30 TS is daar opnieuw een bewijs voor: het is de enige auto met zes-cylindermotor, voorwielaandrijving, stuurbekrachtiging en vijf deuren, die in serie wordt geproduceerd.



De coryfeeën van voorheen.

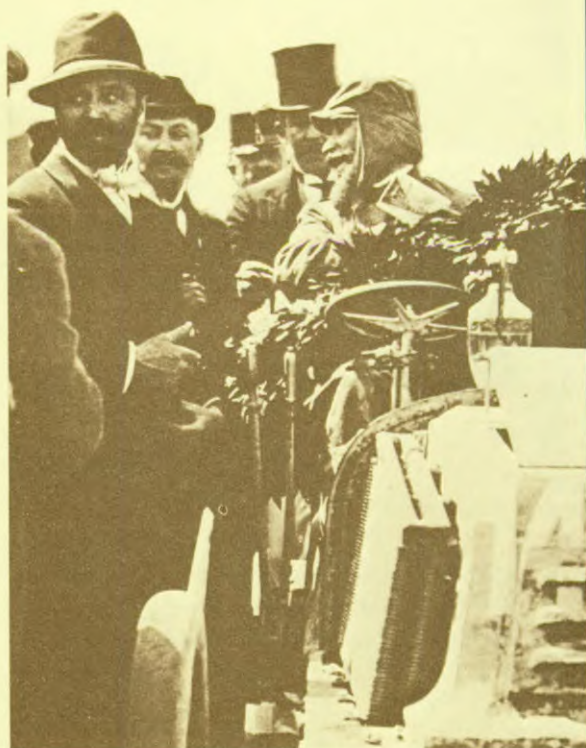
Jeugdsentiment. Dat is voor de één misschien een Renault 4CV. Voor de ander de tijd van Vivastella's en Juvaquatres. En voor de ouderen onder ons de Spijkers en Dion Boutons. Maar iedereen die een auto uit vervlogen tijden ziet, voelt iets in zich tintelen. Plotseling worden we even teruggebracht in de tijd toen een auto méér was dan een comfortabel en efficiënt vervoermiddel.

Merkwaardig dat er van zo'n bejaarde auto zo'n charme uitgaat. Je voelt de neiging je te koesteren aan de warmte van een tijd waarin we nu romantiek ontdekken. En de auto uit die tijd is een typische vertegenwoordiger van dit romantisch verleden.

Wie zich er aan koesteren wil, kan dat gemakkelijk doen mits hij er een reis naar Leidschendam, Drunen of Houthalen voor over heeft. Daar kunt u in een automuseum toeven tussen de stoere en trotse voertuigen van vòòr de eeuwwisseling tot aan het eind van de jaren veertig. Dan zult u wellicht ook de lijn in de ontwikkeling van de automobiël ontdekken.

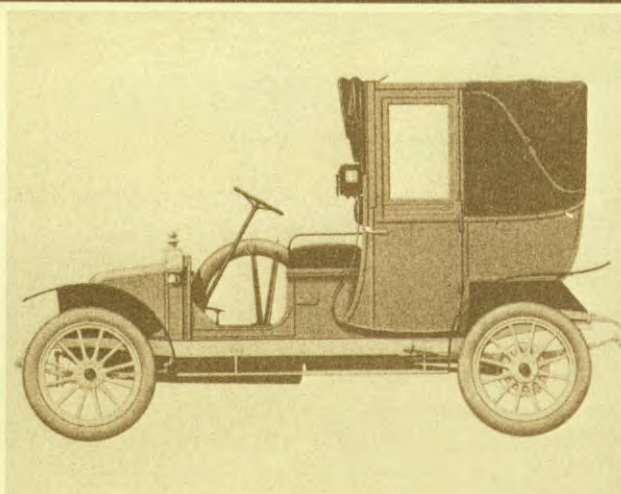
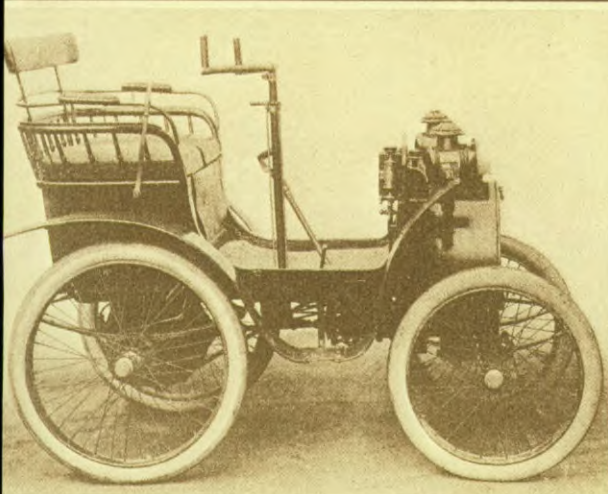
Ontwikkeling

Bij de auto's uit het prille begin blijkt nog duidelijk de overeenkomst met de koets. De passagiers kregen een groot deel van de ruimte toegemeten en de motor met transmissie moest dan ook weggestopt worden. Niet zo praktisch in die tijd, want panne kwam dagelijks voor. Nu valt over smaak niet te twisten, maar dat de eerste auto's uit de jaren negentig mooi waren kan niemand beweren.



Na de eeuwwisseling kwam daar verandering in. Er werd aan styling gedaan, maar nog niet aan aerodynamische vormgeving. Het mechanisme begon zijn plaats op te eisen en er kwam een periode waarin een auto meer op een weglocomotief leek. Vaak een geweldige motorkap die de helft van de wagenlengte in beslag nam. Voor de passagiers is achterin een bescheiden ruimte gecreëerd. Het is de tijd van de stoere auto waarvan de radiator de trots van het merk vormde. Renault bleef een uitzondering. De radiator bevond zich achter de motorkap, dus op een weinig kwetsbare plaats en de motorkap was toen al gestroomlijnd. Zou Louis Renault toen al aan vermindering van de luchtweerstand hebben gedacht?

Als u bij uw speurtocht aan de auto's uit het begin van de jaren dertig komt, ziet u weer een



verandering: er komt naar verhouding meer ruimte voor de inzittenden. De lijnen worden vloeiender en soms overdrijft men een beetje. Het lijkt wel of de auto op het punt staat om los van de grond te komen. Maar geleidelijk bent u dan bij de tweede helft van de 20ste eeuw aangekomen en wat die te bieden heeft vindt u niet in het museum.

Automusea in Europa.

We hebben al drie plaatsen genoemd waar u automusea kunt vinden. In Leidschendam (Veursestraatweg 280) is het Nationaal Automobielmuseum waar u vooral moet letten op een fraai exemplaar van een open 6-cilinder Renault uit 1919. In Drunen is Lips' Autotron in een bijzonder mooie omgeving gehuisvest. Ook daar kunt u een stukje Renaulthistorie aantreffen. En mocht u in België terecht komen: in Houthalen, niet ver van Hasselt vindt u het Provinciaal Automuseum met een rijke collectie.

Buiten Benelux.

Frankrijk, Duitsland, Engeland en Italië hebben op het gebied van antieke auto's heel wat te bieden. Wereldberoemd is in Parijs het

Musée du Conservatoire des Arts et Métiers. Hier valt het accent op stoom en u kunt er dan ook Cugnot's stoomwagen uit 1771 bewonderen. En als u toch in Parijs bent, verzuim dan niet de Pub Renault aan de Champs Elysées te bezoeken. U kunt er (bijzonder goed) eten, gelijkvloers alle tegenwoordige Renault-modellen bekijken, maar u moet vooral ook de trap opgaan. Want daar is een collectie Renaults bijeengebracht om van te watertanden. U vindt daar een compleet overzicht van de geschiedenis van het merk Renault. Er staat ook nog een Renault-taxi uit de eerste wereldoorlog, één van de fameuze Marne-taxi's. Niet ver van Parijs ligt Compiègne met het kasteel waarin het Musée National de la Voiture et du Tourisme is ondergebracht. En in Rochetaillée sur Saône de beroemde collectie van Henri Malartre.

Maar ook als u toevallig in de buurt van Turijn, München, het engelse plaatsje Beaulieu in het New Forest of in Stockholm komt, kunt u zich koesteren aan de autoromantiek van weleer.



Hoe uw Renault 't langst loopt op een liter.

Renaults staan bekend om hun zuinigheid met benzine. Uit alle tests blijkt dat Renaults in hun prijsklasse tot de grootste zuinigheidskampioenen behoren.

Hoe zuinig het kán toont u het volgende voorbeeld. De technische dienst van de Vereniging van Artsen Automobilisten organiseerde met 12 nieuw aangeschafte Renaults 6 TL een zuinigheidswedstrijd Parijs-Amsterdam. Het parcours moest in 3 etappes met een gemiddelde snelheid van resp. 50, 60 en 80 km/u worden gereden. De winnende equipe boekte een verbruik van 1 op 19,4 km (nota bene met enkele straf-cc's wegens tijdsoverschrijding). De tweede ploeg had een verbruik van 1 op 18,56 km en de derde 1 op 18,08 km. Het laagst geklasseerde tweetal noteerde 1 op 15,39 km.

Natuurlijk is het dagelijks gebruik van uw auto wel wat anders dan een zuinigheidswedstrijd. Maar toch kunt u heel wat langer doen met een liter benzine als u probeert de volgende tips in acht te houden.

Motor

1. Alleen een goed afgestelde motor haalt de maximale energie uit de brandstof. Maak daarom gebruik van de diagnose-onderhoudsbeurten voor controle van bougies, ontsteking en luchtfilter.

2. Gebruik de choke zo kort mogelijk.

3. Rijd na het starten meteen langzaam weg.

4. Tracht ver vooruit te zien naar verkeerslichten en obstakels.

5. Rem niet af op de motor. Het kan anders: gas langzaam terugnemen zodat de wagen langzamer gaat rijden door de rol- en luchtweerstand, óf de versnellingsbak in zijn vrij zetten en

indien nodig met de voet bijremmen.

6. Zet het contact af zodra duidelijk is, dat u langer dan gebruikelijk zult moeten wachten.

Gas

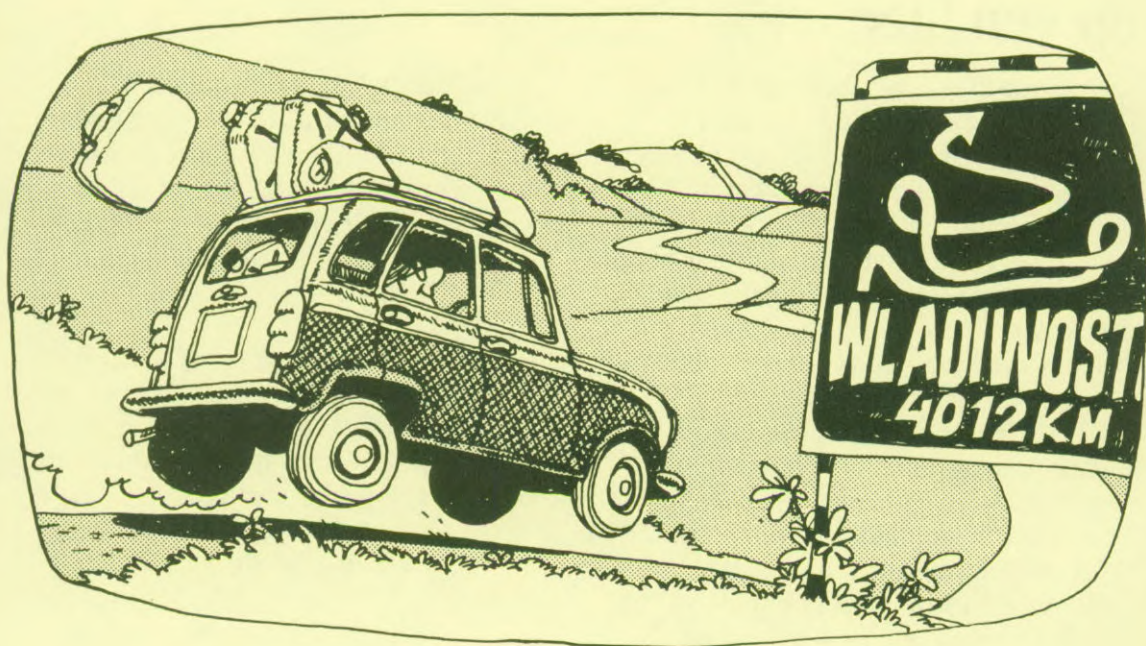
7. Geef geleidelijk gas; schakel op het juiste moment over.

8. Houd het gas constant. Kies

voor een langere rit een kruissnelheid. Geef geen gas bij als u een helling opgaat.

Banden

9. Een goede bandenspanning beperkt de rolweerstand tot een minimum.



RENAULT 12



Renault 12

Snel en betrouwbaar

U mag gezien worden in een Renault 12. Maar het is dan ook een wagen die niet over het hoofd gezien kan worden.

De Renault 12 heeft een heel eigen karakter en is, zoals alle Renaults, gemaakt voor jarenlang probleemloos rijplezier.

Zijn aerodynamische vormgeving (pijlvorm) zorgt voor een lage luchtweerstand waardoor tevens windgeruis bij hoge snelheden tot een minimum wordt beperkt.

De carrosserie is voorzien van een kooiconstructie die voor maximale veiligheid voor bestuurder en passagiers zorgt.

Ook de uiterst comfortabele Renault 12 heeft voorwielaandrijving en dus een geweldige wegligging.

Er zijn vele uitvoeringen; u kunt een keuze maken uit de: 12 TL, 12 TS, 12 Automatic, 12 TL Stationcar, 12 Stationcar Automatic en 12 Bestel.



Renault 12TL.

Stijlvolle toerwagen

De Renault 12TL is niet alleen een sportieve, maar ook een innemende wagen: door zijn fraaie aerodynamische lijn, zijn verfijnd interieur, zijn gemakkelijke bediening, zijn hoge rijkwaliteiten en – zeker niet in de laatste plaats – zijn lage brandstofverbruik, mechanische bedrijfszekerheid en de geringe eisen die hij stelt als het om onderhoud gaat.

De voorwielaandrijving staat borg voor een grote koersvastheid, ook bij fikse zijwind. In scherpe bochten gedraagt de Renault 12 zich al even voorbeeldig als op de rechte weg: de grote wielbasis, in combinatie met het lage zwaartepunt, hebben deze wagen een geweldige wegligging meegegeven.

U zit daardoor volkomen ontspannen achter het stuur en voelt geen oneffenheden in de weg, dankzij de goed uitgebalanceerde vering. (onafhankelijk geveerde voorwielen met schroefveren, telescopschokbrekers, stabilisatorstang en meesturende achteras).

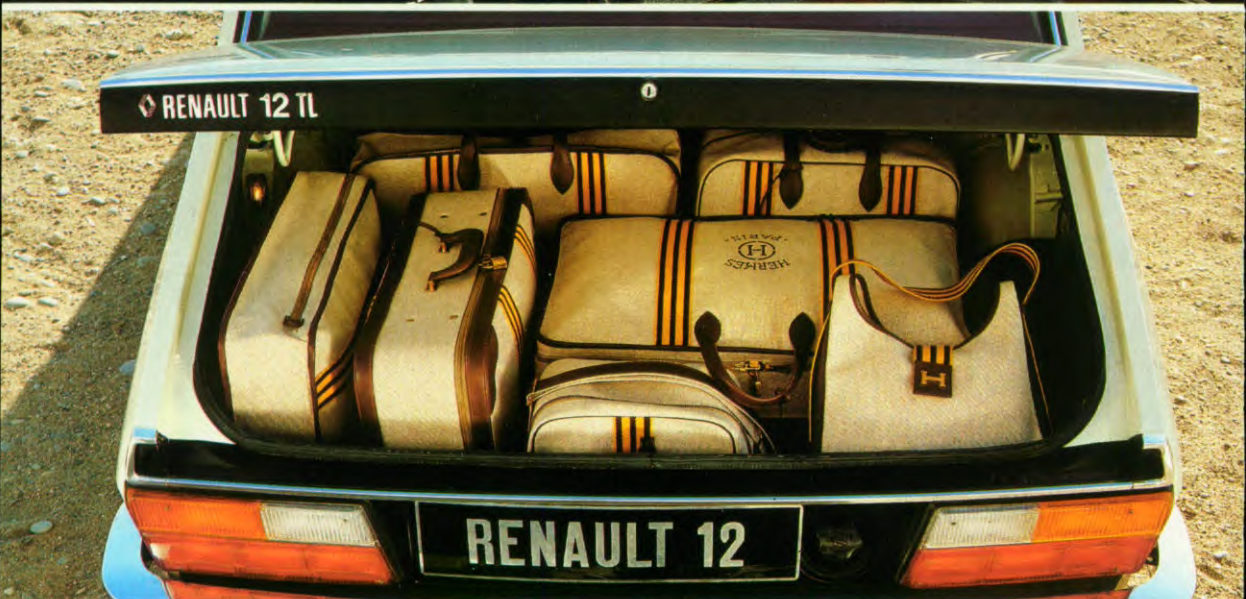
De motor (1289 cc, topsnelheid 140 km/u) heeft – ook bij lage toerentallen – een grote trekkracht. Minimaal schakelen in het stadsverkeer. Zeer gering benzineverbruik.

Het instrumentenpaneel met zijn drie ronde klokken, getuigt van een gedistingeerde vormgeving en is in één oogopslag te overzien: kilometerteller met dagteller, controlemeter voor acculading en verklikkerlampjes voor koelwatertemperatuur, oliedruk,



knipperlichten, verlichting, grootlicht, choke, handrem, en achterrautverwarming.

Meter voor benzinevoorraad. (Verlichting van het instrumentenpaneel is regelbaar).



Het handschoenenkastje is – evenals de ruim bemeten bagageruimte verlicht.

Vóór: sigarettaansteker en asbak; achter: twee asbakken.

Het remsysteem (vóór schijfremmen, achter trommelremmen) is voorzien van een rembekrachtiger.

Driepunts-autogordel met oprolautomaat.

De beide vóórstoelen hebben een volledig verstelbare rugleuning. Het lichaam wordt ook in zijdelingse richting gesteund.

Eventuele passagiers komen niet in het nauw, wanneer u uw stoel naar achteren verplaatst. Alle portieren hebben armsteunen; achter is in het midden van de bank een opklapbare armsteun aangebracht.

Renault 12 TL

Verstelbare rugleuning op de vóórstoelen, achterrautverwarming, remkrachtbegrenzer en rembekrachtiger, autogordels met oprolautomaat, mistachterlicht.

Tegen meerprijs:

kunstleren bekleding, metaalkleur.



Renault. Auto's met IQ.

Renault 12TS.

Elegance met extra's

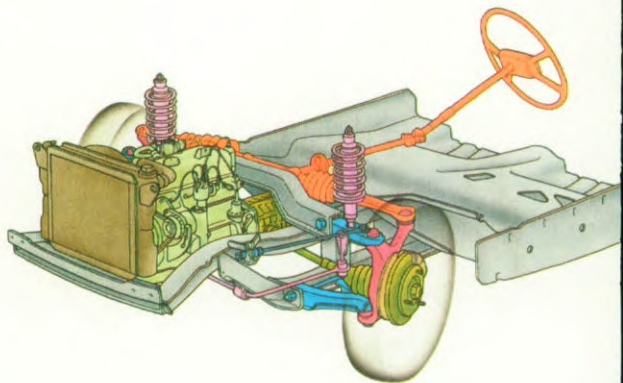
De Renault 12 TS is een snellere en sportievere uitvoering van de bekende Renault 12.

Hij is uitgerust met een tot 60 DIN-pk opgevoerde motor waardoor een topsnelheid kan worden bereikt van 150 km/uur – circa 10 km/uur meer dan de Renault 12 TL.

Maar het accent ligt bij de Renault 12 TS niet alleen op de prestaties, maar vooral ook op het gebied van comfort en veiligheid.

Wanneer u de portieren opent, ziet u het meteen: vliegtuigstoelen met geïntegreerde hoofdsteunen. Deze speciale vóórstoelen met verstelbare rugleuning, dienen zowel comfort als veiligheid.

De ontwikkeling van deze speciale stoelen werd door Renault toevertrouwd aan een team van medici en technisch specialisten, dat zich geheel toelegt op de ontwikkeling van veiligheidsvoorzieningen. De stoelen van de Renault 12 TS staan borg voor



zitcomfort van de hoogste klasse.

Zelfs na urenlange ritten voelt u zich nog even fit als toen u startte.

Een glasoppervlak van 2.27 m² en de achterraitverwarming zorgen voor een veilig zicht naar alle kanten.

Voor uw gemak: driepunts autogordels met oprolautomaat.

Maar stapt u eens in, want er is nog zoveel meer: vóór u een stuurwiel dat bekleed is met een zachte kunststof waardoor het fijn in de hand ligt. Direct achter het stuurwiel het stijlvolle dashboard met drie grote klokken, waaronder een elektronische toerenteller.

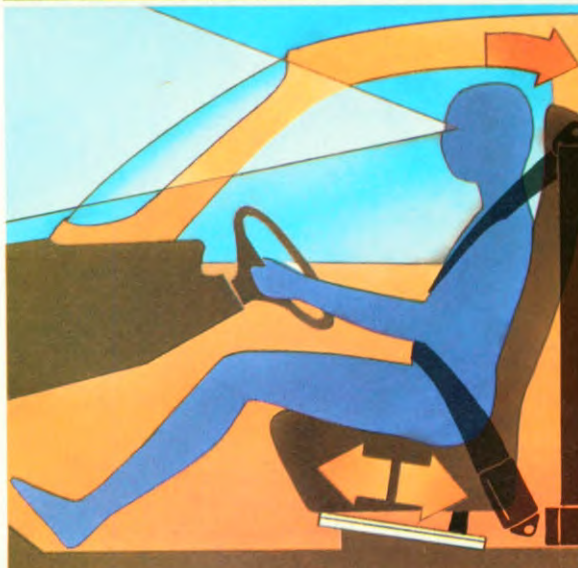
Zonder uw aandacht voor de weg te verminderen controleert u het functioneren van uw wagen: snelheid, motortoerental, oliedruk, temperatuur, accu-laadstroom, verlichting, alarminstallatie etc. Onder het dashboard bevindt zich een speciale console met plaats voor uw autoradio.

Een elektrisch klokje behoort tot de standaarduitvoering.

Alle bedieningsorganen voor: claxon, licht, richtingaanwijzers, alarmknipperlicht, mistachterlamp en achterraitverwarming zijn onder direct handbereik. De ruitewissers en elektrische ruitesproeier bedient u zelfs zonder het stuur los te laten.

De Renault 12 TS is comfortabel tot in de kleinste details:

Ingebouwde opklapbare leuning in het midden van de achterbank.



Asbakken in de achterportieren.
Sigaretteaansteker op het dashboard

Make-up spiegeltje in rechter
zonneklep, afsluitbaar
handschoenenkastje, verlichting in de
bagageruimte.

De Renault 12 TS heeft een
krachtig remsysteem, (vóór
schijfremmen, achter
trommelremmen) met
remkrachtbegrenzer op de
achterwielen.

Het systeem is uitgerust met een
Master Vac rembekrachtiger voor
een lichte pedaaldruk.

Grote of kleine oneffenheden in
de weg? Met de Renault 12 TS merkt
u er weinig van.

De goed uitgebalanceerde vering
(schroefveren in combinatie met
telescoopschokbrekers en
stabilisatorstangen) strijken elke
oneffenheid glad.

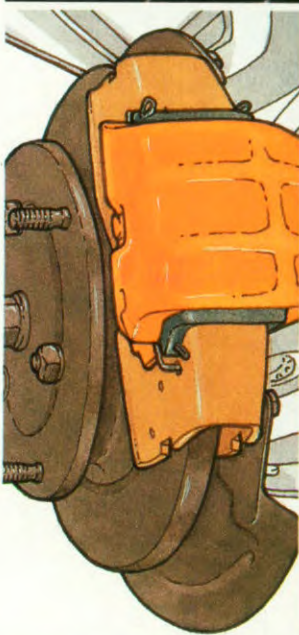
De Renault 12 TS heeft niet
alleen elegance en comfort uit zijn
franse geboorteland meegekregen
maar ook rijprestaties die er mogen
zijn.

De 4-cilinder motor (1289 cc) met
zijn tweetraps carburateur levert in
alle versnellingen opmerkelijke
prestaties.

Die rijkwaliteiten maken hem
samen met zijn soepele besturing,
goede wendbaarheid en gering
benzineverbruik tot een ideale
reiswagen.

Tegen meerprijs:

Kunstleren bekleding, zonwerend
glas, metaalkleur.



Renault 12 Automatic

Een aparte manier van autorijden

Voor wie veel kilometers in druk stadsverkeer moet rijden en hoge eisen stelt aan ontspannen rijcomfort is er een Renault 12 met automatische transmissie.

Het exclusieve in deze door Renault gefabriceerde automatische transmissie is het „electronisch brein” waardoor u zelf door middel van het gaspedaal het moment van opschakelen bepaalt.

De uitrusting van de Renault 12 Automatic is nagenoeg gelijk aan die van de Renault 12 TS, dus compleet comfort tot in de kleinste details.

Lees meer over de Renault automatische transmissie op pagina 142 en 143.

Tegen meerprijs:

Kunstleren bekleding, zonwerend glas, metaalkleur.





Renault 12TL Stationcar en Renault 12 Stationcar Automatic.

Een wagen met twee levens

Door de week een rappe bestelwagen: in het weekend een comfortabele personenwagen, dat is de Renault 12 TL Stationcar.

Méer nog dan bij alle andere Renaults is bij de Renault 12 TL Stationcar het functionele met het comfortabele gecombineerd.

Bij opgeklapte achterbank heeft u de beschikking over een laadvolume van 1.6 m³ en een draagvermogen van 425 kg.

De vlakke laadvloer (door voorwielaandrijving) is gemakkelijk toegankelijk via de omhoog scharnierende achterklep.

Omvangrijke goederen meenemen is geen bezwaar, de laadvloerhoogte bedraagt slechts 51 cm. De motor en transmissie bevinden zich voorin. Dat komt de gewichtsverdeling ten goede. Wegliggig en koersvastheid zijn daardoor zelfs bij zware belasting nog perfect.

Wat de uitrusting en het comfort





betreft staat de Renault 12 TL Stationcar op een zeer hoog peil. Tot de standaarduitrusting behoort o.a. vóórstoelen met verstelbare rugleuning, achterraitverwarming, verlicht handschoenenkastje, sigarettaansteker, driepunts autogordels met oprolautomaat, ruitewissers met twee snelheden etc.

Tegen meerprijs:

– kunstleren bekleding – metaalkleur.





Renault 12 stationcar automatic.

Voor goederenvervoer in het drukke stadsverkeer met stoplichten en verkeersopstoppen biedt de Renault 12 Stationcar Automatic uitkomst.

Het elektronisch brein van de Renault-automatische transmissie kiest feilloos de juiste schakel momenten om de motor op zijn gunstigste toerental te laten draaien.

Dat belooft niet alleen ontspannen maar vooral ook efficiënt goederenvervoer.

Het comfort van deze stationcar staat op het zelfde hoge peil als dat van de Renault 12 Automatic, alleen de vliegtuigstoelen ontbreken.

Lees meer over het rijden met automatische transmissie op pagina 142 en 143.

tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding
- zonwerend glas - metaalkleur





Renault 12 Bestel.

De Renault 12 Bestel kan voor het vervoer van allerlei ladingen worden ingezet.

Als de achterklep omhoogscharniert komt een laadopening vrij van 1.045 x 0.760 m: de laadvloerhoogte is bij onbelaste auto 51 cm.

Zelfs omvangrijke goederen kunnen bij de Renault 12 Bestel zonder tijdverlies worden geladen en gelost. Met zijn laadvermogen van 500 kg en een laadvolume van 1.6 m³ is de Renault 12 Bestel een economische oplossing voor al uw vervoersproblemen.

De Renault 12 Bestel is gehard tegen het buitenleven in weer en wind.

Z'n carrosserie heeft zeven lakbehandelingen ondergaan (gemiddeld 18 kg lak per auto) plus een extra inwendige antiroestbehandeling met tectyl.

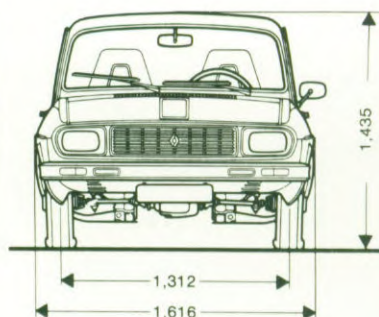
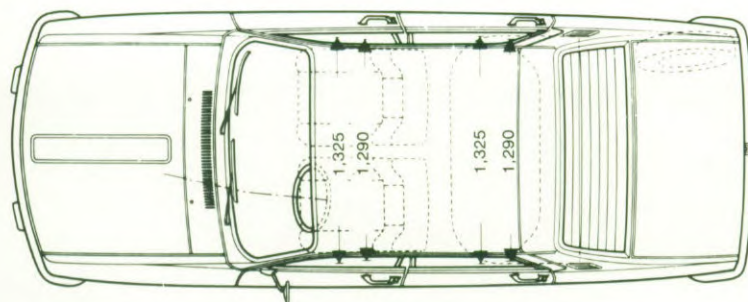
De voorwielaandrijving, het lage zwaartepunt en de lange wielbasis geven hem – ook in scherpe bochten – een rotsvaste wegligging.

Ook de Renault 12 Bestel biedt aan bestuurder en bijrijder het spreekwoordelijke Renaultcomfort. De stoelen zijn met kunstleer bekleed en de rugleuningen zijn verstelbaar.

Kortom, de Renault 12 Bestel is een gedistingeerde bedrijfszekere vertegenwoordiger van het bedrijf waarvoor hij werkt.

■ Zie pagina 176, 177, 178 en 179 voor meer informatie over deze Renault.

Technische gegevens.



Renault 12TL.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 73×77 , cilinderinhoud in cc: 1289, DIN-pk bij omw/min: 54/5250 koppel in mkg bij omw/min: 8,8/3000, compressieverhouding: 9,5 : 1.

Accu 12V, 36 Ah, wisselstroomdynamo 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4, schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,82 : 1, 2e 2,24 : 1, 3e 1,48 : 1, 4e 1,04 : 1, achteruit 3,08 : 1.

Voor: Onafhankelijk geveerde wielen met hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang, achter: meesturende achteras geleid door 3 reactiearmen.

Schijfremmen voor/ trommelremmen achter, remdrukbegrenzer, vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,1 m.

Gewicht in kg 900 - maximaal toelaatbaar gewicht 1300 -

Radiaalbanden: 145 $\times$ 330 -

Inhoud benzinetank in liters: 47, koelsysteem 5, motorcarter 3, versnellingsbak 2.

Topsnelheid in km/u: 140.

Renault 12 Automatic

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 73×77 , cilinderinhoud in cc: 1289, DIN-pk bij omw/min: 60/5500, koppel in mkg bij omw/min: 9,3/3500, compressieverhouding: 9,5 : 1. Tweetraps Weber carburateur.

Accu 12V, 36 Ah, wisselstroomdynamo 30/40 A.

Aantal versnellingen: 3, schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 2,60 : 1, 2e 1,61 : 1, 3e 1,11 : 1, achteruit 2,23 : 1.

Voor: Onafhankelijk geveerde wielen met hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang, achter: meesturende achteras geleid door 3 reactiearmen.

Schijfremmen voor/ trommelremmen achter, remkrachtbegrenzer, vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

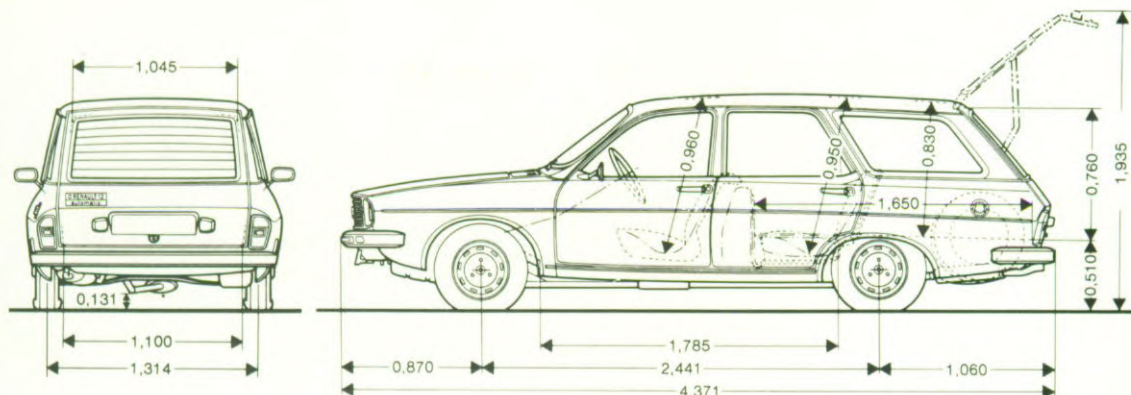
Draaicirkel tussen trottoirs: 10,1 m.

Gewicht in kg 950, maximaal toelaatbaar gewicht 1350.

Radiaalbanden: 145 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 47, koelsysteem 5, motorcarter 3, versnellingsbak 5.

Topsnelheid in km/u: 150.



Renault 12TS.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 73×77 , cilinderinhoud in cc: 1209 DIN-pk bij omw/min: 60/5500, koppel in mkg bij omw/min: 9,3/3500, compressieverhouding 9,5 : 1. Tweetraps Weber carburateur.

Accu 12V, 36 AH, wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 4, schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,82 : 1, 2e 2,24 : 1, 3e 1,48 : 1, 4e 1,04 : 1, achteruit 3,08 : 1.

Voor: Onafhankelijk geveerde wielen met hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang, achter: meesturende achteras geleid door 3 reactiearmen.

Schijfremmen voor/ trommelremmen achter, remdrukbegrenzer, vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,1 m.

Gewicht in kg 920, maximaal toelaatbaar gewicht 1350

Radiaalbanden: 145 $\times$ 330

Inhoud benzinetank in liters: 47, koelsysteem 5, motorcarter 3, versnellingsbak 2.

Topsnelheid in km/u: 150.

12TL Stationcar.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 73×77 , cilinderinhoud in cc: 1289, DIN-pk bij omw/min: 54/5250, koppel in mkg bij omw/min: 8,8/3000, compressieverhouding 9,5 : 1.

Accu 12V, 36 Ah, wisselstroomdynamo 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4, schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,82 : 1, 2e 2,24 : 1, 3e 1,48 : 1, 4e 1,04 : 1, achteruit 3,08 : 1.

Voor: Onafhankelijk geveerde wielen met hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang, achter: meesturende achteras geleid door 3 reactiearmen.

Schijfremmen voor/ trommelremmen achter, remkrachtbegrenzer en vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

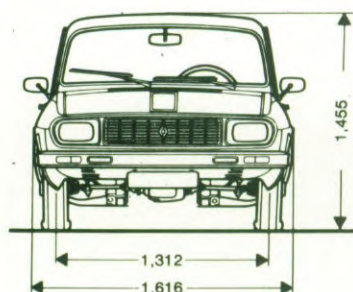
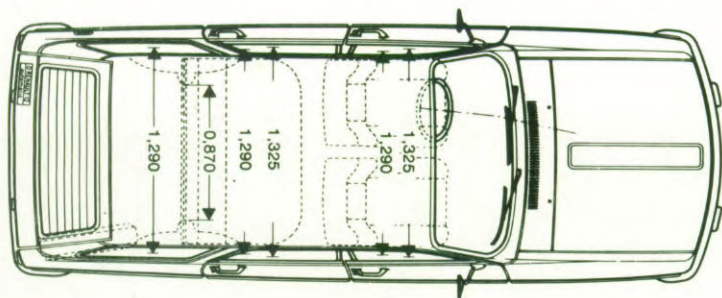
Draaicirkel tussen trottoirs: 10,1 m.

Gewicht in kg 960, maximaal toelaatbaar gewicht 1385.

Radiaalbanden: 155 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 47, koelsysteem 5, motorcarter 3, versnellingsbak 2.

Topsnelheid in km/u: 140.



12 Stationcar Automatic.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 73 $\times$ 77, cilinderinhoud in cc: 1289, DIN-pk bij omw/min: 60/5500, koppel in mkg bij omw/min: 9,3/3500, compressieverhouding: 9,5 : 1. Tweetraps Weber carburateur.

Accu 12 V, 36 Ah, wisselstroomdynamo 30/40 A.H.

Aantal versnellingen: 3. Schakeling op de vloer.

Overbrengingsverhoudingen: 1e 2,60 : 1, 2e 1,61 : 1, 3e 1,11 : 1, achteruit 2,23 : 1.

Voor: Onafhankelijk geveerde wielen met hydraulische telescopschokbrekers en stabilisatorstang, achter: meesturende achteras geleid door 3 reactiearmen.

Schijfremmen voor, trommelremmen achter, remdrukbeugler, vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,1 m.

Gewicht in kg 980, maximaal toelaatbaar gewicht 1405.

Radiaalbanden: 155 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 47, koelsysteem 5, motorcarter 3, versnellingsbak 5.

Topsnelheid in km/u: 150.

Renault 12 Bestel.

Aantal cilinders: 4, boring $\times$ slag in mm: 73 $\times$ 77, cilinderinhoud in cc: 1289, DIN-pk bij omw/min: 54/5250, koppel in mkg bij omw/min: 9/3500, compressieverhouding: 9,5 : 1.

Accu 12 V, 36 Ah, wisselstroomdynamo 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4, schakeling op de vloer. Over-

brengingsverhoudingen: 1e 3,818 : 1, 2e 2,235 : 1, 3e 1,478 : 1, 4e 1,036 : 1, achteruit 3,083 : 1.

Voor: Onafhankelijk geveerde wielen met hydraulische telescopschokbrekers en stabilisatorstang, achter: meesturende achteras geleid door 3 reactiearmen.

Schijfremmen voor, trommelremmen achter, remdrukbeugler, vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,10 m.

Gewicht in kg 915, maximaal toelaatbaar gewicht 1415.

Radiaalbanden: 155 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 47, koelsysteem 5, motorcarter 3, versnellingsbak 2.

Topsnelheid in km/u: 140.

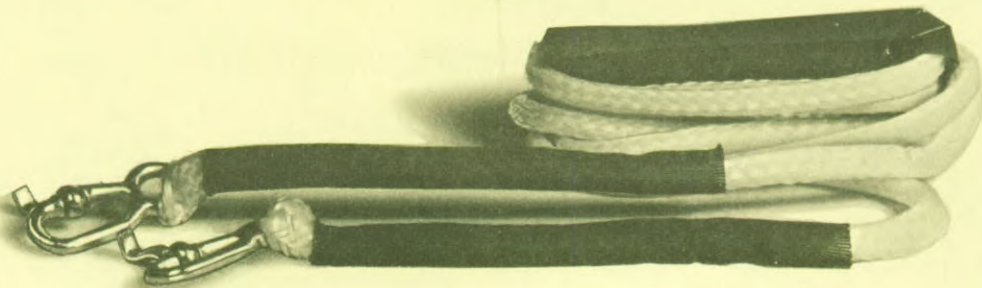
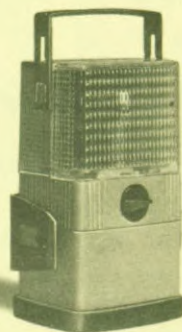
Wat hoort er in, aan of bij een auto?

Uw Renault is een complete auto, alles wat beslist nodig is zit er aan. Maar er is natuurlijk ruimte voor eigen initiatief, voor aanpassing aan eigen wensen of eisen. De gebruiksomstandigheden zijn nu eenmaal overal anders. Even een geheugensteuntje, de dealer weet er álles van, wij doen maar een greep.

Cocosmatten houden uw zolen droog, dat is veilig. De veiligheid is ook gebaat bij een goede brandblusser en een EHBO-does. Een auto kan nog zo goed zijn, domme pech kan ons achtervolgen. In elke autokoffer hoort dan ook een set reservelampen, een ventilatorriem, sleepkabel en een pechlamp. Een gevarendriehoek ook, maar dat is al wettelijk verplicht.

Zien en gezien worden, heel belangrijk. Bij mist, sneeuw of harde regen is een mistachterlicht onmisbaar. En aan de voorkant mistlampen en/of vérstralers maken het autorijden met beperkt zicht veiliger. Achteruitrijden in het donker gaat makkelijker met achteruitrijlampen.

Verveelt u zich in de auto? Een autoradio is grandioos, u bent nooit alleen. Ga eens bij de dealer langs, hij heeft beslist nog meer voor u.



Zien en gezien worden.

Mist, vier letters die de schrik vormen van het weg-, water- en luchtverkeer. De laatste twee hebben er wat op gevonden: radar. Voor het wegverkeer is er alleen nog maar radar in politieauto's, om hardrijders te bekeuren. Hopelijk ook bij mist want dan is hardrijden ronduit misdadig.

En er wordt te hard gereden bij mist. Iedere politieman of wegenwachter kan dat beamen.

Er waren recent in Nederland twee grote verkeersrampen bij mist: Prinsenbeek en Schiphol. Vaststaat dat er veel te snel is gereden.

Maar er is meer. Anderen moeten ons kunnen opmerken. Hoe? Overdag door het voeren van ongedimd licht, 's nachts gedimd anders ziet men zelf niets. Verder door gebruik van mistlampen (in het donker extra nuttig), en door een mistachterlicht. Allemaal zaken die betrekking hebben op het "gezien worden", de markering naar buiten. Helaas zijn er nog vele automobilisten die het niet noodzakelijk vinden.

Zien

Er is nóg meer. Je moet ook zelf goed kunnen zien om de ander bijtijds

te kunnen opmerken, om te zien waar je rijdt.

We gaan er dan even vanuit dat de ogen goed zijn, anders kan je het helemaal wel vergeten. Is dat zo, dan moeten we toch een paar maatregelen nemen.

Mist bestaat uit minuscule kleine waterdruppeltjes. Die zetten zich op de voorruit af. Ruitewissers die al een zomer in gebruik zijn geweest (uitgedroogd door de zon) blijken volslagen onbruikbaar te zijn. Ze trekken hinderlijke strepen die het toch al slechte beeld nog gaan vertekenen.

Maar voorruiten worden ook bedekt met een vetaanslag, door uitlaatgas, fabrieksrook en dergelijke. Die vetaanslag is funest bij mist, de ruit wordt ondoorzichtig. Wat zien? Vergeet het maar.

Wat doen we er aan? Nieuwe wisserbladen, een ruitesproeier waarin ook een reinigingsmiddel zit. Wordt er mist verwacht? Voorruit schoon, binnen en buiten.

Tot slot; samenvattend. Rij rustig, rij rechts (kantlijn aanhouden), zorg voor zien en gezien worden en bedenk dat iets dat stilstaat snel bereikt wordt. Bij mist groot licht!

De auto mee op de trein, op de boot, in het vliegtuig.

Wie ver wil, geen (vakantie-) dagen verloren wil laten gaan en toch ter plekke over zijn auto wil beschikken, kan tegenwoordig van diverse mogelijkheden gebruik maken. Vanuit Den Bosch rijden (niet iedere dag en voornamelijk in de vakantieperiodes) zogenaamde Autoslaaptreinen naar Avignon, Fréjus-St. Raphaël, Narbonne, Milaan, Genua, Biasca, Salzburg, Vilach en Ljubljana. Dit zijn allemaal nachttreinen. Op het traject Hoek van Holland-Lörrach (bij Bazel) rijdt een autodagtrein. Inlichtingen bij alle grotere NS-stations. De grote veerboten naar Engeland nemen vrijwel allen ook auto's mee. Bovendien kan men vanaf Zestienhoven zijn auto door de lucht mee naar Engeland nemen. Inlichtingen British Air Ferries, telefoon 010-655555. Per vrachtschip kan uw auto alle mogelijke kanten op. De ANWB bemiddelt.





De radio aan.

Een radio in een auto is een goed ding, vooral als het er één met druktoetsen is die „blindelings” bediend kan worden. Vooral op lange en eenzame tochten is een radio zo iets als een passagier die de aandacht wakker houdt.

Het belang van een autoradio is de laatste jaren nog aanzienlijk toegenomen door de regelmatige verkeersinformatie. In samenwerking met de ANWB, de Rijkspolitie, de Rijkswaterstaat en het KNMI verschaft de Radionieuwsdienst ANP deze verkeersinformatie na de nieuwsuitzendingen op alle Hilversumse zenders. Het zwaartepunt ligt echter op Hilversum 3. Men kan daar ieder uur verkeersinformatie verwachten. In zeer dringende gevallen worden bovendien de programma's van Hilversum 3 onderbroken.

Dan is er nog de dagelijkse NOS-mededelingenrubriek: van 17.55-18.00 uur. Daarin worden regelmatig mededelingen uitgezonden over vooraf bekende wegsituaties waarbij vertragingen kunnen optreden.

De radio doet nog méér. Hij verspreidt bovendien SOS-berichten voor weggebruikers wie in verband met dringende familie-omstandigheden verzocht wordt zo snel mogelijk contact op te nemen met de in de berichten genoemde personen of instanties. De thuisblijvenden kunnen deze voor de radio bedoelde SOS-berichten opgeven via de alarmcentrale van de ANWB, telefoonnummer: 070-264426. De radio-oproepen worden uitgezonden in de mededelingenrubrieken van de Radionieuwsdienst ANP, en wel dagelijks om 17.55 uur, vóór het nieuws van 18.00 uur. In de maanden juni, juli en augustus kan men de radio-oproepen bovendien iedere avond om 22.55 uur verwachten, vóór het nieuws van 23 uur.

Om al deze redenen is dus de autoradio een belangrijk communicatiemiddel.

Veilig rijden op de autosnelweg.

Autosnelwegen zijn veilige wegen, wanneer zij door de automobilist op de juiste wijze worden gebruikt. Zij zijn immers aangelegd om een vlotte verplaatsing van een groot aantal motorvoertuigen mogelijk te maken. Op de rijbanen is slechts verkeer in één richting toegestaan. Alhoewel er geen dwarsverkeer mogelijk is door de aanleg van ongelijkvloerse kruisingen en verkeerspleinen (rotondes bestaan niet in autosnelwegen) is er wel invoegend verkeer.

Autosnelwegen mogen slechts gebruikt worden door bestuurders van motorvoertuigen die sneller mogen en kunnen rijden dan 70 km per uur.

Waarom dan deze speciale aandacht voor veiligheid op de autosnelweg? Domweg omdat juist het te gemakkelijk rijden de grondoorzaak is van veel ongevallen. Uit een onderzoek van de Algemene Verkeers Dienst van de Rijkspolitie is gebleken dat het overgrote deel van de ongevallen te wijten is aan de nonchalante rijstijl waartoe men zich laat verleiden op de autosnelweg. Voornamelijk omdat men de hoge snelheid waarmee men rijdt uit het oog verliest.

Onderstaand uittreksel uit dit onderzoek spreekt hierover boekdelen.

Oorzaken ongevallen op rijkswegen in Nederland in 1975.

1. Onvoldoende afstand houden, snelheid onvoldoende aangepast aan het andere verkeer 61%
2. Onoplettendheid, voertuig onvoldoende onder controle 24%
3. Inhaalfouten 5%

Tips voor alle zekerheid

De belangrijkste fouten die op de snelweg gemaakt worden kunt u voorkomen door altijd de volgende regels in acht te nemen:

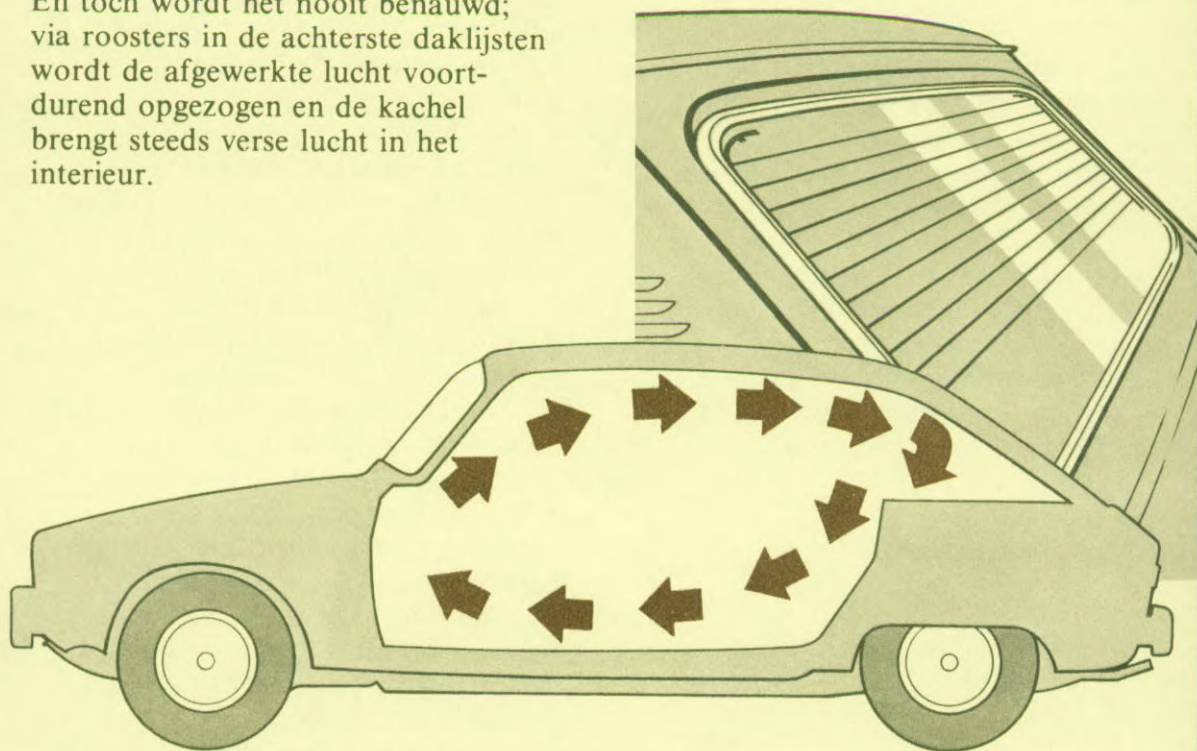
- Houd voldoende afstand, volgens de vuistregel: afstand in meters = de helft van uw snelheid in kilometers. Dus wanneer uw snelheid 100 km is, houd dan tenminste 50 meter afstand.
- Geef bij invoegen duidelijk zichtbaar voorrang aan het verkeer dat zich reeds op de snelweg bevindt. Maak snelheid op de invoegstrook en desnoods verder op de vluchtstrook, en niet op de rijbaan.
- Wees er zeker van dat de linker rijstrook vrij is als u wilt gaan inhalen en let op de snelheid van het achteropkomend verkeer. Zorg voor goed ingestelde spiegels.
- Rijd vlot en regelmatig en verminder uw snelheid niet abrupt op de rijbaan. Als u moet stoppen, wijk dan uit naar de vluchtstrook.
- Houd zoveel mogelijk rechts. De linker rijstrook is de inhaalstrook. Onnodig links blijven rijden vermindert de wegcapaciteit en geeft aanleiding tot rechts inhalen.

Behaaglijke temperatuur, goed uitzicht.

Comfort en veiligheid zijn twee begrippen die bij Renault-ontwerpers hoog genoteerd staan. Daarom hebben zij er voor gezorgd dat de bestuurder de temperatuur nauwkeurig kan regelen, frisse lucht krijgt toegevoerd en onbelemmerd door de voor- en achterrait kan kijken.

Zodra de motor is gestart, produceert deze warmte. Naar wens wordt een deel hiervan snel aan de kachel afgegeven en in het interieur heerst dan ook al gauw een aangename temperatuur. Ook als de winter minder zacht uitvalt dan de laatste jaren, want de verwarming heeft een capaciteit die er zijn mag. En toch wordt het nooit benauwd; via roosters in de achterste daklijsten wordt de afgewerkte lucht voortdurend opgezogen en de kachel brengt steeds verse lucht in het interieur.

Mocht de voorruit beslagen zijn, dan kan er extra warmte naar gericht worden, eventueel ondersteund door een krachtige ventilator die op twee snelheden kan werken. Bij sommige typen is de snelheid traploos regelbaar. En op de meeste Renaults zult u als standaarduitvoering achterraitverwarming aantreffen. Belangrijk voor de veiligheid, want deze eist dat we via de spiegel in het oog houden wat er achter ons gebeurt vóór we gaan inhalen of afslaan.



Ventileren

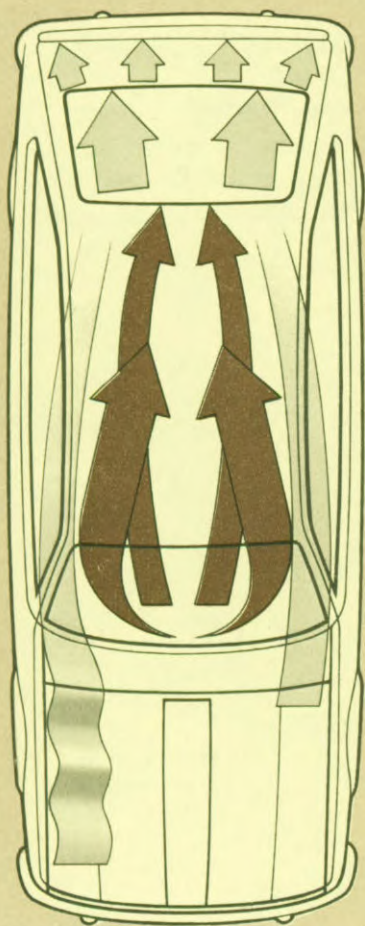
Een goede verwarming is belangrijk, want klappertandende bestuurders kunnen hun aandacht niet voldoende op het verkeer richten. Maar van minstens even groot belang is een uitstekende ventilatie en de aanvoer van frisse lucht, ook als er sprake is van een hete zomer. Ook dan immers moet een autorijder vlot kunnen reageren. Daar komt weinig van terecht als het interieur benauwd en broeierig is. Een fris interieur is dus weer een veiligheidsfactor en daar hebben

Renault-technici zich dan ook grondig mee beziggehouden. We hebben al gezien hoe de lucht aan de achterzijde wordt weggezogen. Via roosters op het dashboard wordt verse lucht aangevoerd, dus er is steeds doorstroming zonder dat de inzittenden een onaangename tocht voelen. De roosters kunnen in alle gewenste standen worden geplaatst, zodat men zelf de richting van de luchtstroom kan bepalen.

Koelte

Het kan altijd nog beter en wie op snikhete dagen werkelijk in de koelte wil zitten kan in diverse Renault-modellen air-conditioning geleverd krijgen. Dat wordt dan temperatuur en vochtigheidsgraad volkomen naar maat.

Maar ook zonder deze luxe kan er in uw Renault, dankzij vele voorzieningen, een aangename atmosfeer heersen. Wie graag frisse lucht voelt, kan de luchtstroom op zich richten. Wie onmerkbaar wil ventileren richt de roosters een andere kant op. In ieder geval kan iedereen het hoofd koel houden en dat is hoofdzaak.



Er is altijd een Renault-dealer in de buurt.

Het fabriceren en het op de markt brengen van goede en betrouwbare automobielen is niet de enige taak van een autofabrikant.

Service is een even belangrijk onderdeel van zijn leveringspakket. Renault blijft zich verantwoordelijk voelen voor de wagens die door haar op de weg worden gebracht.

En bij een goede service hoort een dicht dealernet.

Alléén in Frankrijk al, beschikt Renault over meer dan 6000 servicepunten (een prettig idee als u met vakantie die kant op gaat.)

Het Benelux dealernet

Maar ook in de Benelux zult u nooit lang naar een Renault-dealer zoeken. Er zijn meer dan 700 service-punten, waar u deskundig en snel geholpen kunt worden.

Renault laat u nooit langer dan strikt noodzakelijk is zonder auto zitten.

Geen auto, betekent tenslotte minder bewegingsvrijheid.

Kwaliteit van onze service

Alle Renault-dealers beschikken over Diagnose-stations. Daar wordt uw wagen elektronisch doorgemeten en afgesteld; eventuele gebreken komen in een minimum van tijd aan het licht.

Snelle bevoorrading vanuit onze centrale magazijnen, binnen 24 uur, is nog zo'n sterk punt van Renault.

Kwaliteit van het personeel

Technisch zit het dus allemaal wel goed. Maar goede service valt of staat met de vakkundigheid van het personeel. Ook wat dat betreft bent u bij Renault aan het goede adres.

Alle monteurs en chefmonteurs volgen regelmatig een cursus op de Renault Service School. Zij worden onderwezen in de nieuwe Renault-typen, en de daarbijbehorende service verlening.

Renault-monteurs zijn en blijven geschoolde specialisten.

Voor hen is uw Renault een auto, én een stuk vakkennis.



RENAULT 16



Renault 16 TL.

Toerwagen met sterke troeven

De Renault 16 is nog altijd een auto, die middenin de praktijk van het dagelijks leven staat. En rijdt.

Daaraan is door de jaren niets veranderd; deze reiswagen van grote klasse is nog altijd vooruitstrevend van ontwerp. Het royale comfort en de vele mogelijkheden, die hij te bieden heeft, hebben hem een bijzondere plaats in het hart van vele automobilisten bezorgd. Dat valt direct op, als u om u heen kijkt.

Vraag het ze maar gerust, die Renault-enthousiasten. Driekwart van hen blijft de Renault 16 trouw.

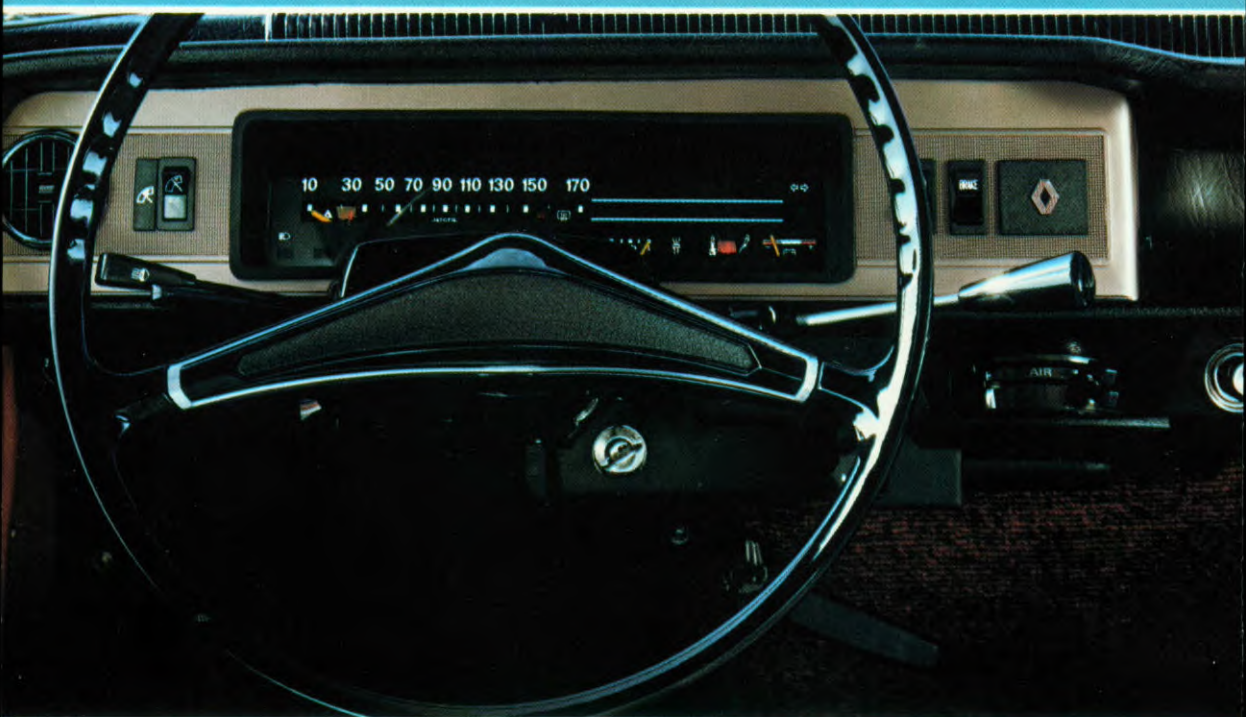
Een trouw, die – zoals dat hoort – dan ook niet van één kant komt. Het feit, dat een niet gering aantal van deze wagens „het klokje rond” heeft gemaakt en sommige zelfs enkele malen achtereen, spreekt in dat opzicht duidelijke taal.

Met zijn grote wendbaarheid en korte draaicirkel, een goed schakelende versnellingsbak met perfect gekozen overbrengingsverhoudingen en grote trekkracht bij lage toerentallen is hij volkomen thuis in de stad.

Fier, snel en rotsvast op de grote weg; ondanks oneffenheden en zijwind houdt hij een vaste koers en stuurt haarzuiver door de bochten. De bagageruimte is volkomen vlak





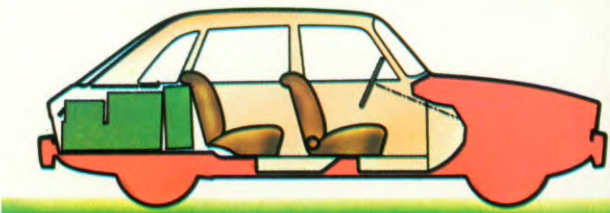
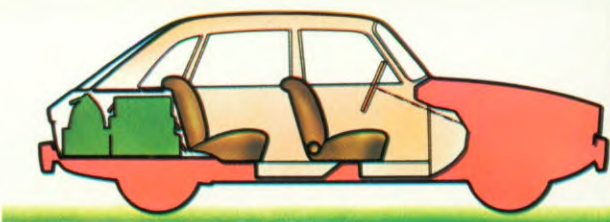


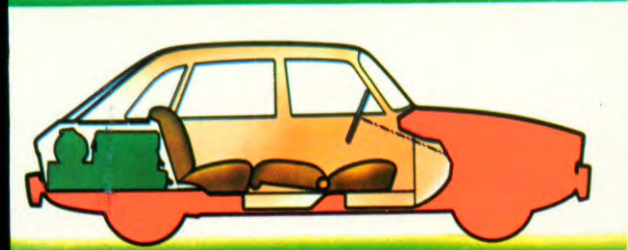
(voorwielaandrijving maakt cardanas overbodig) en ruim. Inhoud: 356 dm³. Meer ruimte nodig? In een handomdraai hebt u een volume van 426 dm³ (achterbank naar voren). Maar de Renault 16 TL is nog niet uitgepraat: leuning van achterbank opkleppen: 760 dm³ tot uw beschikking. Wie dan nog meer verlangt: leuning van achterbank weghalen: laadvolume 1,2 m³.

Gering benzineverbruik: gem. 1 op 10,5 Opklapbare armsteun vòòr (met opbergvak) en achter. Comfortabele stoelen met volledig verstelbare rugleuningen. Koplampen van binnen uit verstelbaar.

Tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding
- metaalkleur
- zonwerend glas
- elektrisch bediend schuifdak





Renault 16 TL Automatic.

Verkeerslicht op groen:
ontkoppelen, schakelen, optrekken,
ontkoppelen, schakelen naar tweede
versnelling. De weg voor u vrij? Gas
bijgeven, ontkoppelen, naar drie
schakelen. Verkeer van rechts:
remmen, ontkoppelen, terug naar
twee

U kent dat wel. Maar waarom zou
u het doen? Het electronisch brein van
de Renault 16 TL Automatic neemt
die taak geruisloos van u over.

Schakelen is er dan niet meer bij.
U regelt alles met twee pedalen: gas en
rem. Door middel van een keuzehandel,
geeft u opdrachten aan het brein van
de automatische transmissie: wanneer
u bijvoorbeeld sterker wilt afremmen
op de motor tijdens het afdalen van
hellingen.

Iedere druk op het gaspedaal van
de Renault 16 TL Automatic wordt
door het electronisch brein feilloos
„vertaald” en doorgegeven aan motor
en transmissie.

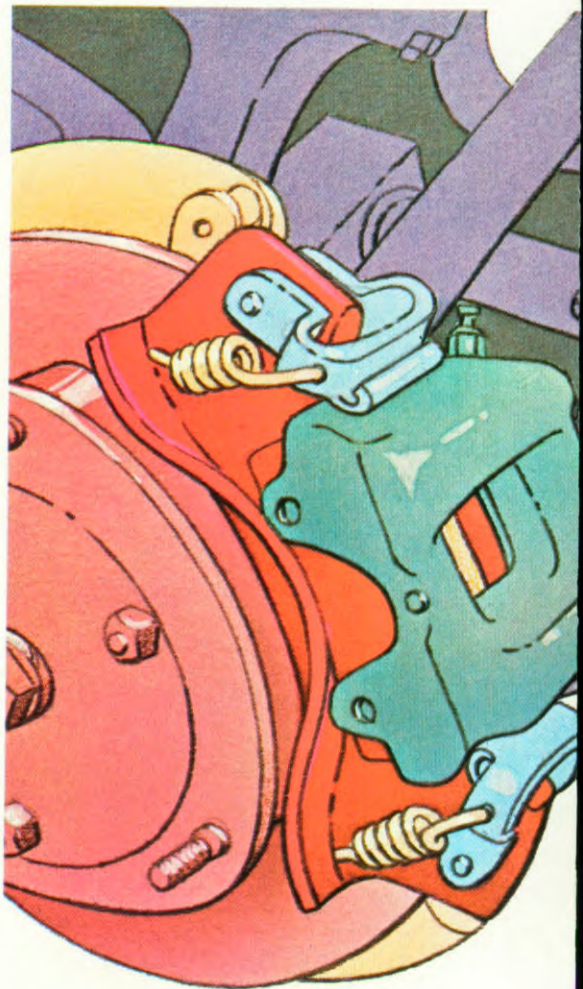
Uw motor kan – zelfs in het
drukste stadsverkeer – nooit over zijn
toeren raken. En u ook niet.

Maar ook bij lange ritten op de
grote weg staat de automatische
transmissie borg voor ontspannen
rijden. Lees meer over de automaat
van Renault op pagina 142 en 143.

Ook het remsysteem van de Renault
16 TL Automatic is voorzien van schijf-
remmen vóór, een remdrukbe-
grenzer achter en een vacuumrem-
bekrachtiging.

Tegen meerprijs:

- Kunstlederen bekleding
- Metaalkleur.
- Elektrisch schuifdak.





automatic



Renault 16 TX.

De auto die alles al heeft

De Renault 16 TX is een logische ontwikkeling vanuit het vertrouwde en veilige Renault 16 concept.

De Renault 16 TX verschilt alleen wanneer men hem oppervlakkig beschouwt maar weinig van het succesvolle Renault 16 basistype.

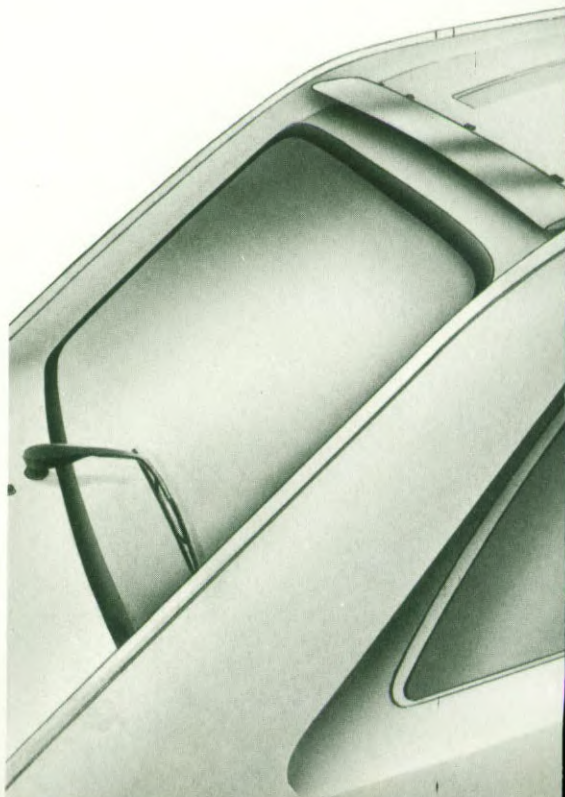
Voor de belangstellende automobilist die méér van zijn wagen verlangt en die net even verder wil kijken, zijn er wel degelijk forse verschillen.

Met recht mag hij een echte „autoroutière” worden genoemd, daar hij bij uitstek geschikt is om gedurende lange tijd achtereen met een hoog gemiddelde op auto-snelwegen te rijden.

De motor heeft een cilinderinhoud van 1647 cc en levert een vermogen van 93 DIN-pk, waarmee een topsnelheid van ruim 170 km/uur kan worden behaald.

Omdat de Renault 16 TX over een vijfversnellingsbak beschikt, waarvan de vijfde een zgn, „overdrive” karakter heeft, is het motortoerental bij hoge snelheden relatief laag, waardoor levensduur van de motor, benzineverbruik en geluidsniveau gunstig worden beïnvloed.

Bij een zo'n snelle wagen als de Renault 16 TX behoort een krachtig remsysteem.



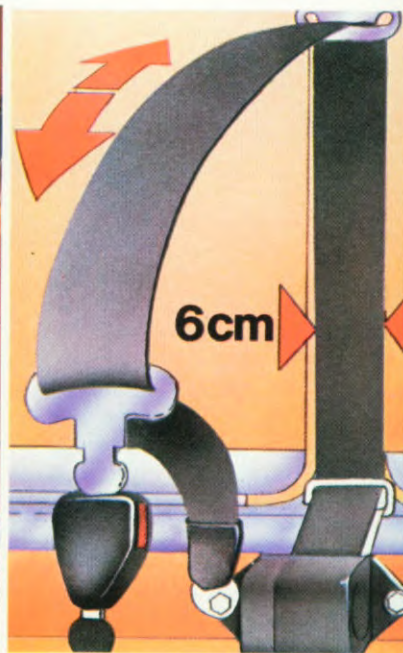


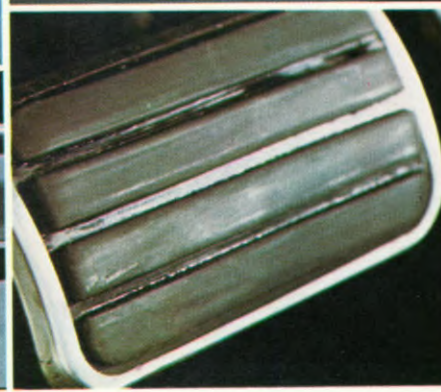
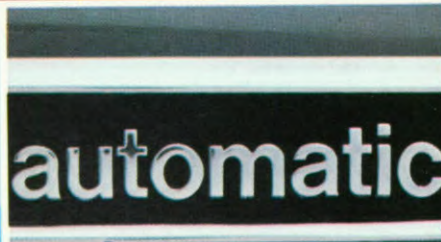
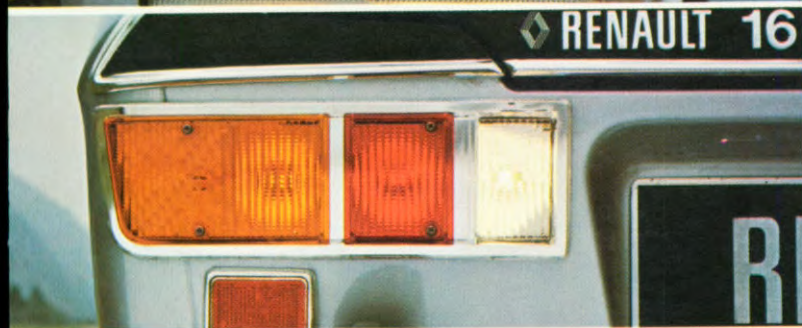
Van het, met een rembekrachtiger uitgerust remsysteem, is het achter remcircuit voorzien van een remkrachtbegrenzer, die al naar gelang de belading van de auto de remdruk op de juiste waarde doseert.

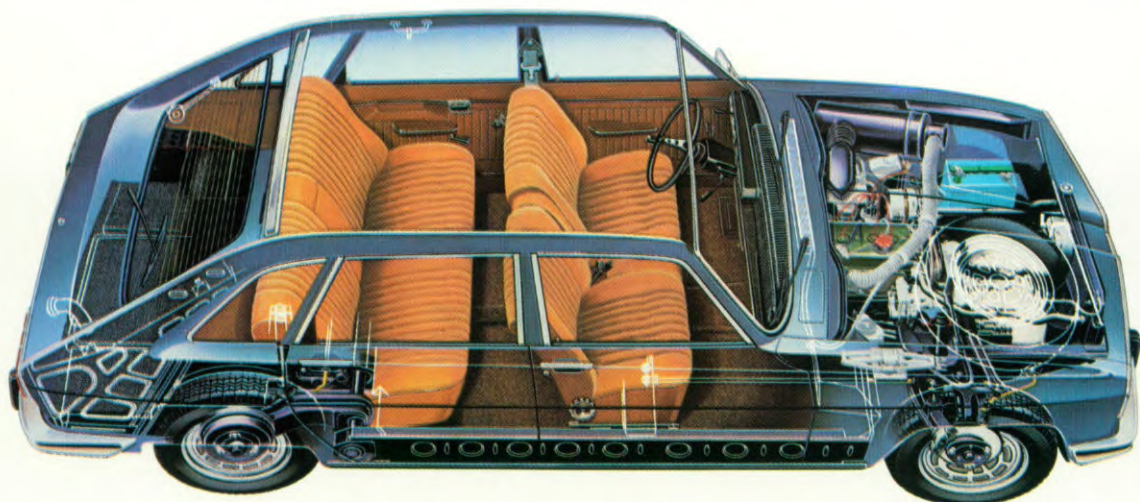
Qua uiterlijk onderscheidt de Renault 16 TX zich van de Renault 16 TL door dubbele vierkante koplampen van groot formaat, door brede sportwielen, extra chroomstrippen en een ruitewisser met sproeier op de achterraut. Karakteristiek voor de Renault 16 TX is de zgn. spoiler aan de achterzijde van het dak.

Deze spoiler heeft een aerodynamische functie en zorgt bij hoge snelheden ondermeer voor een gunstige luchtweerstandscoefficient. Als extra comfortverhogende accessoires zijn aan de standaarduitvoering van de Renault 16 TX toegevoegd, elektrisch bediende zijruiten, electromagnetische portiersluitingen en zonwerend glas.

Het dashboard is strak en functioneel gehouden. Veel aandacht is besteed aan de overzichtelijkheid van de controlesignalen en bereikbaarheid van alle bedieningsorganen







Links en rechts bevinden zich roosters voor luchtverversing en ontwaseming van de zijruiten; direct achter het stuurwiel starter/stuurslot, choke en schakelaars voor licht, claxon, achterrautverwarming, regelbare dashboardverlichting, richtingaanwijzer en elektrisch bediende zijruiten.

In één oogopslag controleert u, acculaadstroom, benzinevoorraad en koelvloeistoftemperatuur.

Er zijn verklikkerlichtjes voor choke, richtingaanwijzers, groot licht, oliedruk, achterrautverwarming, handrem en slijtage van de remvoeringen.

Verder bevinden zich nog op het dashboard: snelheidsmeter, kilometer met dagteller, electronische toerenteller, afsluitbaar handschoenenkastje en klokje.

Tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding
- metaalkleur
- hoofdsteunen
- elektrisch bediend schuifdak.

Renault 16 TX Automatic.

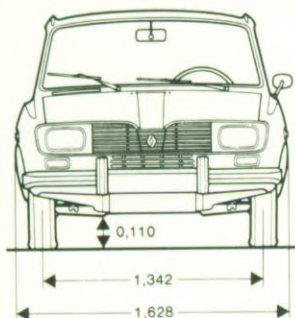
Ervaring is niet nodig om een Renault met automatische transmissie te rijden, want meer eenvoud in autorijden dan „schakelen met gaspedaal” is nauwelijks denkbaar.

Gun uzelf de proef eens: het is een belevenis die u zal bijblijven en die voor u aan het begin kan staan van jaren ontspannen autorijden met rondom u het verfijnde comfort en de luxe van de Renault 16 TX. Lees meer over het rijden met automatische transmissie op pag 142

Tegen meerprijs:

Zie onder Renault 16 TX op deze blz.

Technische gegevens.



Renault 16TL.

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 77 $\times$ 84.
Cilinderinhoud in cc: 1565. DIN-pk bij omw/min: 66/5000
Koppel in mkg bij omw/Min: 11,5/3000. Compressie-
verhouding: 8,6 : 1.

Accu: 12 V, 36 Ah. Wisselstroomdynamo 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4. Schakeling aan stuur. Over-
brengingsverhoudingen: 1e 3,82 : 1. 2e 2,24 : 1.
3e 1,48 : 1. 4e 1,04 : 1. Achteruit 3,08 : 1.

Vering: Onafhankelijk geveerde wielen, torsiestaven en
hydraulische telescoopschokbrekers stabilisatorstangen
voor en achter.

Remmen: schijfremmen voor. Achter remdrukbegrenzer,
vacuümrembekrachtiger.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,4 m.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 23 : 1.

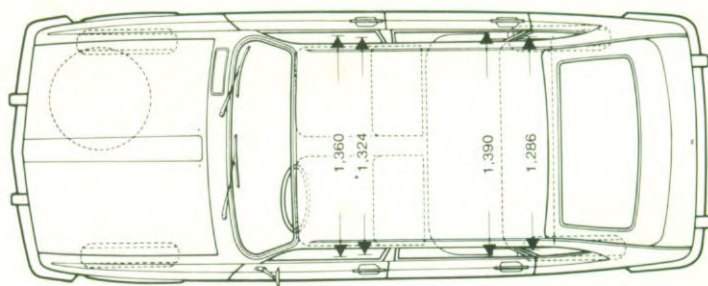
Gewicht in kg: 1010. Maximaal toelaatbaar gewicht 1410.

Radiaalbanden: 145 $\times$ 355.

Inhoud benzinetank in liters: 50. Koelsysteem: 6,25

Motorcarter: 4. Versnellingsbak: 1,6.

Topsnelheid in km/u: 150.



Renault 16TL Automatic.

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 79 $\times$ 84.
Cilinderinhoud in cc: 1647. DIN-pk bij omw/min: 68/5000
Koppel in mkg bij omw/min: 12/3000. Compressie-
verhouding: 8,6 : 1.

Accu: 12 V, 36 Ah. Wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 3. Schakeling: automatische trans-
missie. Overbrengingsverhoudingen: 1e 2,40 : 1.
2e 1,48 : 1. 3e 1,03 : 1. Achteruit 2,05 : 1.

Vering: Onafhankelijk geveerde wielen, torsiestaven en
hydraulische telescoopschokbrekers stabilisatorstangen
voor en achter.

Remmen: schijfremmen voor/achter. Achter remdrukbe-
grenzer, vacuümrembekrachtiger.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,4 m.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 23 : 1.

Gewicht in kg: 1045. Maximaal toelaatbaar gewicht 1445.

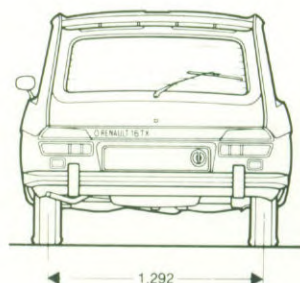
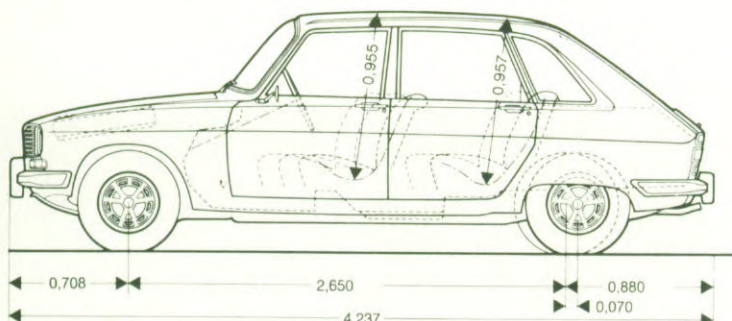
Radiaalbanden: 145 $\times$ 355.

Inhoud benzinetank in liters: 50. Koelsysteem: 6,25.

Motorcarter: 4. Versnellingsbak: 6.

Topsnelheid in km/u: 145.

Technische gegevens.



Renault 16TX.

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 79×84 . Cilinderinhoud in cc: 1647. DIN-pk bij omw/min: 93/6000. Koppel in mkg bij omw/min: 13,1/4000. Compressieverhouding: 9,25 : 1.

Accu: 12 V, 36 Ah. Wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 5. Schakeling aan stuur. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,82 : 1. 2e 2,24 : 1. 3e 1,48 : 1. 4e 1,04 : 1. 5e 0,86 : 1. Achteruit 3,08 : 1.

Vering: Onafhankelijk geveerde wielen, torsiestaven en hydraulische telescoopschokbrekers stabilisatorstangen voor en achter.

Remmen: schijfremmen voor/—. Achter remdrukbe-grenzer, vacuümrembekrachtiger.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,4 m.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 23 : 1.

Gewicht in kg: 1065. Maximaal toelaatbaar gewicht 1490.

Radiaalbanden: 155 $\times$ 355.

Inhoud benzinetank in liters: 50. Koelsysteem: 6,8.

Motorcarter: 4. Versnellingsbak: 1,6.

Topsnelheid in km/u: 170.

Renault 16TX Automatic.

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 79×84 . Cilinderinhoud in cc: 1647. DIN-pk bij omw/min: 93/6000. Koppel in mkg bij omw/min: 13,1/4000. Compressieverhouding: 9,25 : 1.

Accu: 12 V, 36 Ah. Wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 4. Schakeling: automatische transmissie. Overbrengingsverhoudingen: 1e 2,46 : 1. 2e 1,52 : 1. 3e 1,05 : 1. Achteruit 2,11 : 1.

Vering: Onafhankelijk geveerde wielen, torsiestaven en hydraulische telescoopschokbrekers stabilisatorstangen voor en achter.

Remmen: schijfremmen voor/achter. Achter remdrukbe-grenzer, vacuümrembekrachtiger.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,4 m.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 23 : 1.

Gewicht in kg: 1090. Maximaal toelaatbaar gewicht 1490.

Radiaalbanden: 155 $\times$ 355.

Inhoud benzinetank in liters: 50. Koelsysteem: 6,8.

Motorcarter: 4. Versnellingsbak: 6.

Topsnelheid in km/u: 165.



Reparatietijden liggen bij Renault vast.

Bij Renault zijn van vrijwel alle reparaties de kosten bekend. Ze zijn samengesteld uit de prijs van het te vervangen onderdeel plus de tijd voor het uitvoeren van de reparatie. Deze reparatietijden staan vast. Als dus een monteur voor een sigaret of een kop koffie pauzeert of tussendoor een collega helpt, is dat niet voor uw rekening.

Van de meest voorkomende reparaties vindt u de vastgestelde tijden in een boek dat in de receptieruimte van de dealer ligt. Heeft b.v. een opspattend steentje uw voorruit vernield, of hebt u op een slechte weg de uitlaat verspeeld

dan weet u vooraf wat het u kost.

Er zijn in totaal 240 Renault-dealers in Nederland, die allemaal over een ruime voorraad originele onderdelen beschikken. Altijd is er wel een in de buurt. Zij verrichten allen de noodzakelijke onderhoudswerkzaamheden en eventuele reparaties met hetzelfde speciale gereedschap.

Zes maanden volle garantie

Renault geeft deze garantie ongeacht het aantal gereden kilometers en zowel op de onderdelen als op het arbeidsloon. De garantie is van kracht bij alle Renaultdealers op vertoon van de garantiepolic.



Service met drie voordelen voor Renaultrijders.

De onderhoudswerkzaamheden aan uw Renault worden op ultramoderne wijze verricht middels z.g. diagnose onderhoudsbeurten. Dat heeft tal van voordelen voor Renaultrijders.

1. Er hoeven geen onderdelen te worden gedemonteerd. Uw auto is dus slechts korte tijd buiten gebruik.

2. U krijgt een uitgebreid rapport van de diagnose, met eventuele adviezen. Dat bespaart u onaangename verrassingen en grotere kosten achteraf.

3. U betaalt een vast tarief voor de diagnose onderhoud beurten.

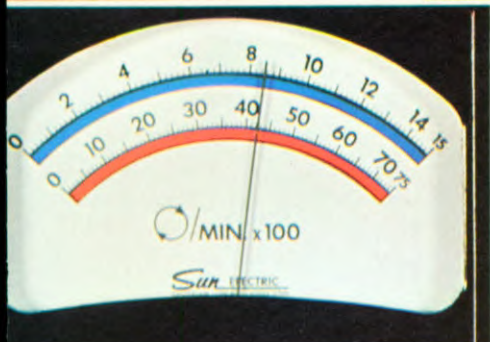
Electronisch doormeten.

Mensen kunnen fouten maken. Daarom maken Renaultdealers gebruik van elektronische apparatuur, waarmee men dwars door de motor heen kan kijken. De monteurs lezen af of alle cylinders naar behoren werken en of een of meer onderdelen moeten worden vervangen. Zij kunnen de carburateur optimaal afstellen, zodat de motor zijn volle vermogen levert en zuinig met benzine omgaat. Alles wat meetbaar is, meten zij.

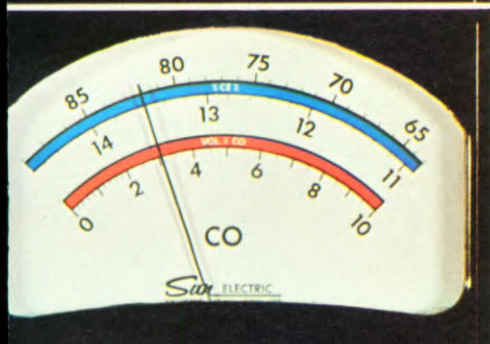
Via een aantal kabels wordt het motorisch gedrag van de auto doorgegeven aan het testpaneel.



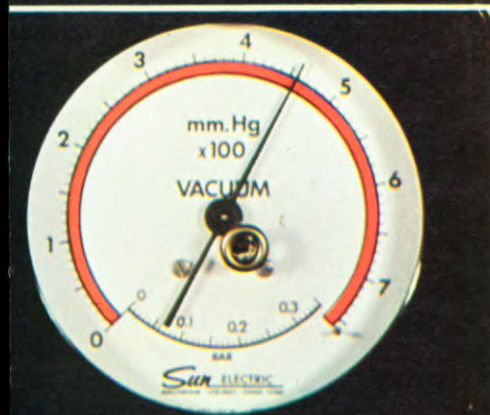
Hiernaast ziet u de oscilloscoop. Hiermee wordt de „hartslag” van de motor zichtbaar gemaakt: hoe werken de bougies, bougiekabels, stroomverdeler, bobine en condensator.



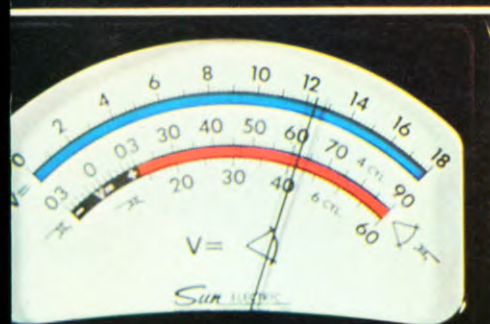
Electronische toerenteller, die tot op 20 toeren nauwkeurig is. Deze wordt gebruikt voor het afstellen van het stationaire toerental van de motor.



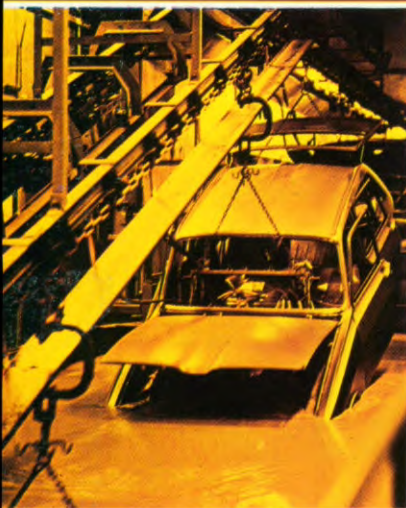
Uitlaatgastester om de motor zo af te stellen, dat geen luchtverontreiniging optreedt. Bovendien controle op doorlaat van het luchtfilter. Ook verlichting, sporing enz. worden gecontroleerd.



Vacuümmeter, die in combinatie met een vacuümpomp werkt, om het ontstekingsvervroegingsmechanisme te controleren. Hij meet bovendien de onderdruk in het inlaatsysteem van de motor.



De voltmeter geeft o.a. de conditie van de accu aan. Contacthoekmeter voor controle op de afstelling van de contactpunten.



De duurzaamheid van Renault.

Wie een Renault koopt, weet dat er een beproefde seriemotor in zit, die op een Renault proefbank heeft bewezen, dat hij goed is voor een probleemloos lang leven.

De carrosserie heeft op alle delen een door en door hechtende laklaag van dezelfde dikte, omdat de grondlak volgens de electroforese-methode is aangebracht.

Tegen roest beschermd.

Iedere Renault verlaat de fabriek met een roestbescherming. Dat is ook hard nodig in een nat en wisselvallig klimaat zoals in

Nederland, België en Luxemburg. Want regen, condens, de zwaveldioxyde in de lucht en 's winters sneeuw en pekkel belagen de laklaag van een wagen. Het zijn vooral de onder- en binnenkant van de kokerbalken die kwetsbaar zijn. Om die plaatsen een optimale bescherming te bieden geeft Renault iedere wagen een effectieve anti-roestbehandeling.

Een Renault gaat daardoor langer mee, blijft langer mooi en houdt langer zijn waarde.





Het verschil tussen de actieve en passieve veiligheid van een auto.

De actieve veiligheid bestaat uit alle voorzieningen die de kansen op een ongeluk beperken, zoals:

- vaste wegligging door voorwiel-aandrijving
- krachtige remmen met remdruk-verdeler
- veel glas voor maximaal uitzicht rondom
- rijcomfort
- radiaalbanden
- spelingvrije tandbeugel-stuur-inrichting
- kindersloten op de achterportieren
- ventilatie die loomheid voorkomt.

De passieve veiligheid bestaat uit alle voorzieningen die de gevolgen van een ongeluk beperken, zoals:

- veiligheidskooi met kreukelzones
- gecapitonneerd stuurwiel
- dashboard van schokdempend materiaal
- verzonken bedieningsorganen
- zachte bekleding van rugleuningen van de voorstoelen.



Renault is een wereldconcern.

U kent Renault. Als fabrikant van oerdegelijke, veilige en economische automobielen. Renault is een wereldconcern met alléén al 27 fabrieken buiten Frankrijk, waar zoveel mensen werken, dat men er een grote stad mee zou kunnen bevolken: 222.000 medewerkers.

Maar Renault maakt niet alléén auto's.

Renault produceert een complete lijn van landbouwtractoren, vrachtwagens met een zeer groot laadvermogen (meer dan 6 ton), autobussen, spoorwegmaterieel (op diverse trajecten in Parijs rijdt de Metro op luchtbanden; deze treinstellen werden door Renault ontwikkeld en gebouwd). Verder maakt Renault kleine en middelgrote motoren voor de industrie, plezier- en vissersboten, maar ook kogellagers, polyester materialen, speciale machines en hydraulische persen.

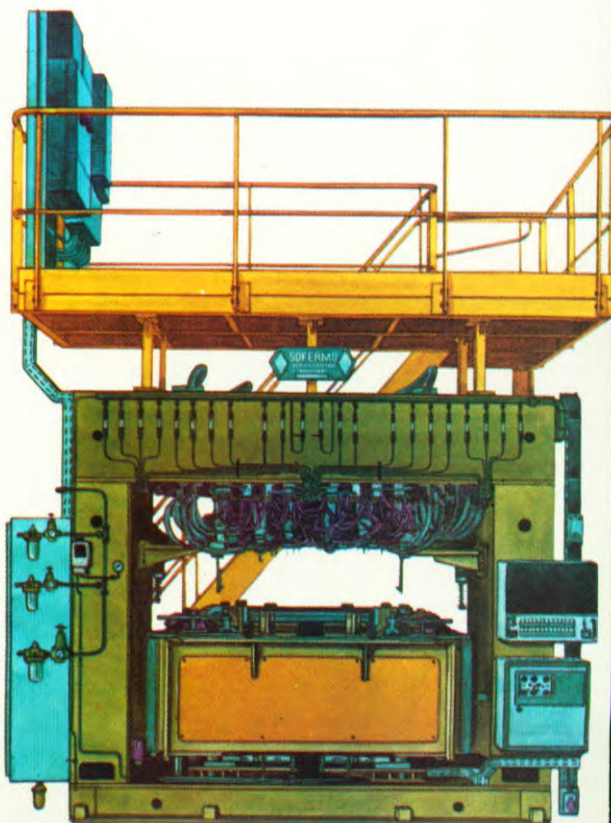
En om dicht bij huis te blijven, fietsen, motorfietsen en grasmaaiers.

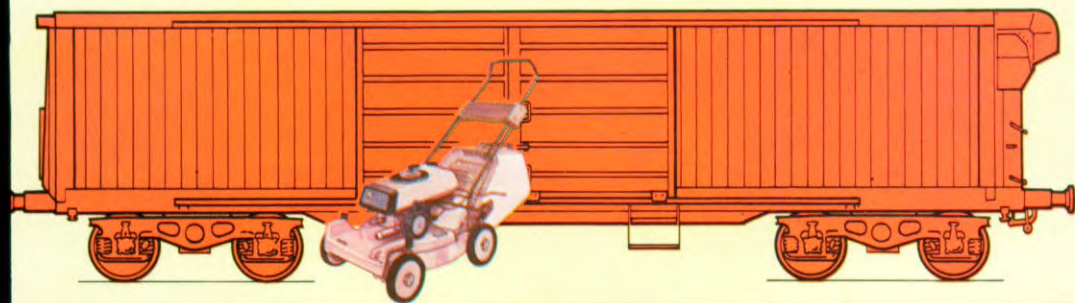
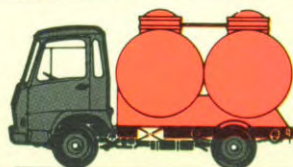
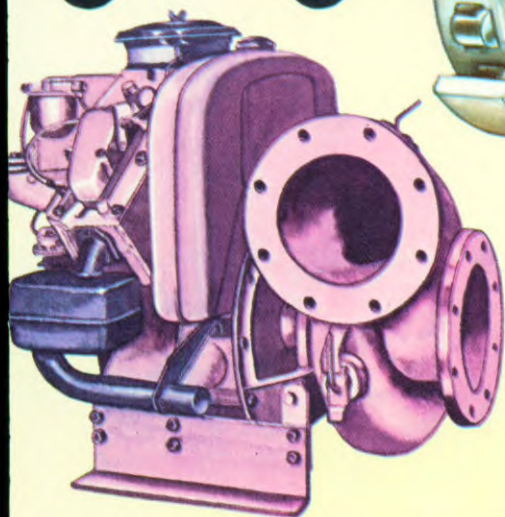
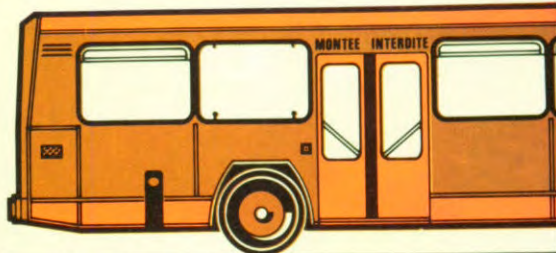
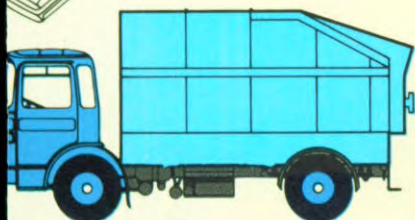
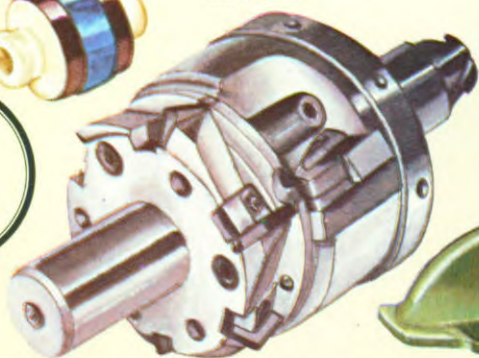
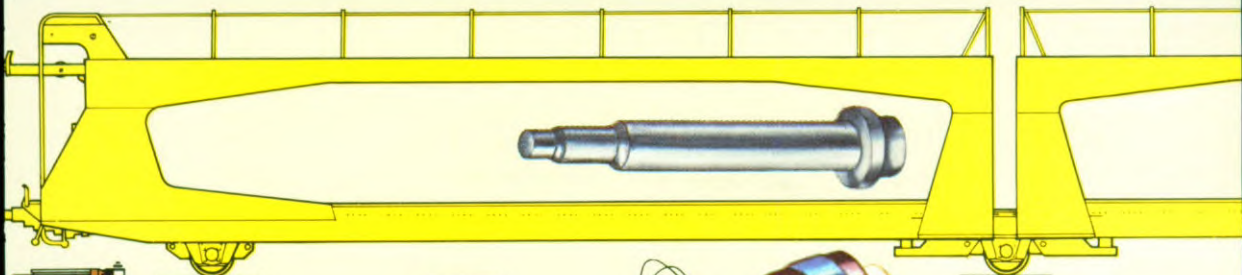
Hoorde of las u wel eens over het opwekken van energie uit zonlicht of uit de wisseling van eb en vloed? Renault-ingenieurs ontwikkelden een zonnepomp, die droge gebieden van water voorziet, waar men verstoken is van conventionele energiebronnen, zoals stookolie en electriciteit. In Mexico alleen al staan 11 zonnepompen. In Afrika 25 stuks.

Renault's eigen transport-maatschappij is in diverse landen aanwezig om goederen te vervoeren. Wegvervoer, scheepstransport of luchtvracht, alles wordt geregeld tot de verpakking toe.

De verhuur van wagens onder leasing-overeenkomst (park van 50.000 wagens) regelt Renault zelf.

Dit was een korte opsomming van alle activiteiten en produkten van Renault - een wereldconcern.





't Renault geel wijst u altijd de weg.



1900



1906



1919



1923



1925



1959



U zoekt een Renault dealer? Let dan op de gele borden met het bekende merk. 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 waar u de Renaultdealer kunt vinden.

Renault ruit uw wegwijzer

De ruitvorm van zwart/witte strepen, zoals u die hiernaast afgebeeld ziet, is het beeldmerk van Renault. Even eigentijds en functioneel van vorm als de auto's die Renault dagelijks maakt. En zo duidelijk, dat u het gemakkelijk herkent.

Hoe het Renault merkbild sedert het jaar 1930 steeds opnieuw aan de stijl van de tijd is aangepast en gemoderniseerd tot de huidige versie, ziet u aan de nevenstaande afbeeldingen.



RENAULT 15

RENAULT 17



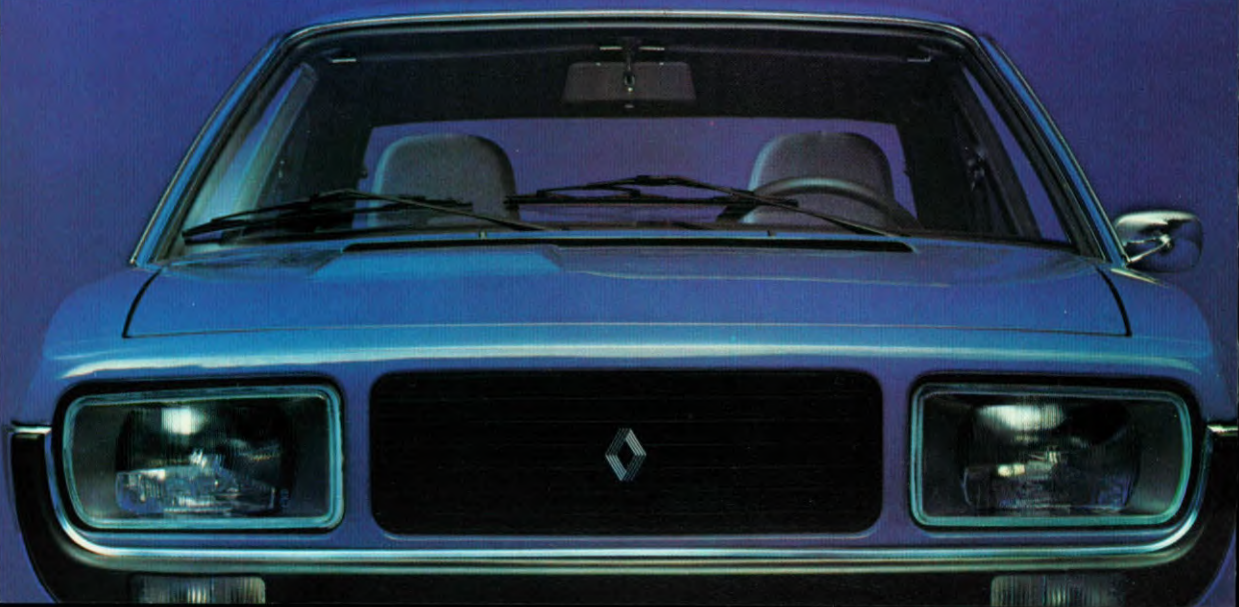
Renault 15GTL.

De Renault 15 GTL is een wagen om bij stil te staan. U kunt er ook niet aan voorbijgaan, zonder ten minste met bewondering te hebben gekeken naar zijn elegante en sportieve lijn, de ver naar achteren doorlopende zijramen, en de sportvelgen.

Deze aerodynamische vorm is het resultaat van proeven, die Renault-ingenieurs met modellen in windtunnels hebben genomen.

Ook de voorbumper is helemaal opgenomen in deze aerodynamische lijn.

Practisch detail: de voorbumper is over de volle lengte voorzien van een rubber lijst. Achter: een polyester schild, dat de achterlichten beschermt tegen schade door onverhoopt lichte aanrijdingen, b.v. bij het inparkeren. De grote rechthoekige lampen aan weerszijden van de grill zijn voorzien van halogeen lampen.

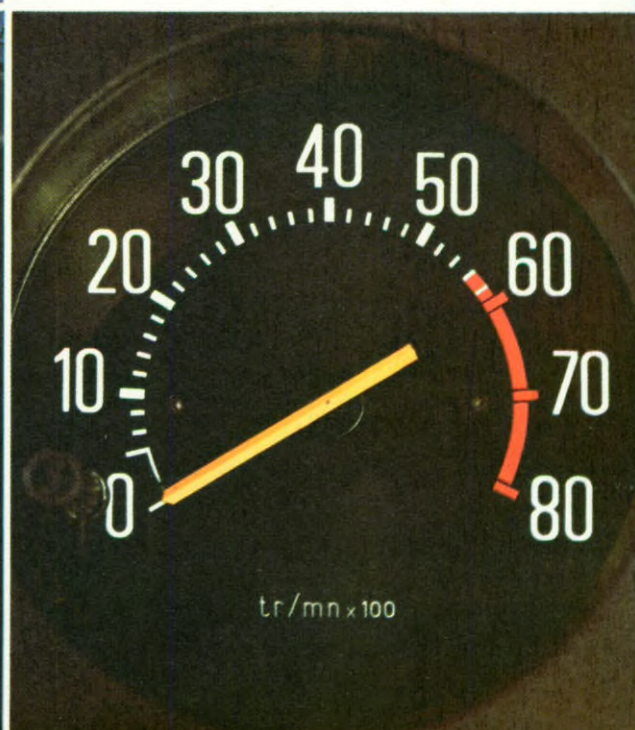


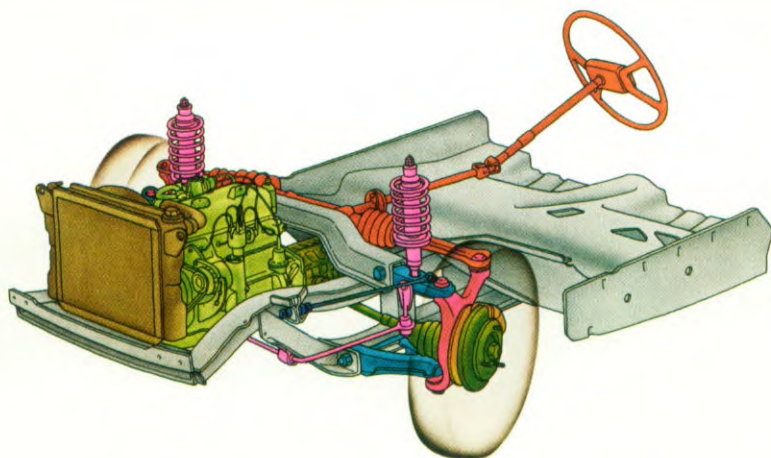
De stoelen voorin zijn wel de meest volmaakte fauteuils, die men zich maar kan voorstellen.

Met een draaiknop kunnen de twee steunen aan weerszijden van de rugleuning worden versteld zodat u letterlijk in alle richtingen wordt gesteund voor een ontspannen zit.

Dat fauteuilcomfort biedt Renault u in combinatie met onafhankelijk geveerde wielen met schroefveren, die oneffenheden in het wegdek gladstrijken. De zelfdragende carrosserie omsluit de inzittenden met een veiligheidskooi.

Uw autogordel is voorzien van een oprolautomaat. Vóór u, het veiligheidsstuur en het complete instrumentenbord met regelbare verlichting, kilometerteller met dagteller, elektronische toerenteller en elektrische klok. En vanzelfsprekend: aansteker en asbak.





En dan nog de vloerpook, waarmee u soepel en gemakkelijk de vierversnellingsbak bedient.

Tussen de beide vóórstoelen een console met de mogelijkheid tot inbouw van een radio.

De grote achterraut hoeft niet te beslaan, omdat hij verwarmd kan worden.

Achter, boven de in een lange strip samengebrachte achterlichten, bevindt zich de z.g. spoiler, die bij hoge snelheden de luchtweerstand vermindert.

De krachtige motor van de Renault 15 GTL (Cylinderinhoud 1289 cc; vermogen 60 pk) is in overeenstemming met zijn uiterlijk. In 17 seconden van stilstand naar 100 km/uur. Prestaties die ook samengaan met zuinigheid.

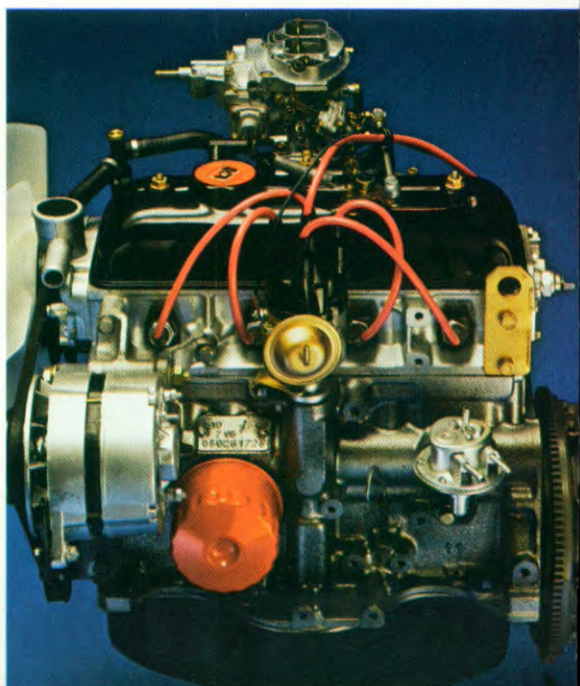
Die zuinigheid dankt hij aan zijn tweetrapscarburetor, waarvan onder normale omstandigheden alleen de eerste trap in gebruik is waarbij u over voldoende motorvermogen beschikt.

Geeft u meer gas, b.v. omdat u iemand wilt inhalen, dan wordt de tweede trap in gebruik gesteld.

De Renault 15 GTL biedt niet alleen plaats aan vier personen, maar neemt ook gastvrij hun bagage op onder de grote achterklep, waar 300 dm³ ruimte voor hen is gereserveerd.

Tegen meerprijs:

– kunstleren bekleding – metaalkleur.





Renault. Auto's met IQ





Renault 17TS.

U staat oog in oog met een sportcoupé van grote klasse, dat ziet u meteen. De lage gewelfde bouw, de verzonken portiergrepen, de sportvelgen, de roosters aan beide zijden achteraan, de vier halogeen koplampen.

Maar let u ook eens op die andere doordachte „uiterlijkheden”, zoals de rubberlijst in de voorbumper en het polyester schild aan de achterzijde, dat effectieve bescherming biedt aan de achterlichten, wanneer u b.v. onverhoopt tegen iets aanbotst bij het parkeren. Of die grote ruitewissers, die het hele oppervlak van de brede voorruit bestrijken.

Onder de motorkap ligt een krachtbron met een cylinderinhoud van 1647 cc. Vermogen: 98 pk; maximum snelheid: 170 km/uur.

Fel reagerend op de geringste druk op het gaspedaal, zoals u dat van deze wagen verwacht. Maar toch ook weer uitermate soepel rijdend bij lage toerentallen, waardoor hij zich gehoorzaam in het drukke stadsverkeer beweegt.

Snelheid en veiligheid behoren hand in hand te gaan, met een onberispelijk weggedrag.

De Renault 17 TS laat daar geen twijfel over bestaan. U beschikt over een krachtig hydraulisch remsysteem met een gescheiden remcircuit (vóór schijf- en achter trommelremmen) en een rembekrachtiger. Een remkrachtbegrenzer, die de remkracht regelt afhankelijk van de belasting van de wagen, en die het blokkeren van de achterwielen onmogelijk maakt.

Door de voorwielaandrijving, een uitstekende wegligging. Het zeer soepele veersysteem (onafhankelijk geveerde wielen en meesturende achteras met schroefveren, rondom aangevuld met telescoopschokbrekers en torsiestaven voor en achter) vangt oneffenheden in het wegdek op.

U zit als een vorst achter het stuur. De kuipstoel, waarvan de rugleuning, zitting en zijsteunen volledig kunnen worden versteld om aan al uw wensen tegemoet te komen, is de meest comfortabele troon, die u zich maar kunt denken.

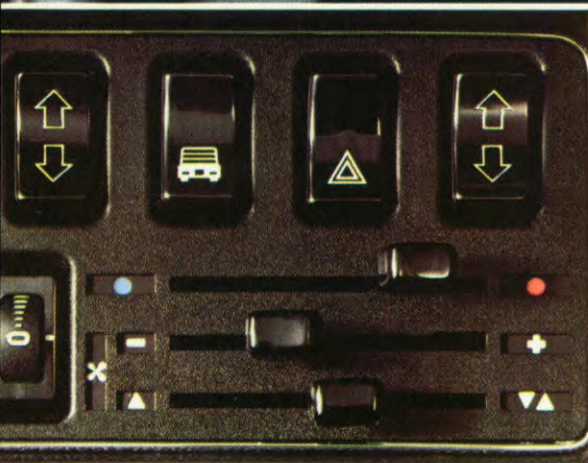
Op het dashboard de ronde „klokken”, waarop u – zonder uw aandacht voor de weg te verminderen

– in één oogopslag de werking van de diverse organen controleert: controlelampjes voor oliedruk, handrem, remdruk, slijtage van de remblokken op de voorwielen, groot licht; stadslicht; richtingaanwijzers. Verder een watertemperatuurmeter; thermische voltmeter; benzine meter; kilometerteller met dagteller; electronische toerenteller en snelheidsmeter.

Aan de stuurkolom een hendel voor ruitewisser en elektrische ruitesproeier.

Rondom ramen met zonwerend glas, waardoor verblinding uitgesloten is. Eén druk op de schakelaar en de zijruiten worden electrisch geopend of gesloten. De achterraut die verwarmd kan worden voorkomt daardoor beslaan.





Maar wat zou u zeggen van een coupé met open dak? De Renault 17 TS kan worden geleverd met een vouwdak, waardoor u als in een cabriolet van zon en frisse wind kunt genieten.

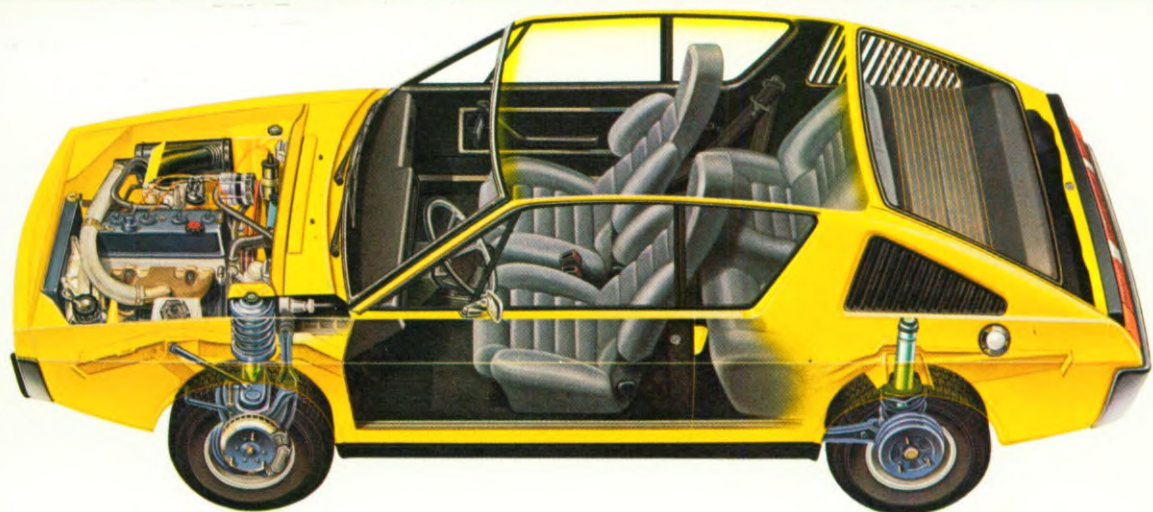
's-Winters kunt u uw cabriolet met de winterkap in een echte gesloten wagen veranderen, maar onder die kap, die in enkele seconden kan worden verwijderd, bevindt zich een electrisch bediend vouwdak dat u met één vinger kunt openen en sluiten.

De Renault 17 TS biedt plaats aan vier personen: ook wie achterin plaats neemt zit goed.

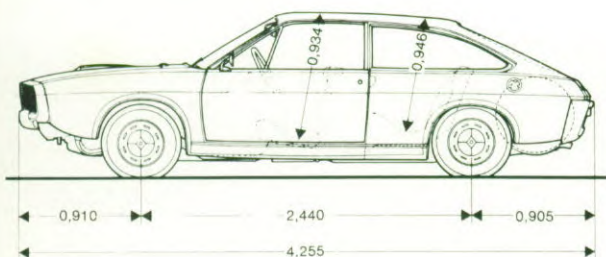
Op speciale bestelling is deze wagen eveneens leverbaar met een automatische transmissie: een electronisch brein neemt het schakelwerk dan van u over.

Tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding
 - metaalkleur
 - Découvrable-'s winters hardtop; 's zomers linnen kap op rails.
- (Electrisch bediend)



Technische gegevens.



Renault 15GTL.

Type: 15 GTL

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 73 $\times$ 77.
Cilinderinhoud in cc: 1289. DIN-pk bij omw/min: 60/5500
Koppel in mkg bij omw/min: 9,3/3500. Compressie-
verhouding: 9,5 : 1.

Accu: 12 V, 36 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 4. Schakeling op de vloer. Over-
brengingsverhoudingen: 1e 3,82 : 1. 2e 2,24 : 1.
3e 1,48 : 1. 4e 1,04 : 1. Achteruit 3,08 : 1.

Wielophanging: Voor en achter: hydraulische telescoop-
schokbrekers en stabilisatorstang. Voor: onafhankelijk ge-
veerd met schroefveren. Achter: meesturende as met
schroefveren.

Schijfremmen voor/achter. Remdrukbegrenzer.
Rembekrachtiging.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,3 m.

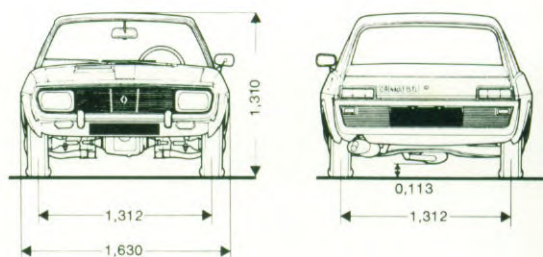
Gewicht in kg: 965. Maximaal toelaatbaar gewicht: 1310.

Radiaalbanden: 145 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 55 l. Koelsysteem: 5 l.

Motorcarter: 3 l. Versnellingsbak: 2 l.

Topsnelheid in km/u: 150.



Renault 17TS 17TS Automatic.

Type: Renault 17 TS

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 79 $\times$ 84.
Cilinderinhoud in cc: 1647. DIN-pk bij omw/min: 98/5750
Koppel in mkg bij omw/min: 13,5/3500. Compressie-
verhouding: 9,25 : 1.

Accu: 12 V, 36 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 5. Schakeling op de vloer. Over-
brengingsverhoudingen: 1e 3,82 : 1. 2e 2,24 : 1.
3e 1,48 : 1. 4e 1,04 : 1. 5e 0,86 : 1. Achteruit 3,08 : 1.

Renault 17 TS Automatic.

Versnellingen: automatische transmissie.

Overbrengingsverhoudingen: 1e 2,40 : 1. 2e 1,48 : 1.

3e 1,03 : 1. Achteruit 2,05 : 1.

Wielophanging: Voor en achter: hydraulische telescoop-
schokbrekers en stabilisatorstangen. Voor: onafhankelijk
geveerd met schroefveren. Achter: meesturende as met
schroefveren.

Schijfremmen voor/achter. Remdrukbegrenzer.
Rembekrachtiging.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,3 m.

Renault 17 TS Automatic.

Draaicirkel tussen trottoirs: 11,0 m.

Gewicht in kg: 1020. Maximaal toelaatbaar gewicht: 1375.

Renault 17 TS Automatic.

Gewicht in kg: 1055.

Radiaalbanden: 155 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 55 l. Koelsysteem: 5,5 l.

Motorcarter 4 l. Versnellingsbak: 2 l.

Renault 17 TS Automatic.

Motorcarter 4 l. Versnellingsbak: 6 l.

Topsnelheid in km/u: 170.

Renault 17 TS Automatic.

Topsnelheid in km/u: 165.

Bagage mee op reis.

Op reis gaan is altijd weer een plezierige bezigheid en het treffen van de vakantievoorbereidingen vormt daarbij een belangrijk deel van de voorpret. Het bepalen van een einddoel, het uitstippelen van een attractieve route, het bestuderen van kaarten en reisgidsen, is voor velen bijna even leuk als de reis zelf.

Bij al die voorbereiding hoort natuurlijk ook het tijdig laten nazien van uw auto.

Inpakken, een kunst apart

Een onderdeel van de reisvoorbereidingen waaraan doorgaans minder aandacht wordt besteed, is het pakken en inladen van de bagage.

Is het u nooit overkomen, dat

vlak voor het vertrek blijkt, dat er een paar koffers met geen mogelijkheid meer meekunnen. En vraagt u zich achteraf nooit eens af waarom u in vredesnaam al die rommel hebt meegesleept.

Neem daarom alleen maar mee wat u echt nodig hebt. Maak van tevoren een lijst op, waar alle leden van het gezin de spulletjes opzetten die in ieder geval mee moeten.

Pak uw koffers niet laat in de avond voor het vertrek, maar ruim tevoren. En houdt b.v. alle spullen die u nodig hebt voor onderweg bij elkaar in één koffer.

Wanneer u een beetje selectief te werk gaat, bieden alle Renaults



een zee van ruimte, mits de bagage op een goede manier is verdeeld. Het is bijvoorbeeld veel gemakkelijker om plaats te vinden voor een paar koffers van diverse formaten plus een aantal grotere en kleinere tassen, dan voor twee enorme net niet op elkaar passende koffers.

Het is allemaal een kwestie van passen en meten, totdat u de juiste formule gevonden hebt. Maar dan zult u merken, dat het pakken van een auto op de dag van vertrek een klein kunstje is. Het voordeel van wat meer stuks kleinere bagage is verder, dat u bij stops onderweg uw auto niet helemaal hoeft uit te pakken.

Alles op slot

Het achterlaten van bagage in een onbeheerde auto is trouwens iets om even bij stil te staan. Het kan, mits er niets van waarde in het zicht blijft liggen. Een dure camera op de achterbank, of een badtas, waar nog net een leuke bikini uitpiept op de vloer, kunnen wel eens een onweerstaanbare verleiding vormen.

En dan vormt vaak een op slot gedraaid portier geen belemmering. Toch moet u er in ieder geval aan denken altijd alle portieren op slot te doen, want bij diefstal uit een niet afgesloten auto keert uw verzekering niet eens uit.

Vering en koplampen

Bedenk wel dat iedere Renault, hoe ruim ook, zijn maximum laadcapaciteit heeft. Vergeet niet ook rekening te houden met het gewicht van de passagiers.

Waar u ook aan moet denken, is het bijstellen van de koplampen; als er veel gewicht achterin ligt, zullen de lampen, die anders goed zijn afgesteld, al uw tegenliggers, genadeloos verblinden. Niet vergeten!





Veilig rijden op het ijs.

Pak de reisfolders van de touroperators en u zult telkens het woord Safari tegenkomen. Zo'n Safari doet denken aan warmte, aan een oerwoud met wilde dieren. Renault heeft ook een Safari, de Renault 4 Safari. Wij willen nog een andere kant van deze Safari belichten, opgedaan in een omgeving die totaal anders is.

Toen de vakjournalisten in de gelegenheid werden gesteld om met deze 4 Safari kennis te maken heeft Renault daar een originele plaats voor bedacht. Niet in de zon of ander heerlijk oord maar in de sneeuw en kou. In Finland, in de winter, bij temperaturen rond dertig graden onder nul. Om te laten zien dat de Safari geen veredelde strandauto is maar opgewassen tegen barre rijomstandigheden.

In Nederland komen deze omstandigheden vrijwel nooit voor. Bovendien wordt er in Finland geen zout gestrooid (heeft geen zin bij die temperatuur), worden de hoofd-wegen alleen met sneeuwschuivers behandeld en alle andere wegen alleen van opgestoven sneeuwhoppen ontdaan. De sneeuw wordt platgereden, er ontstaan wat rijsporen en op steile hellingen wordt wat steenslag gestrooid. Dat is alles.

Daar sta je dan met je in hoofdzaak kikkerland-ervaring op het vliegveld van Helsinki, in het donker. Je vraagt je af hoe „de vier” zich op zulke wegdekken zal gedragen. De twijfel is van vele gezichten af te lezen.

De praktijk is heel anders. Je betrapt jezelf erop dat je na een paar kilometer al een goede honderd kilometer per uur rijdt. Hoogstens wat gas loslaten als er een Finse taxi voorbij komt, die rijden als duivels. Dat inhouden is wel nodig want je ziet niets meer door de stuifsnijneeuw. Maar al kort daarna rijd je plankgas, een goede 140 kilometer in het donker naar Lahti, aan een groot (bevroren) meer.

Rechtuit is nooit moeilijk, de beste ervaringen komen dan ook op de bochtige trajecten. De in feite niet zo



jonge „vier” ligt als een plank op de weg, de beijsde bochten worden met een enorm gemak genomen. Dat komt door het overstuur karakter waardoor de achterkant van de wagen meehelpt. Zo'n platgereden sneeuw-weg is natuurlijk hobbelig, maar geen nood want de soepele vering verwerkt dat makkelijk.

Verbazingwekkend is de ervaring hoe makkelijk zo'n betrekkelijk lichte motor op gladde wegen is. Omdat een overdaad aan kracht ontbreekt kan er goed gedoseerd worden, slippen door aandrijving is er dan ook vrijwel niet bij. Remmen moet wat voorzichtiger gebeuren, daarmee kunnen grotere krachten opgebouwd worden.

Een grandioze ervaring, ook op de bevroren meren van wel twintig, dertig kilometer lengte. Een sneeuw- en ijssafari heeft zijn bekoring.

Henk Stemmer



De aktieve en passieve veiligheid van Renault.

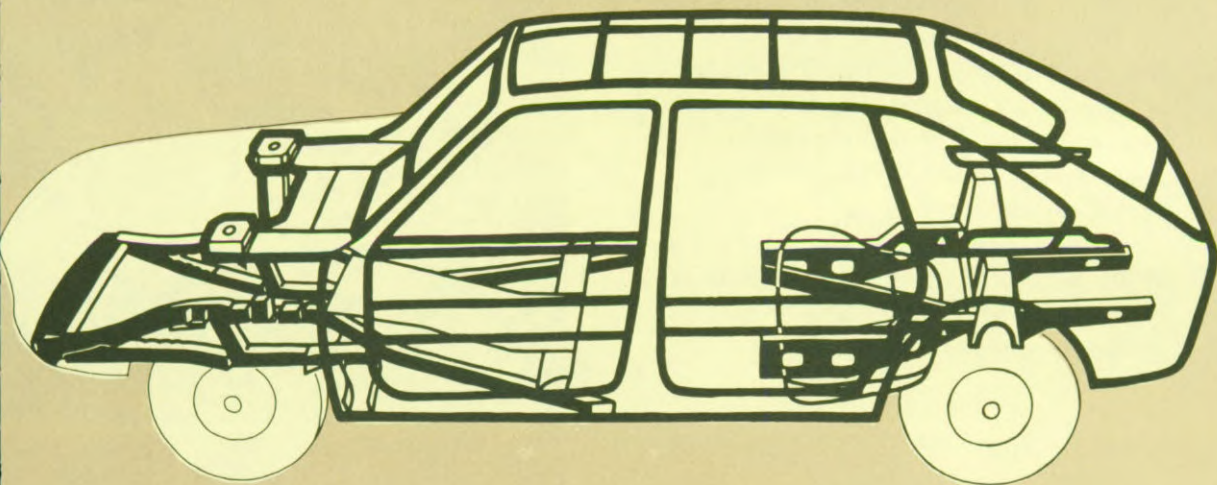
Een auto moet betrouwbaar, comfortabel, zuinig en nog veel meer zijn. Sinds jaar en dag eist men dat. Betrekkelijk nieuwe veiligheidseisen, want 25 jaar geleden wist vrijwel niemand wat nu eigenlijk aktieve en passieve veiligheid was.

Een auto gaf plezier, dat je er ook een ongeluk mee kon krijgen was geen verkoopargument.

Maar de mens werd wijzer, uit ervaring mogen we zeggen. Hij ontdekte dat veiligheid belangrijker is dan een stuk oogverblindend chroom. De internationale auto-industrie ging onderling ervaringen uitwisselen, op congressen liet men elkaar de ESV's (experimental safety vehicle) zien.

Renault deed uiteraard ook mee. Niet met een ESV maar met een BRV. Die letters staan voor Basic Research Vehicle, een basis voor produktiemodellen. Bij een ESV moet alles wijken voor de veiligheid. Passagiers moeten concessies doen, voertuigen lijken vaak niet meer op auto's, en zijn te kostbaar voor seriefabricage. De BRV daarentegen voldoet ook aan de eis dat comfort, ruimte en utilitaire eigenschappen overeenkomstig de hedendaagse





wensen moeten zijn. De BRV ziet er in feite heel gewoon uit en zou zo op de weg kunnen verschijnen.

Er zijn zes veiligheidseisen in de BRV verwerkt. Optimale beveiliging van de passagiers bij een frontale botsing, bij een zijdelingse aanrijding, bij een aanrijding van achteren en bij het over de kop slaan. Die elementen noemt men passieve veiligheid.

Aktieve veiligheid is in alle Renaults volop aanwezig: Een goede wegligging, vering, besturing, remmen en comfort. Kortom: een

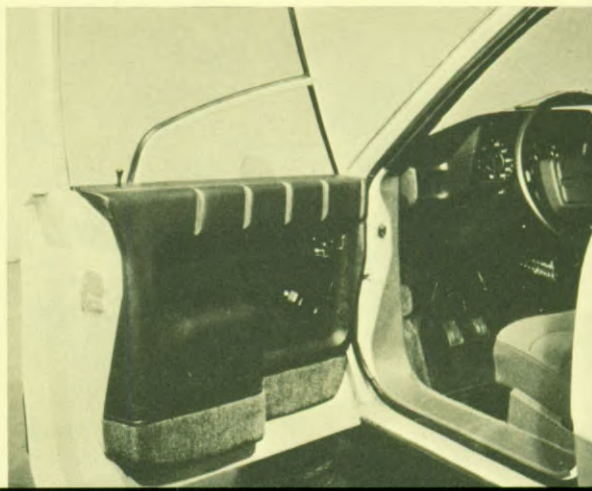
auto die als een plank op de weg ligt, en waarvan de bestuurder niet gauw moe wordt.

De wetenschap over veiligheid evolueert.

Al vanaf 1954 werkt Renault in een Physiologisch en Biomechanisch laboratorium aan dit onderwerp, samen met een ziekenhuis én de Franse verkeerspolitie. Theorie én praktijk verenigd.

Wetenschap en techniek werken nauw samen om het aantal ongelukken terug te dringen.

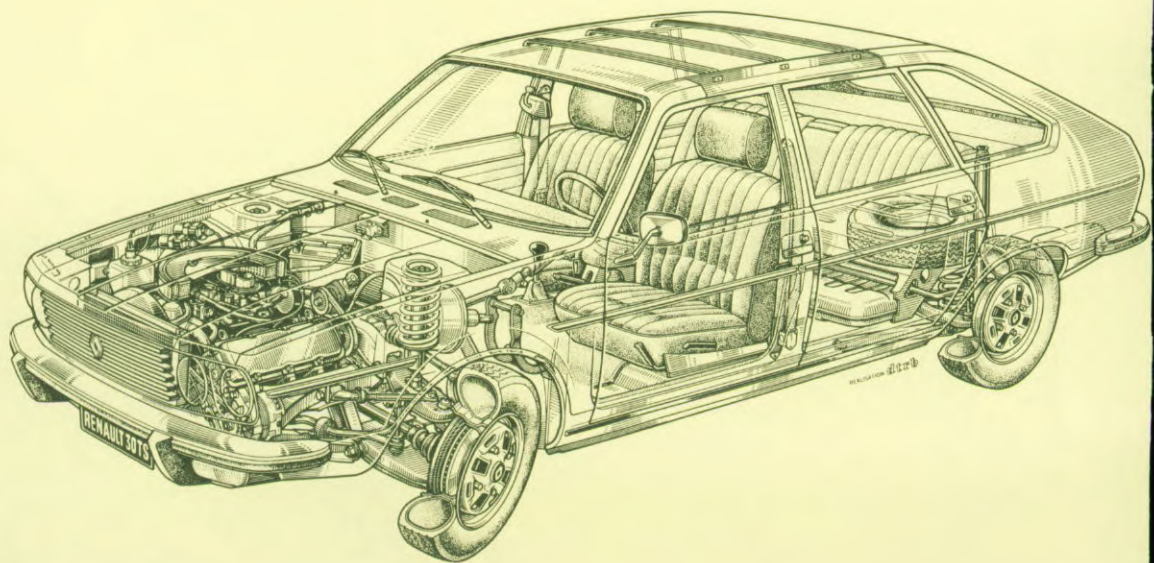
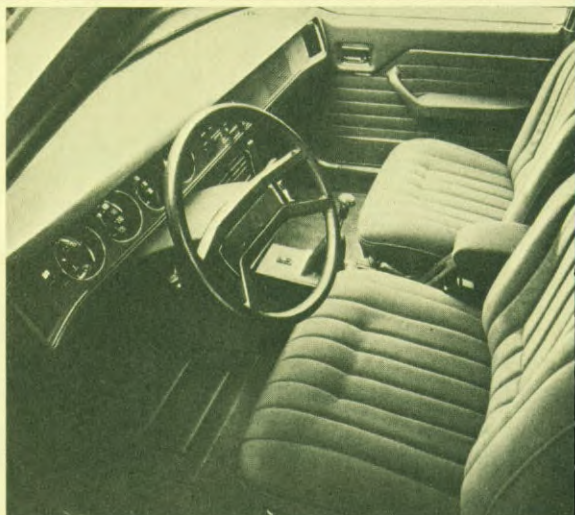
Wie de nieuwe modellen van



Renault bekijkt herkent de lijnen van de BRV, maar ook onder de huid zijn talrijke elementen van de BRV als standaard ingevoerd. De BRV heeft dan ook model gestaan voor de toekomstige modellen en de eersten zijn al op de markt.

In de Renault 20, Renault 30 TS, en de Renault 14 zijn vele uit het BRV-experiment afkomstige veiligheidsvoorzieningen verwerkt.

Renault: Auto's met I.Q.



RENAULT 20



Renault 20 Len TL.

Een auto is zoveel meer dan alleen maar een vervoermiddel. Daarover zullen de meeste automobilisten het wel eens zijn. En hoewel bijzondere wensen ten aanzien van hun wagen onderling kunnen verschillen, zijn er toch beslist een aantal zaken, die iedereen van het grootste belang vindt: comfort, ruimte, veiligheid en een matig benzineverbruik. Juist daarom zal deze Renault 20 zo'n verrassende ontdekking voor u worden. De Renault 20 is een bijzonder moderne auto die zijn ambitie niet onder stoelen of banken steekt.

Wie hoge eisen aan een automobiel stelt, zal zich achter het stuur van deze wagen onmiddellijk thuis voelen. De Renault 20 kan, met



zijn vooruitstrevende technische voorzieningen, de vergelijking doorstaan met de exclusieve wagens uit een hoger geprijsde klasse.

Want de Renault 20 is een auto met een eigen persoonlijkheid, en heeft een zeer vooruitstrevende visie op het grote-auto-rijden.

Hij is gastvrij (voor 5 personen èn hun bagage), gedraagt zich voorbeeldig (zowel in de stad als op de grote weg en in scherpe bochten), kent zijn plaats (en laat zich daar gemakkelijk parkeren), weet van geen wijken (door zijwind of oneffenheden in het wegdek), maar is volgzzaam als dat wordt verlangd en bescheiden in verbruik en onderhoud. Hij valt u niet in de rede (omdat hij zo geruisloos is) en is door en door betrouwbaar. De Renault 20 is daardoor uw ideale partner.

Maar laten we hem eens wat

nader gaan bekijken. U ziet het: vier deuren, waardoor iedereen gemakkelijk kan instappen. Maar neemt u eens plaats achter het stuur. U voelt het meteen. Dàt is comfortabel zitten.

Er zit dan ook heel wat „denkwerk” in deze stoelen. Medici, en andere deskundigen hebben veel tijd besteed aan het zorgvuldig uitkienen, hoe het lichaam het best kan worden ondersteund en hoe een comfortabele en ontspannen zit kan worden bereikt. Het resultaat daarvan is, dat u ook na lange ritten weinig vermoeidheid zult voelen.

De bekleding is van een gedistingeerde luxe en de kleur harmonieert uitstekend met die van het verdere wageninterieur.

Zowel de gehele stoel als alleen de rugleuning zijn verstelbaar.

Achterin is ruim plaats voor drie



volwassenen, dankzij de opklapbare armsteun in het midden. Ook zijn op alle portieren armsteunen aangebracht.

Vóór u het stuurwiel, strak en functioneel van vormgeving. Zonder dat u uw aandacht voor het verkeer ook maar één ogenblik vermindert, overziet u de verzonken ronde „klokken” op het dashboard. U controleert in één oogopslag de werking van alle organen.

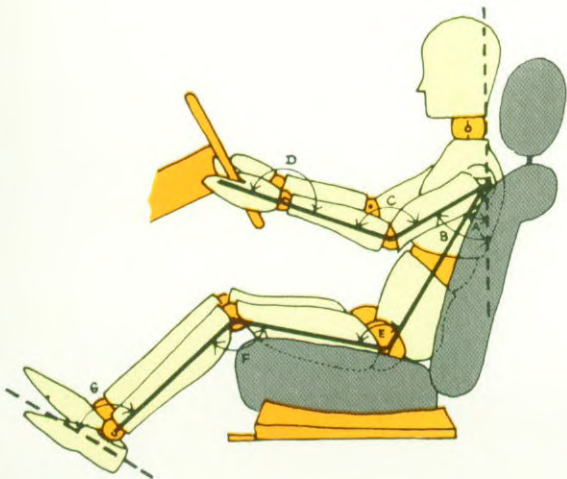
De vier klokken zijn aangesloten op een paneel met gedrukte bedrading. Zekeringen en relais zijn op een apart paneel samengebracht.

U kunt de koplampen verstellen, terwijl u achter het stuur zit. De versnellingshendel, waarmee u de vier volledig gesynchroniseerde versnellingen kiest, zit op de prettigste plaats voor het schakelen. De signaalinstallatie, de richting-aanwijzers, de lichtschakelaar en de ruitewisser en sproeier kunnen worden bediend zonder het stuurwiel los te laten.

De Renault 20 is een auto met geraffineerd comfort. Letterlijk aan alles is gedacht: behalve een handschoenenkastje van royale afmetingen ook nog een vak op de middenconsole om kleine dingen in op te bergen.

Sigaretteaansteker en asbakje met verlichting. Voor de inzittenden achterin twee eigen asbakjes, electromagnetische portiervergrendeling en een kaartleeslampje voor uw bijrijder. (alleen in de Renault 20 TL)

Binnen zijn compacte uiterlijk biedt de Renault 20 een opvallend grote ruimte. Of u nu vóór- of achterin plaats neemt, u heeft overal volop ruimte voor uw armen en benen zodat u volkomen op uw gemak kunt zitten.



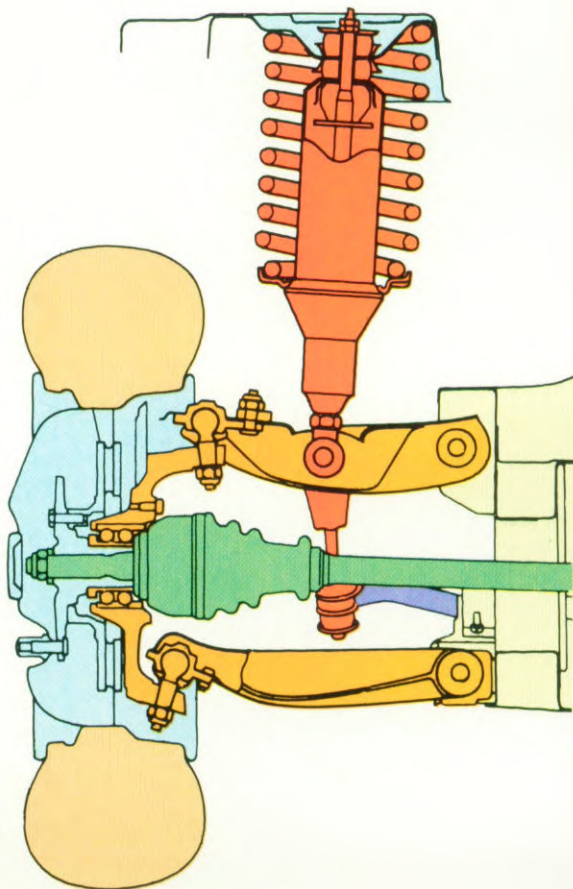


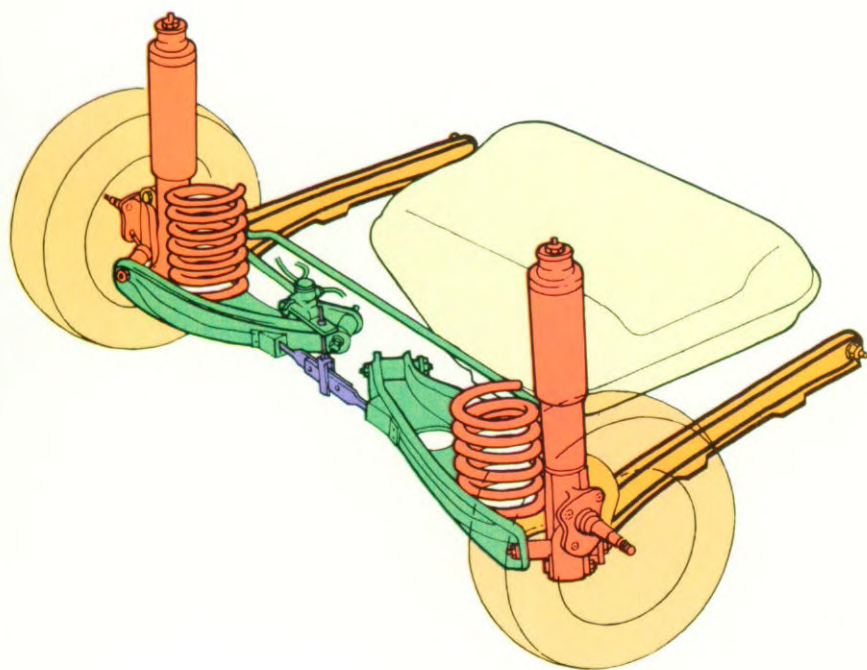
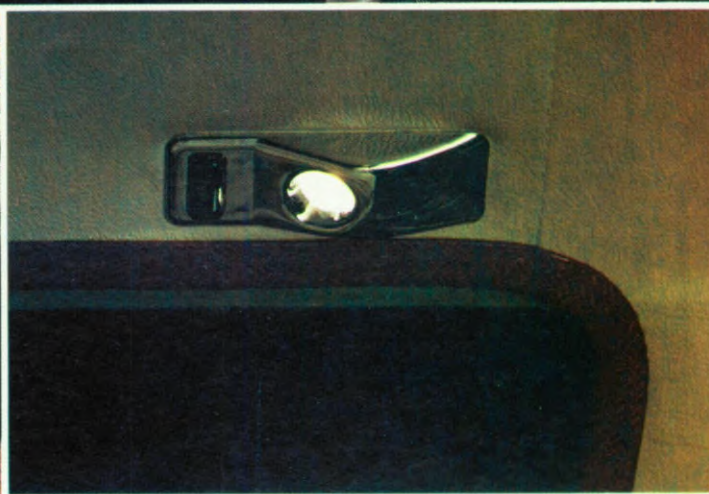
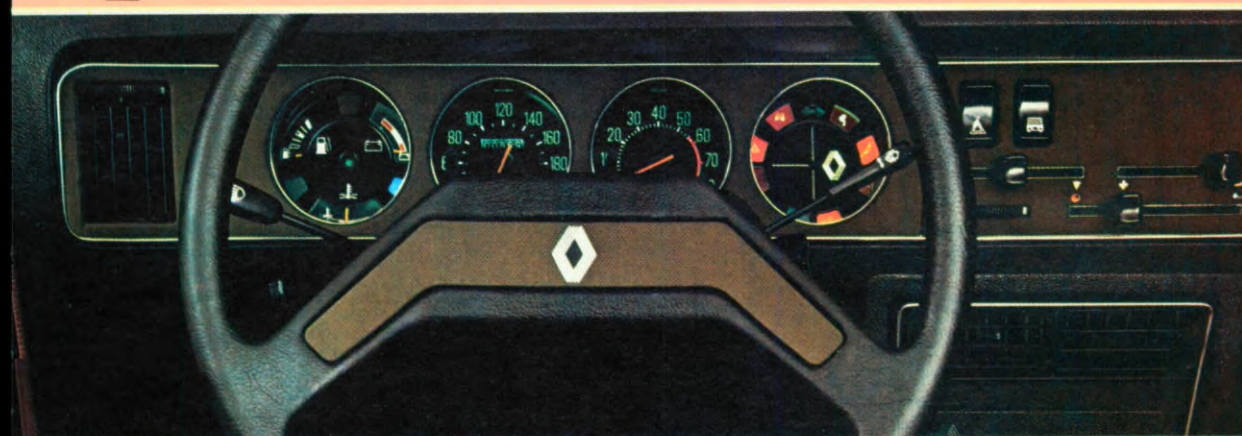
Achter de grote vijfde deur, die aan de bovenzijde scharniert, ligt een ruime bagageruimte (400 dm^3), welke heel gemakkelijk toegankelijk is en die zich laat aanpassen aan uw wensen. Wanneer u de achterbank opklapt, wordt de bagageruimte vergroot tot 980 dm^3 . Neemt u de achterbank er uit, dan hebt u een zee van ruimte: 1400 dm^3 . Practisch detail: de kofferruimte heeft een eigen verlichting, zodat u niet met een lantaarntje naar uw bagage hoeft te zoeken.

Onder de motorkap huist een typisch staaltje van Renaults technische vooruitstrevendheid. Een beproefde motor van 1647 cc cilinderinhoud uit lichtmetaal, met dubbele Weber-carburateur.

De Renault 20 heeft daarmee een krachtbron die hem moeiteloos naar een topsnelheid van 160 km/u kan voeren.

Maar ook op de grote weg zult u de souplesse van deze oersterke Renault-motor waarderen, wanneer u wilt inhalen.







Het benzineverbruik mag voor een wagen van deze klasse gering worden genoemd: 1 op 13,8 bij een snelheid van 90 km/u; 1 op 10,2 bij 110 km/uur.

De voorwielaandrijving geeft hem een grote koersvastheid. Hij is gemakkelijk te besturen en laat zich niet van zijn stuk brengen door zijwind.

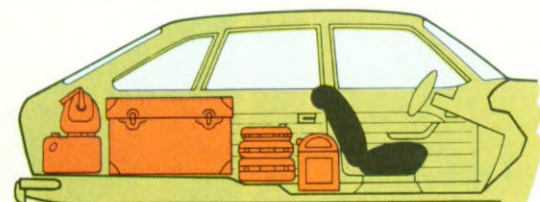
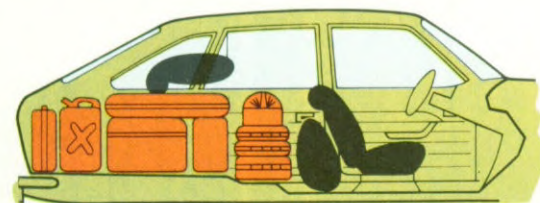
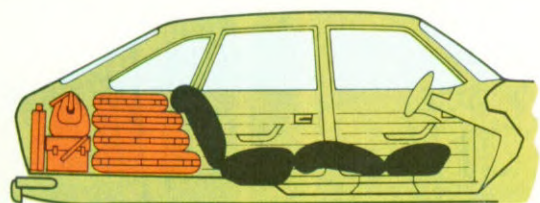
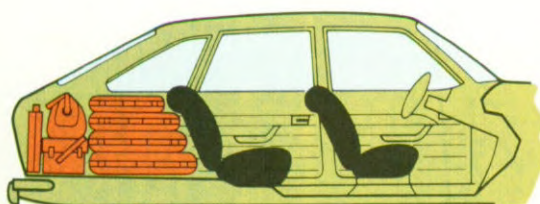
Het uiterst soepele veersysteem (onafhankelijk geveerde wielen met schroefveren en telescopische schokbrekers) vangt schokken effectief op.

Zelfs in de scherpste bochten behoudt de wagen zijn uitstekende wegligging.

De Renault 20 is een ambitieuze wagen. Hij heeft alles wat alleen

automobielen uit een aanmerkelijk duurdere klasse te bieden hebben. Op het terrein van de techniek bijvoorbeeld: De schijfremmen vóór met een remoppervlak van 1014 cm² worden geventileerd door radiaal in de schijf geplaatste schoepen, die de lucht laten circuleren. Hoe hoger de snelheid, hoe meer de remmen worden gekoeld. De trommelremmen achter hebben een remoppervlak van 574,4 cm². Een remkrachtbegrenzer verdeelt de remkracht over de voor en achterwielen afhankelijk van de belasting van de wagen en maakt blokkeren van de achterwielen bij krachtig remmen onmogelijk.

Door de grote voorruit met een oppervlakte van 2,80 m² en de achterraut, die verwarmd kan worden



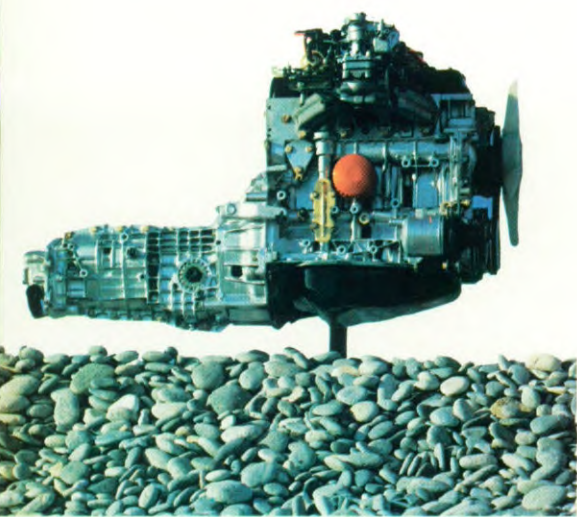
en daardoor nooit hoeft te beslaan, heeft u een uitstekend zicht op de weg. De ruiten rondom zijn vervaardigd uit zonwerend glas (alleen in TL).

De zijruiten in de voorportieren kunnen elektrisch worden geopend of gesloten (alleen in TL).

De grote ruitewissers op de voorruit, van gelaagd glas, die op twee snelheden kunnen werken, geven – eventueel in combinatie met de elektrische ruitesproeier – een schoon uitzicht.

De temperatuur in de Renault 20 bepaalt u zelf met o.a. de krachtig werkende ventilator. Een stroom van koele of warme lucht kan naar keuze rechtstreeks naar het interieur van de wagen of naar de voeten worden gevoerd. De hoeveelheid toestromende lucht kunt u nauwkeurig regelen.

Er is nog een aspect, waarbij wij uitvoerig willen stilstaan: u zit niet alléén op de weg. Al bent u een ervaren automobilist en hebt u een indrukwekkend aantal kilometers afgelegd, het aspect veiligheid is ook een zeer belangrijk punt.



Dat de Renault 20 een ambitieuze wagen is, weet u inmiddels al. Daarom is hij ook bedacht op uw veiligheid en die van uw medepassagiers.

De vele voorzieningen met betrekking tot de actieve veiligheid, zoals wegligging, remsysteem, verlichting, uitzicht e.d. zijn de revue al gepasseerd. Ook de passieve veiligheid is voor de Renault-ingenieurs een onderwerp van langdurige studie geweest.

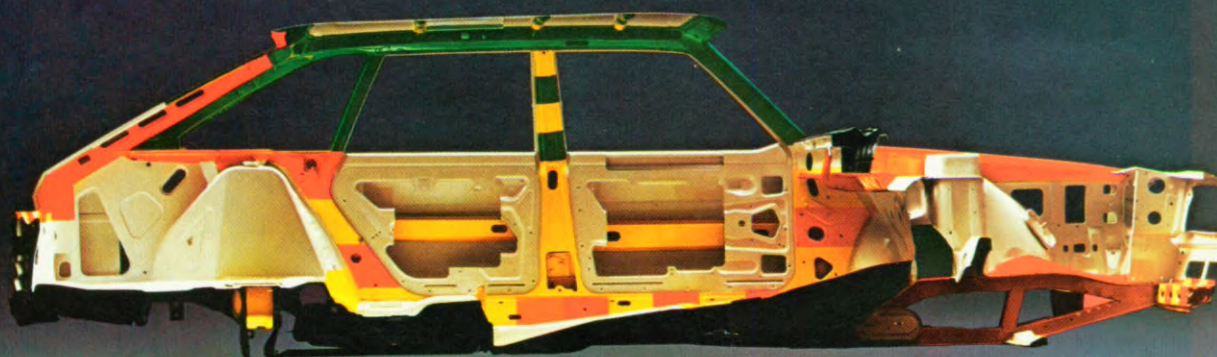
De Renault 20 is bestand tegen schokken vanuit alle hoeken. Zo zijn aan de voorzijde langsbalken aangebracht, die uitwijkend van vorm zijn. Bij een heftige stoot tegen de voorzijde van de wagen kan de vloer niet worden vervormd. Een zeer sterk schutbord bij de pedalen verhindert de wielen naar binnen te dringen. Een zware plaatijzeren zone onder de voorruit loopt tot aan de zijkanten van het motorcompartiment door.

Tegen schokken aan de achterkant bent u beveiligd door een dubbelzijdige achterwand rond de opening van de vijfde deur. De benzinetank zit op een veilige plaats.

Schokken van de zijkant worden opgevangen door zware versterkingen in de portieren.

Ook het dak is, vanzelfsprekend, gewapend met drie verstevigingen, zodat het intact blijft wanneer de wagen over de kop mocht slaan.

De inzittenden van de Renault 20 zitten zodoende in een veiligheidskooi met voor en achter de kreukelzones.



De veiligheidschassis van de Renault 20 in kleuren.



Rood Bescherming bij een frontale botsing door:

- langsbalken die uitwijkend van vorm zijn.
- zware plaatijzeren zone onder de voorruit, doorlopend tot aan de zijkanten van het motorcompartiment.
- sterk schutbord bij de pedalen waardoor binnendringen van de wielen wordt voorkomen.

Paars Bescherming bij een botsing tegen de achterzijde door:

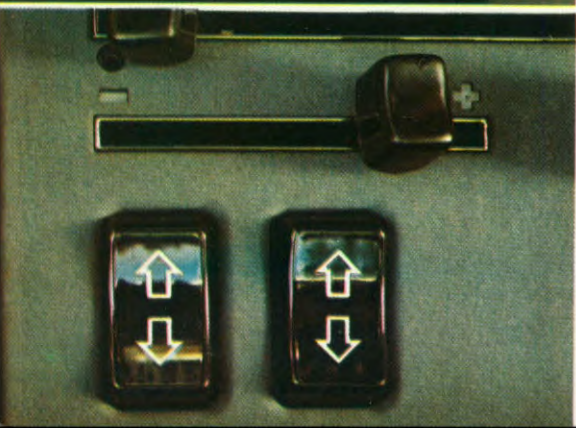
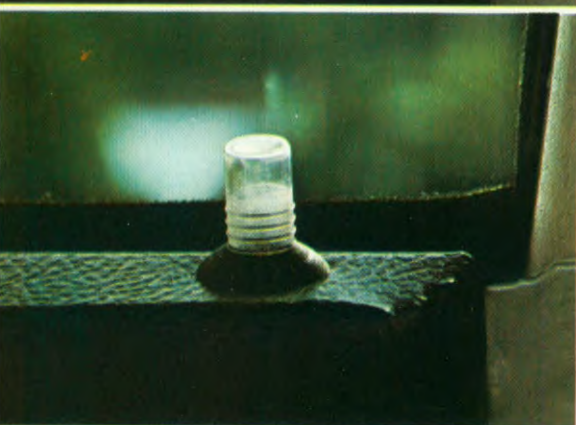
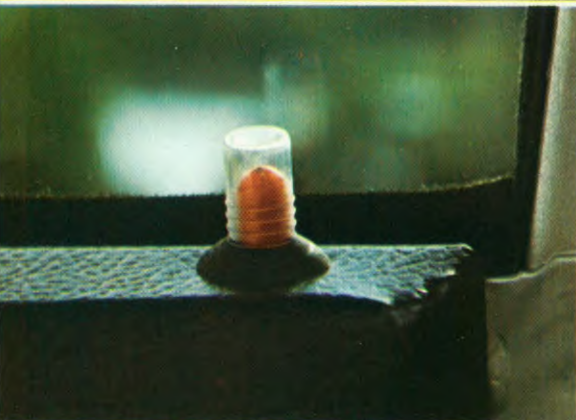
- dubbelzijdige achterwand rondom de vijfde deur.
- op veilige plaats gemonteerde benzinetank.

Geel Bescherming bij een botsing tegen de zijkanten door:

- zware versterkingen in de portieren.

Groen Bescherming bij over-de-kop-slaan door:

- drie zware verstevigingen direkt onder het dak.



De voorstoelen zijn hecht verankerd aan de glijrails. Bovendien hebben deze stoelen in de TL uitvoering nog hoofdsteunen. En de autogordels zitten op drie punten vast. Het aanhechtpunt van de band die over de schouder loopt is ver naar achteren geplaatst terwijl de heupband zover mogelijk naar voren verankerd is. De grote breedte van de gordelband (60 mm) geeft een goede verdeling van de druk bij zeer krachtig remmen of wanneer de carrosserie een zware schok moet incasseren.

De portieren worden electro-magnetisch vergrendeld, hetgeen betekent dat met een sleutel in één portierslot alle deuren gelijktijdig kunnen worden gesloten of worden geopend. (alleen in de 20 TL).

Tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding
- metaalkleur
- electrisch bediend schuifdak (alléén 20 TL).



Renault 20 TL automatic.

Comfortabel gezeten achter het stuur van uw Renault 20 TL glijdt u soepel door het stadsverkeer.

Optrekken – inhouden – stoppen voor rood verkeerslicht – optrekken – gas bijgeven, omdat de baan voor u vrij is – stoppen bij voorrangsweg – optrekken – de grote weg op – gas bijgeven – inhalen

Hoeveel malen hebt u moeten schakelen? Niet éénmaal, wanneer u in de Renault 20 TL met automatische transmissie rijdt. U zet aan het begin van de rit het keuzehendel in de juiste stand en uw voet op het gaspedaal. Eenvoudiger kan het niet, want u hebt alleen nog maar gas- en rempedaal te bedienen en te sturen.

Een ingenieus elektronisch brein zorgt ervoor, afhankelijk van de rijsnelheid, de belasting van de wagen en de opdracht die de bestuurder via het gaspedaal geeft, dat er wordt op- of teruggeschakeld. Het brein past zich geheel aan de rijstijl van de bestuurder aan.

Dat betekent dus niet alleen ontspannen rijden, zonder drukke





hand- en voetbewegingen – met name in het stadsverkeer – maar ook een veilige bescherming voor uw versnellingsbak en de garantie voor een zeer lange levensduur van uw motor, die daardoor onder alle omstandigheden op een gunstig toerental draait.

U behoudt bovendien ook de voordelen, die het „normale” versnellingshandel u biedt. Ook nu is afremmen op de motor mogelijk. U zet dan de keuzehendel op 2, of zonodig op stand 1 (b.v. bij het afdalen van steile hellingen). Er wordt dan niet naar de derde, resp. de tweede versnelling opgeschakeld.

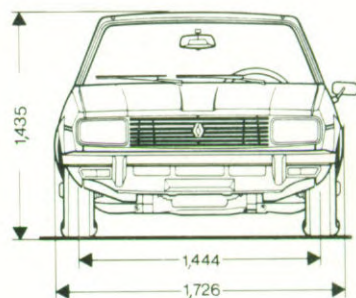
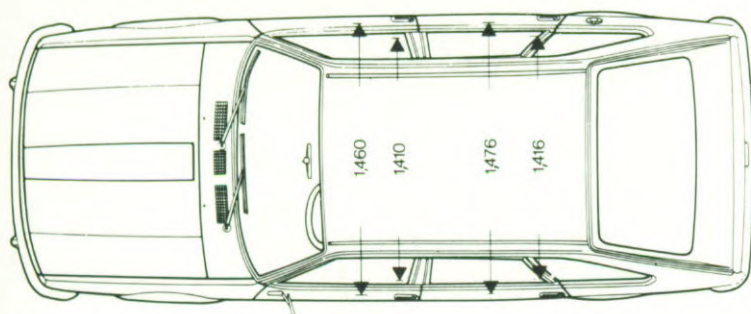
Alleen wanneer u een proefrit hebt gemaakt met de Renault 20 TL Automatic kunt u een indruk krijgen van het gemak, dat inschakeling van het elektronisch brein u kan geven.

Tegen meerprijs:

- Kunstleren bekleding
- Metaalkleur
- Electrisch bediend schuifdak



Technische gegevens.



Renault 20.

Type: Renault 20 L/TL

Aantal cilinders: 4 in lijn. Boring $\times$ slag in mm: 77 $\times$ 84.

Cilinderinhoud in cc: 1647. DIN-pk bij omw/min: 90/5750

Koppel in mkg bij omw/min: 13,4/3500. Compressieverhouding: 9,3 : 1. Carburateurs: Weber 32 DARA.

Accu: 12 V., 40 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 4. Schakeling op de vloer. Over-

brenningsverhoudingen: 1e 3,818 : 1. 2e 2,235 : 1.

3e 1,478 : 1. 4e 1,036 : 1. Achteruit 3,083 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met schroefveren, hydraulisch teleschoopschokbrekers, stabilisatorstangen voor en achter.

Schijfremmen voor en trommelremmen achter. Gescheiden remcircuit. Redrukbegrenzer achter. Vacuüm rembe-krachtiger.

Totale overbrenningsverhouding stuurinrichting: 22,23 : 1. Op spec. bestelling.

Draaicirkel tussen de trottoirs: 10,4. Draaicirkel tussen muren: 11,2.

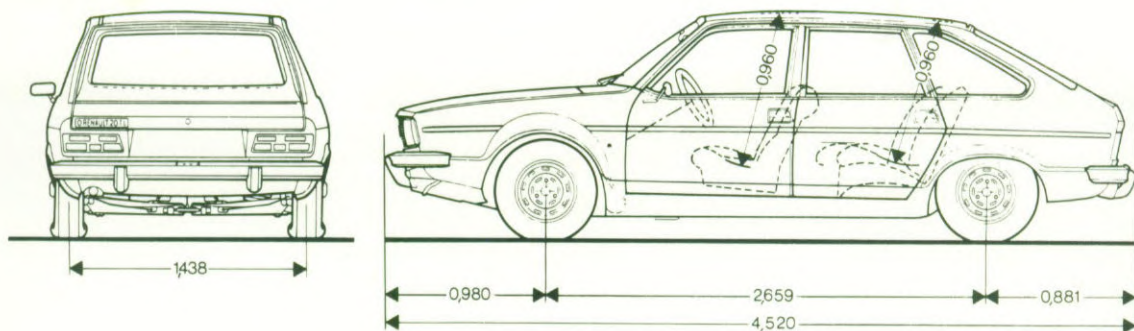
Gewicht in kg: 1172/1215. Maximaal toelaatbaar gewicht: 1615.

Radiaalbanden: 165 SR 13.

Inhoud benzinetank in liters: 60. Koelsysteem 7,2 (met airconditioning 7,7). Motorcarter 4. Versnellingsbak 2.

Topsnelheid in km/u: 165.

Technische gegevens.



Renault 20 TL. Automatic.

Type: Renault 20 TL Automatic

Aantal cilinders: 4 in lijn. Boring $\times$ slag in mm: 77 $\times$ 84.
Cilinderinhoud in cc: 1647. DIN-pk bij omw/min: 90/5750
Koppel in mkg bij omw/min: 13,4/3500. Compressieverhouding: 9,3 : 1. Carburateurs: Weber 32 DARA.

Accu: 12 V., 40 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 3. Schakeling: Automatische transmissie. 1e 2,222:1. 2e 1,370:1. 3e 0,925:1.

Achteruit 1,777:1.

Onafhankelijk geveerde wielen met schroefveren, hydraulisch teleschoopschokbrekers, stabilisatorstangen voor en achter.

Schijfremmen voor en trommelremmen achter. Gescheiden remcircuit. Redrukbegrenzer achter. Vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 22,23 : 1. Op spec. bestelling.

Draaicirkel tussen de trottoirs: 10,4. Draaicirkel tussen muren: 11,2.

Gewicht in kg: 1172/1215. Maximaal toelaatbaar gewicht: 1615.

Radiaalbanden: 165 SR 13.

Inhoud benzinetank in liters: 60. Koelsysteem 7,2 (met airconditioning 7,7). Motorcarter 4. Versnellingsbak 7,6.

Topsnelheid in km/u: 160.

RENAULT 30





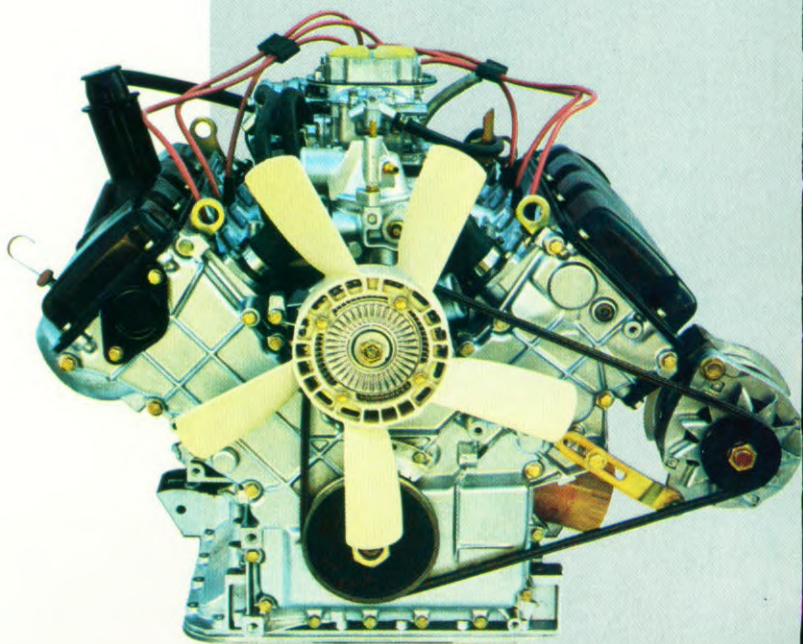
Renault 30TS.

De stille auto-revolutie.

De Renault 30 TS is een moderne wagen, met een 6-cylinder motor, voorwielaandrijving, stuurbekrachtiging en een vijfde deur.

Het is de eerste maal in de geschiedenis van de automobielen, dat een wagen met deze technische voorzieningen in serie werd geconstrueerd. En dat zegt alles over het streven naar perfectie, een unieke plus t.o.v. de andere 6-cylinder auto's.

De constructeurs van de Renault 30 TS hebben zich overigens niet de tijd gegund om de lof daarvoor in ontvangst te nemen. Zij hebben ook daarbij de begrippen comfort en veiligheid een extra dimensie willen geven, zodat bestuurder en inzittenden van deze wagen zich volkomen kunnen ontspannen en van zijn werkelijk uitstekende rijkwaliteiten kunnen genieten.





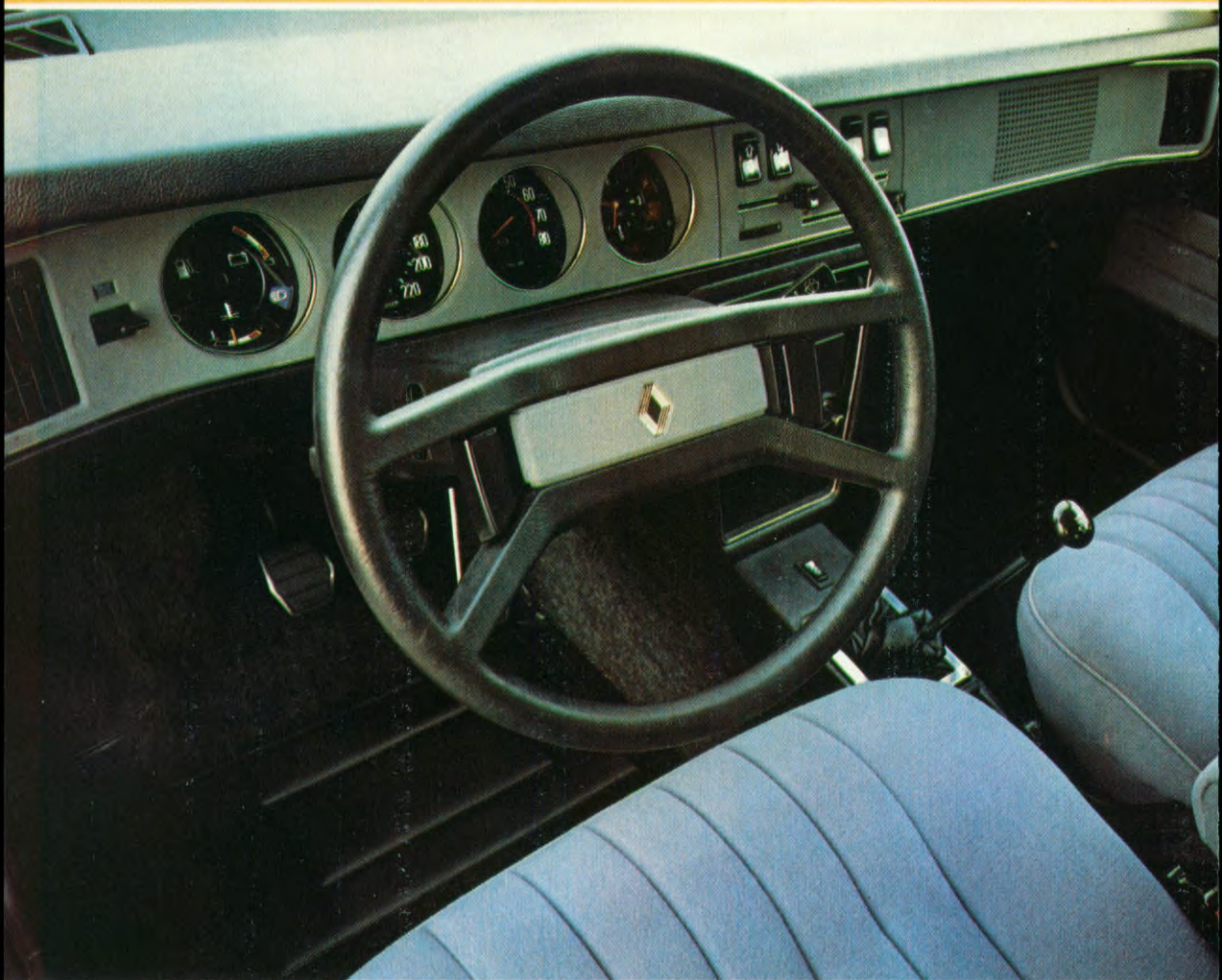
De Renault 30 TS is niet opzichtig, maar elegant van vormgeving. De aflopende motorkap; aan de voorzijde de brede grill en de vier koplampen met halogeen verstralers; de solide bumper, die (evenals achter) voorzien is van een rubber stootrand en twee rubber overrides, -- het getuigt allemaal van stijl en allure.

Uiterlijk compact (lengte slechts 4.52 m), van binnen opmerkelijk ruim. Achter de vijfde aan de bovenzijde scharnierende deur een kofferruimte met de vlakke vloer, zonder obstakels die ruimte innemen (reservewiel is in een beugel onder de vloer van de kofferruimte opgehangen). Deze zeer

toegankelijke bagageruimte met een inhoud van 400 dm³ kan in een handomdraai (opklappen van achterbank) worden vergroot tot 490 of 980 dm³. Wanneer u nog meer ruimte wenst, is uitbreiding tot 1400 dm³ mogelijk.

De nieuwe Renault-motor heeft 6 cilinders welke in een V-vorm en onder een hoek van 90° zijn opgesteld. De cilinderinhoud is 2664 cc met een compressieverhouding van 8,65 : 1

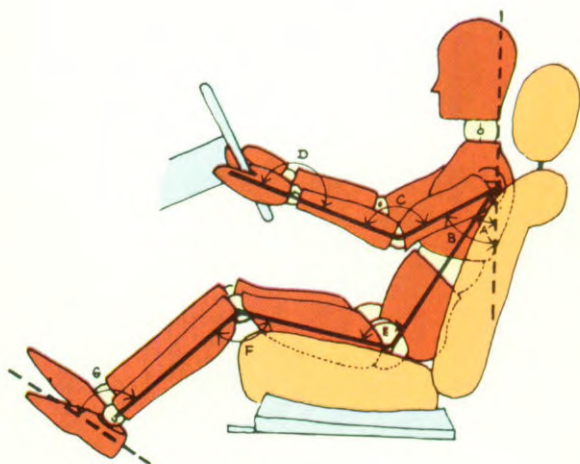
Een dubbele carburateur zorgt voor zeer efficiënte benzine toevoer. Een dubbel werkende thermostaat zorgt ervoor dat de motor snel op de optimale bedrijfstemperatuur komt, terwijl daarna door een nauwkeurig



bewaken van deze temperatuur een zuinig brandstofverbruik wordt verkregen. Tevens wordt een goede smering gewaarborgd. De lage gemiddelde zuigersnelheid, geeft de motor een lange levensduur. Maximum vermogen 125 DIN-pk bij 5000 tpm. Doordat het motorblok, evenals de cylinderkoppen, in spuitgietwerk is vervaardigd uit lichtmetaal, kon het totaal gewicht van de motor bijzonder laag worden gehouden.

Deze motor garandeert felle acceleraties en soeplesse bij alle toeren-tallen. U hebt altijd nog vermogen in reserve, als dat plotseling nodig mocht zijn.

Door het gesloten koelsysteem, dat al antivries bevat, is bijvullen niet nodig.



Ook de stuurinrichting is een zeer belangrijk onderwerp voor studie geweest. Het resultaat is een hydraulische stuurbekrachtiging, die zorgt voor een zeer nauwkeurige en comfortabele besturing, voor een vaste koers op de weg.

Deze bekrachtiging van de stuurinrichting is aan weerszijden van de middenstand gering en neemt toe naarmate de weerstand groter wordt.

De stuurkolom is samengesteld uit korte delen; het stuurwiel heeft een dikke ronde rand en in het midden een brede platte naaf.

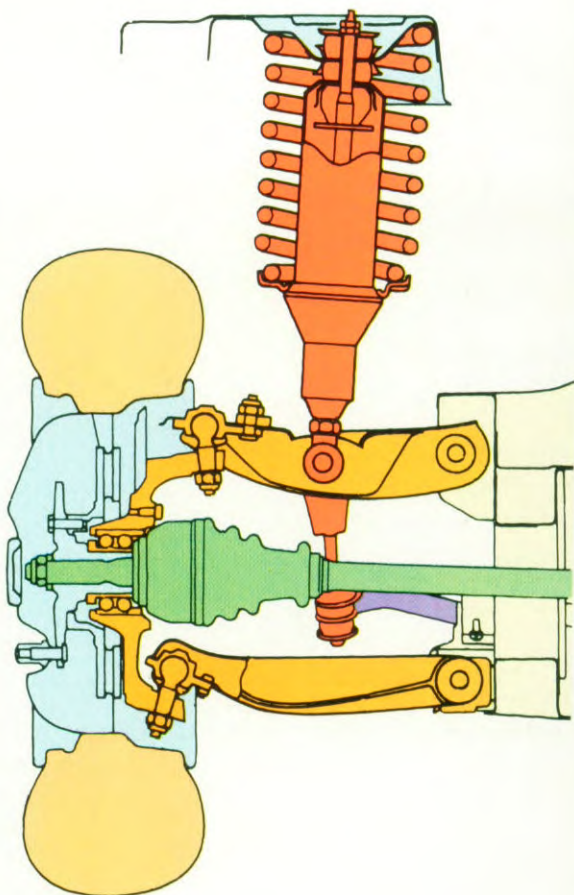
Zowel bij de voorwielvering als bij de achterwielvering is gekozen voor schroefveren met een flexibiliteit die vergelijkbaar is met die van torsiestaven.

De Renault 30 TS heeft rondom onafhankelijk geveerde wielen met een bijzonder grote wieluitslag, waardoor grote oneffenheden in de weg worden gladgestreken.

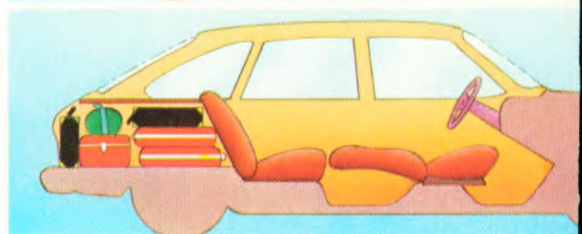
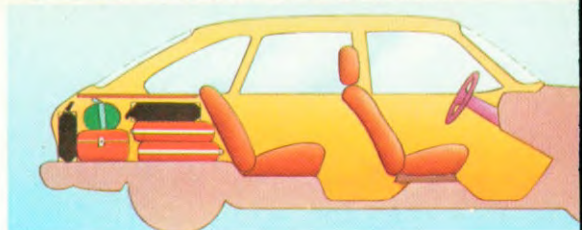
Er is speciale zorg besteed aan de geleiding van de wielen bij het in- en uitveren en aan de afstemming van de schokbrekerwerking op het veer karakter van de schroefveren. Elke overbodige wrijving is vermeden zodat de vering ook bij lage snelheden aanspreekt. Torsiestabilisatoren voorkomen dat de carrosserie in bochten gaat overhellen.

Een andere factor van actieve veiligheid in de Renault 30 TS is het remsysteem, dat volkomen berekend is op de hoge prestaties, die deze wagen kan leveren. Ook herhaald remmen beïnvloedt het remeffect op geen enkele wijze.

Vier schijfremmen, waarvan die op de voorwielen gekoeld worden door radiaal in de schijf geplaatste schoepen, die als een centrifugaal pomp werken; hoe hoger de snelheid, hoe groter het koelend effect.









Op ieder voorwiel twee remcylinders, waardoor niet alleen grotere remblokken, maar ook twee gescheiden remcircuits konden worden gemonteerd. De twee aparte remcircuits waarborgen — zelfs bij een onverhoopte storing in een der beide circuits — dat in elk geval één circuit blijft functioneren.

De Master Vac rembekrachtiging zorgt voor een maximale remwerking bij geringe druk op het pedaal.

Een remdrukbegrenzer regelt de remkracht naar gelang de belasting van de wagen en voorkomt dat de achterwielen bij krachtig remmen worden geblokkeerd.

Door de grote gewelfde voorruit van zonwerend glas hebt u een voortreffelijk uitzicht op de weg. De ruitewissers met een intervalschakelaar houden — eventueel in combinatie met de elektrische ruitesproeier — uw voorruit schoon.

De vier koplampen met halogeenverstralers kunnen van binnenuit hydraulisch worden versteld.

De ruiten kunnen niet beslaan (voorruit en zijruiten worden ontwasemd; achterrauit verwarmd). Zijruiten in de vòrportieren worden elektrisch bediend.

Alle bedieningsorganen op het dashboard zijn verlicht. Grote anti-verblindings achteruitkijkspiegel; grote buitenspiegel.

De actieve veiligheid is dus op alle denkbare punten verzekerd. Maar u moet ook beschermd zijn tegen de fouten van anderen, die met u op de weg zitten.



De constructie van de carrosserie van de Renault 30 TS is daarop berekend. Het wageninterieur is vanuit alle hoeken schokbestendig gemaakt.

Het stuurwiel heeft een platte naaf en is vrij van scherpe delen.

Het dashboard is bekleed met schuimplastic en heeft nergens uitstekende delen. Contactsleutel afgeschermd door een kapje.

Autogordels met oprolautomaat. De stoelen vòòr zijn zwaar verankerd op glijrails met dubbele vergrendeling.

Ook de achterbank is vergrendeld aan de bodem van de carrosserie.

Door de electromagnetische portiervergrendeling is het mogelijk met een sleutel alle vier de portieren gelijktijdig op slot te doen of te openen.

In geval van een aanrijding worden de vier portieren ná de botsing automatisch ontgrendeld en kunnen van buitenaf worden geopend.

De zogenaamde kreukelzones buiten de "veiligheidskooi", waarin bestuurder en passagiers zitten, zijn vervormbaar en zodanig aangepast dat het effect van een botsing zeer geleidelijk wordt opgevangen.

Achter, sluit een hoefijzervormige constructie rond de opening van de



achterklep aan op het achterste carrosseriepaneel boven de bumper. De achterzijde wordt daardoor extra versterkt.

De benzinetank is ver naar voren geplaatst, waardoor hij zelfs bij de zwaarste botsing niet kan worden beschadigd.

Zware constructie van voor- en middenstijlen. Sterke plaatstalen versterkingskokers bij voor- en achterportieren.

Dak van zeer schokbestendige constructie, waardoor ook zijwanden tegen zijdelingse vervorming worden beschermd.

Comfort en luxe van de Renault 30 TS zijn hun tijd ver vooruit. Dat voelt u meteen als u achter het stuur plaats neemt. Dat ziet u, wanneer u voor u en om u heen kijkt. Aan letterlijk alles is gedacht.

U kunt het rijcomfort nog aanzienlijk vergroten door gebruik te maken van (tegen meerprijs te leveren) automatisch transmissie die door een elektronisch brein wordt gestuurd.

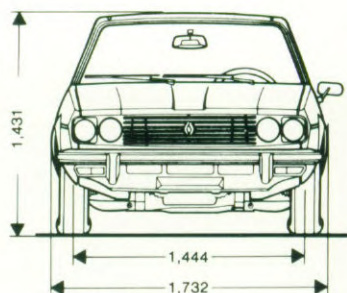
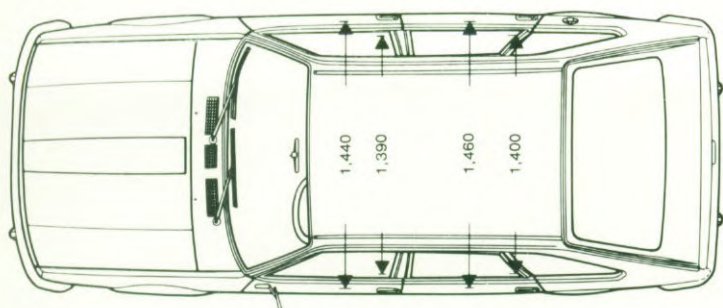
Tegen meerprijs:

- Kunstleren bekleding.
- Metaalkleur.
- Rundleren bekleding – evt. in combinatie met:
- Electrisch bediend schuifdak.
- Air conditioning (spec. bestelling).
- Automatische transmissie.





Technische gegevens.



Renault 30 TS.

Type: Renault 30 TS

Aantal cilinders in V-vorm: 6. Boring $\times$ slag in mm: 88 $\times$ 73. Cilinderinhoud in cc: 2664. DIN-pk bij omw/min: 125/5000. Koppel in mkg bij omw/min: 20,0/2500. Compressieverhouding: 8,65 : 1. Carburateurs: Weber 38.38 DGAR.

Accu: 12 V, 50 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 4. Schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1 3,364 : 1. 2e 2,059 : 1. 3e 1,318 : 1. 4e 0,931 : 1. Achteruit 3,182 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met schroefveren, hydraulische telescoopschokbrekers, stabilisatorstangen voor en achter.

Schijfremmen voor/achter, voor geventileerd. Gescheiden remcircuits, afzonderlijk circuit naar voorwielremcilinders remdrukbe grenzer achter. Vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 17,8 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,6 m. Draaicirkel tussen muren 11,4.

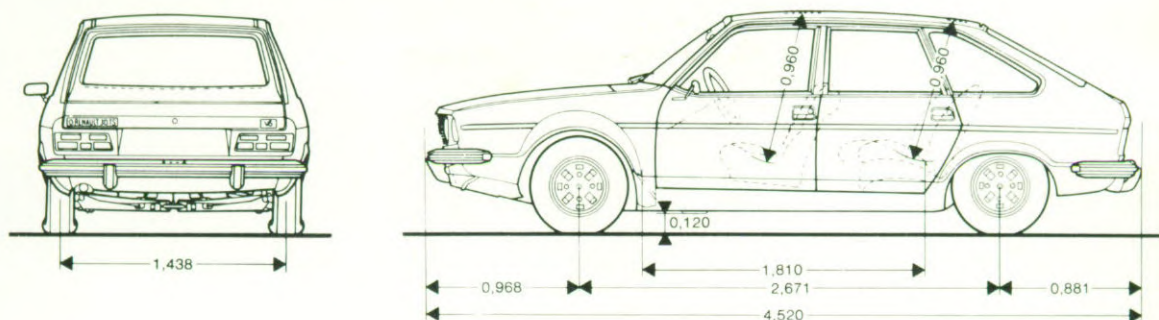
Gewicht in kg: 1340. Maximaal toelaatbaar gewicht: 1740.

Radiaalbanden voor hoge snelheid: 175 HR 14.

Inhoud benzinetank in liters: 67. Koelsysteem 9,8 (met airconditioning 10,2). Motorcarter: 5,5. Versnellingsbak 3,4

Topsnelheid in km/u: 185.

Technische gegevens.



Renault 30 TS Automatic.

Type: Renault 30 TS Automatic

Aantal cilinders in V-vorm: 6. Boring $\times$ slag in mm: 88×73 . Cilinderinhoud in cc: 2664. DIN-pk bij omw/min: 125/5000. Koppel in mkg bij omw/min: 20,0/2500. Compressieverhouding: 8,65 : 1. Carburateurs: Weber 38.38 DGAR.

Accu: 12 V, 50 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 3. Schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 2,307 : 1. 2e 1,423 : 1. 3e 0,961 : 1. Achteruit 1,846 : 1. Oliekoeler.

Onafhankelijk geveerde wielen met schroefveren, hydraulische telescoopschokbrekers, stabilisatorstangen voor en achter.

Schijfremmen voor/achter, voor geventileerd. Gescheiden remcircuits, afzonderlijk circuit naar voorwielremcilinders remdrukbegrenzer achter. Vacuüm rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 17,8 : 1.

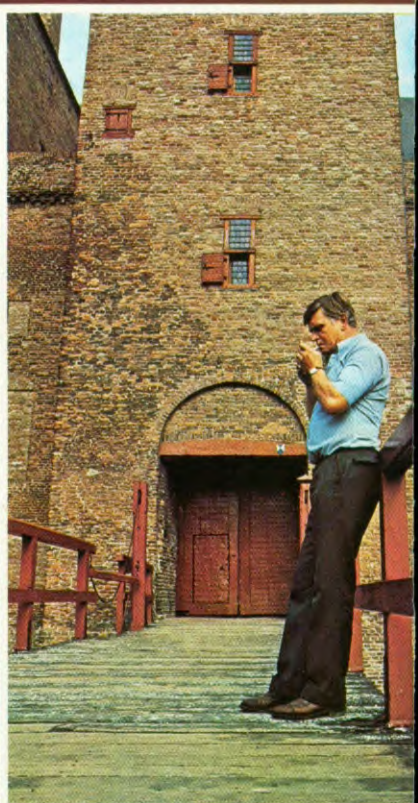
Draaicirkel tussen trottoirs: 10,6 m. Draaicirkel tussen muren 11,4.

Gewicht in kg: 1340. Maximaal toelaatbaar gewicht: 1740.

Radiaalbanden voor hoge snelheid: 175 HR 14.

Inhoud benzinetank in liters: 67. Koelsysteem 9,8 (met airconditioning 10,2). Motorcarter: 5,5. Versnellingsbak 7,6 (inclusief koppelmvormer).

Topsnelheid in km/u: 180.



Een "slotheer" en zijn Renault 30TS.

„Overigens een heel gewone rijksbetrekking waar ik normaal op gesolliciteerd heb,” zegt één van Nederland's zeldzame Slotbewaarders. „Ik heb zo'n 25 jaar gevaren als kapitein op de kustvaart, en dan is het op een gegeven moment wel genoeg. Het was trouwens niet eens zo'n enorme overgang als de meeste mensen wel denken. Je zit hier wel op het vaste land, maar minstens even geïsoleerd. Daarom heb je gewoon een auto nodig waar je volledig op kunt vertrouwen. En een dealer die je nooit in de steek laat.” En zo zijn we dan aangeland bij de Renault 30TS van Dhr. Hovenkamp.

„Wat ons betreft was die 30TS een heel bewuste keuze, een snelle en vooral veilige auto, met kooi-constructie en meer van die dingen. Gewoon een hele safe auto. Hiervóór hadden wij een Renault 16, waar we ook erg tevreden mee waren. Bovendien hadden we erg goede ervaringen met de dealer en dat maakte alles bij elkaar de keuze voor weer een Renault een voor de hand liggende zaak.

Dat isolement is nu trouwens een beetje voorbij. Er is een nieuwe weg aangelegd, wat overigens duidelijk te merken is aan het toenemend aantal bezoekers.”

De heer en mevrouw Hovenkamp en hun kleine staf leiden 's zomers zo'n 700 bezoekers per dag rond, in het in oorspronkelijke staat gehouden Slot Loevenstein, tijdens de bouwvakvakanties stijgt dat aantal tot 1200 à 1300, terwijl er op de absolute topdagen, paas- en pinkstermaandag een niet te tellen aantal belangstellenden de heerlijke tocht

naar deze oude kerkerburcht onderneemt.

„Het ontvangen van toeristen en hun van koffie voorzien is trouwens niet onze enige taak,” aldus mevrouw Hovenkamp. „Er worden hier nogal eens ontvangsten gehouden voor allerlei hooggeplaatste buitenlandse gasten van de regering.

Nog even over dat isolement. De eerste jaren dat we hier zaten, moest onze oudste zoon bijvoorbeeld met de roeiboot naar Woudrichem, om naar school te gaan. Wanneer het dan flink stormde of mistte, dan reden we de wagen naar de waterkant en zetten de mistlampen aan.

Ja, het kan hier flink te keer gaan. Met die storm van '74-'75 heeft het maar een haartje gescheeld, of Janus de veerman, van het oude roeiveer had ons moeten evacueren, zo ver is het gelukkig niet gekomen. Maar het wil toch wel iets zeggen van je afhankelijkheid.

Er komt hier, behalve de post, niemand langs en alles wat je nodig hebt moet je zelf gaan halen.

Dan hebben we ook nog onze kinderen in Utrecht en alle kennissen wonen hier een heel eind uit de buurt, dus zo'n auto heb je gewoon hard nodig”.

Een Renaultstoel is uitgedokterd door een team van specialisten.



Renault heeft extra veel zorg besteed aan het zitcomfort van zijn stoelen. Vijfhonderd uur per jaar achter het stuur van de auto, want dat rijdt de gemiddelde automobilist, dat is geen kleinigheid.

Daarom stelt Renault zich op het standpunt, dat comfort geen luxe is, maar een harde noodzaak.

De resultaten van een studie.

Een team van specialisten is er na jarenlange research in geslaagd, met behulp van b.v. biomechanische modellen, de meest ideale autostoel te construeren.

Een stoel die steun geeft op die punten waar dat gewenst is. En die bovendien de trilling die nu eenmaal in iedere auto optreedt, dempt.

Een stoel bovendien die gemaakt is op het bedieningsgemak,
Neemt u maar eens plaats



Renault monteurs gaan weer naar school.

Een Renault monteur is nooit uitgeleerd.

Iedere keer dat er een nieuw type Renault uitkomt, kruipen onze monteurs weer in de schoolbanken. Renault heeft namelijk een school waarop cursussen worden gegeven voor monteurs en de chefs van Renaultdealers in Nederland.

Want de techniek staat niet stil en ieder nieuw type wil zeggen, nieuwe constructies, andere onderdelen, nieuwe technische details en een andere wijze van montage, met andere gereedschappen. Techniek staat niet stil, zeker de Renaulttechniek niet.

Renault Revue gratis thuis.

Niet alleen met zijn dealers onderhoudt Renault een sterke band, ook met de Renault-rijders blijft het contact goed bewaard.

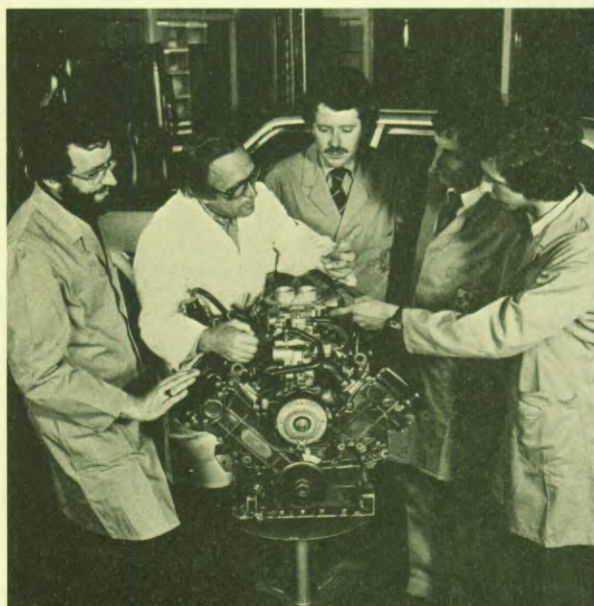
Zodra u een nieuwe Renault koopt komt uw naam in de administratie van Renault Revue. Een speciaal tijdschrift voor Renault-rijders. Viermaal per jaar gratis in de bus.

En de Renault Revue staat niet alleen vol met specifieke Renaultkost. U vindt er een grote variatie van talloze artikelen, over diverse zaken waar de automobilist belang in stelt.

Drie jaar lang, viermaal per jaar houden wij u gratis op de hoogte, van wat er allemaal op autogebied te beleven valt.



Daarom gaan Renault monteurs, vóór de introductie van ieder nieuw Renault-type, opnieuw naar school. En zo blijven ze wat ze zijn, bekwame en uiterst deskundige specialisten. Bij wie uw auto in beste handen is.



Automatische transmissie.

Automatische transmissie

Rijden in de stad, betekent gas geven, koppelen, schakelen, gas geven, remmen, koppelen, terugschakelen en weer gas geven. Een eindeloos thema, zonder erg veel variaties.

Uit een onderzoek is gebleken, dat een automobilist, op duizend stadskilometers meer dan 5000 handelingen teveel maakt. Want die extra handelingen kan een automatische transmissie van u overnemen. Als u dan bedenkt, dat dit onderzoek al weer een paar jaar oud is. Terwijl het verkeer er niet minder druk op geworden is!

Het aantal handelingen dat u moet verrichten om uw snelheid aan het verkeer aan te passen wordt met de dag groter.

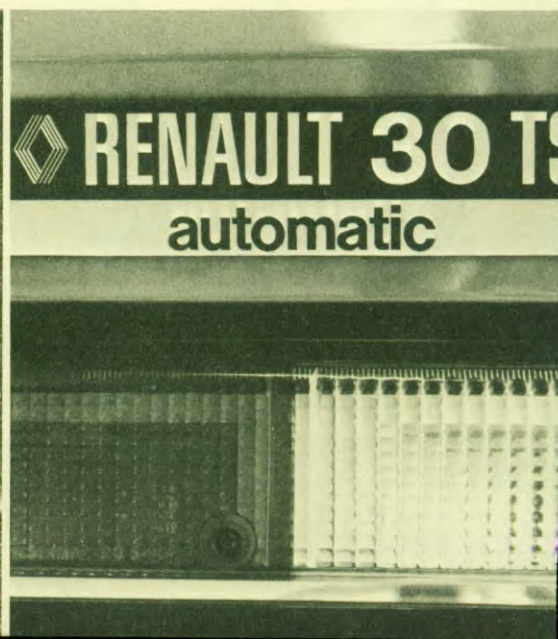
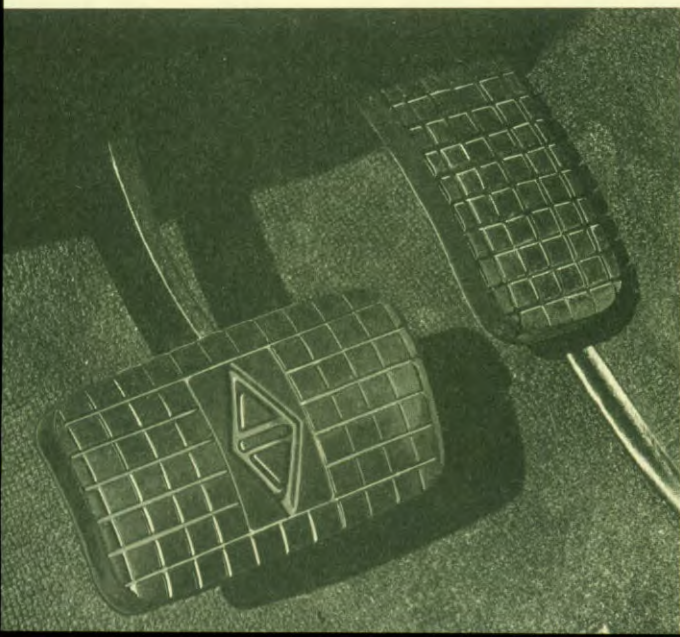
Schakelen is sportief

Toch is er geen enkele coureur, die bij eenzelfde maximaal gebruik van de motor, tegen een automatische transmissie op kan.

In Europa begint men langzaam aan in te zien, waarom 90% van de Amerikaanse automobilisten met een automaat rijdt. Een stuk techniek dat ons een hoop werk uit handen neemt, dat het schakelen bovendien nog beter doet en de motor daardoor een langer leven laat.

Zo werkt een automaat

De vier belangrijkste onderdelen van de Renault automatische transmissie zijn: 1 het elektronisch gedeelte, 2 het hydraulische bedieningssysteem, 3 het mechanisch gedeelte met een planetair tandwielstelsel, drie versnellingen vooruit, met een overbrenging achteruit, 4 de hydraulische koppelvormer.

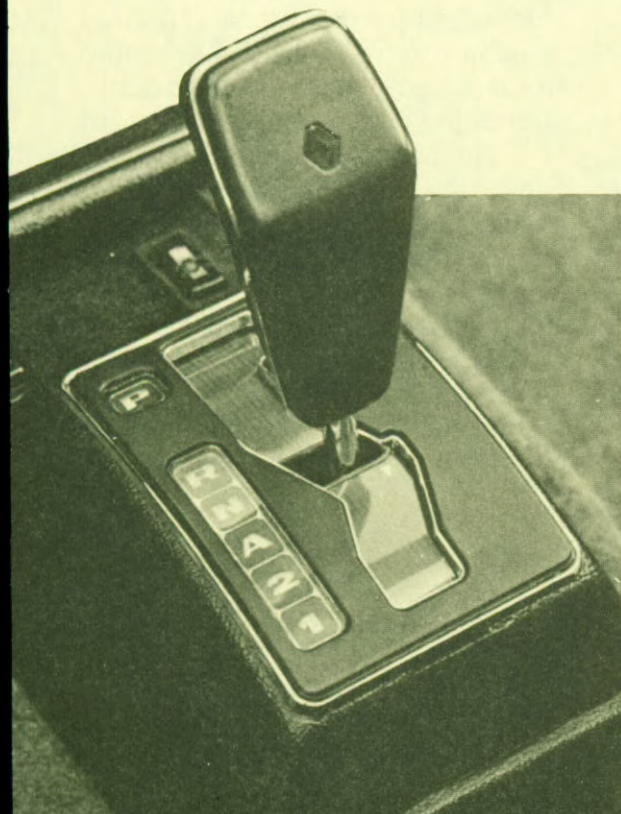


Het eigenlijke zenuwcentrum van de automaat is het elektronisch brein, dat voor de keuze van de juiste overbrengingsverhouding zorgt. Dit brein bestuurt het hydraulische gedeelte van de versnellingsbak sneller en secuurder dan de beste coureur.

Een hendel met 6 standen

Dat is alles. Bij A wordt er automatisch geschakeld tussen de drie versnellingen. R is uw achteruit en N de neutraalstand. Bij P, de parkeerstand, is de transmissie geblokkeerd. 2 is de stand voor bergen en bochten als u niet wilt dat er naar 3 wordt overgeschakeld en 1 is voor afdalen.

Renault. Auto's met IQ.



De Renault 5 op de internationale Circuits.

De Renault 5 voelt zich goed thuis op de race-circuits. In heel Europa worden met de Renault 5 Alpine merken-races georganiseerd voor jonge coureurs.

In de merken-races hebben alle rijders gelijke kansen, want het materiaal is identiek en alleen de beste rijders krijgen een kans vooraan te eindigen. Streng technische contrôles vóór en na iedere wedstrijd staan er borg voor dat niemand de kans krijgt zijn auto onreglementair sneller te maken.

De merken-races met de Renault 5 vormen nu al jarenlang de basis voor een snelle autosport-carrière; er is geen klasse waarin op zo eerlijke wijze zo hard strijd moet worden geleverd. Bovendien garandeert de internationale opzet van deze serie merken-races dat de jonge coureurs ook wennen aan andere circuits, vaak ver weg in het buitenland, waar zij zich kunnen meten met hun collega's uit andere landen. Doordat veel van de wedstrijden worden gehouden als voorwedstrijd van de internationale Formule I Grand-Prix zoals in Monte Carlo, op de Nürburgring, in Zandvoort en in België, vallen de talenten snel op bij de team-managers van de grote renstallen die deze klasse nauwlettend gadeslaan om tijdig in contact te kunnen komen met een nieuw racewonder.

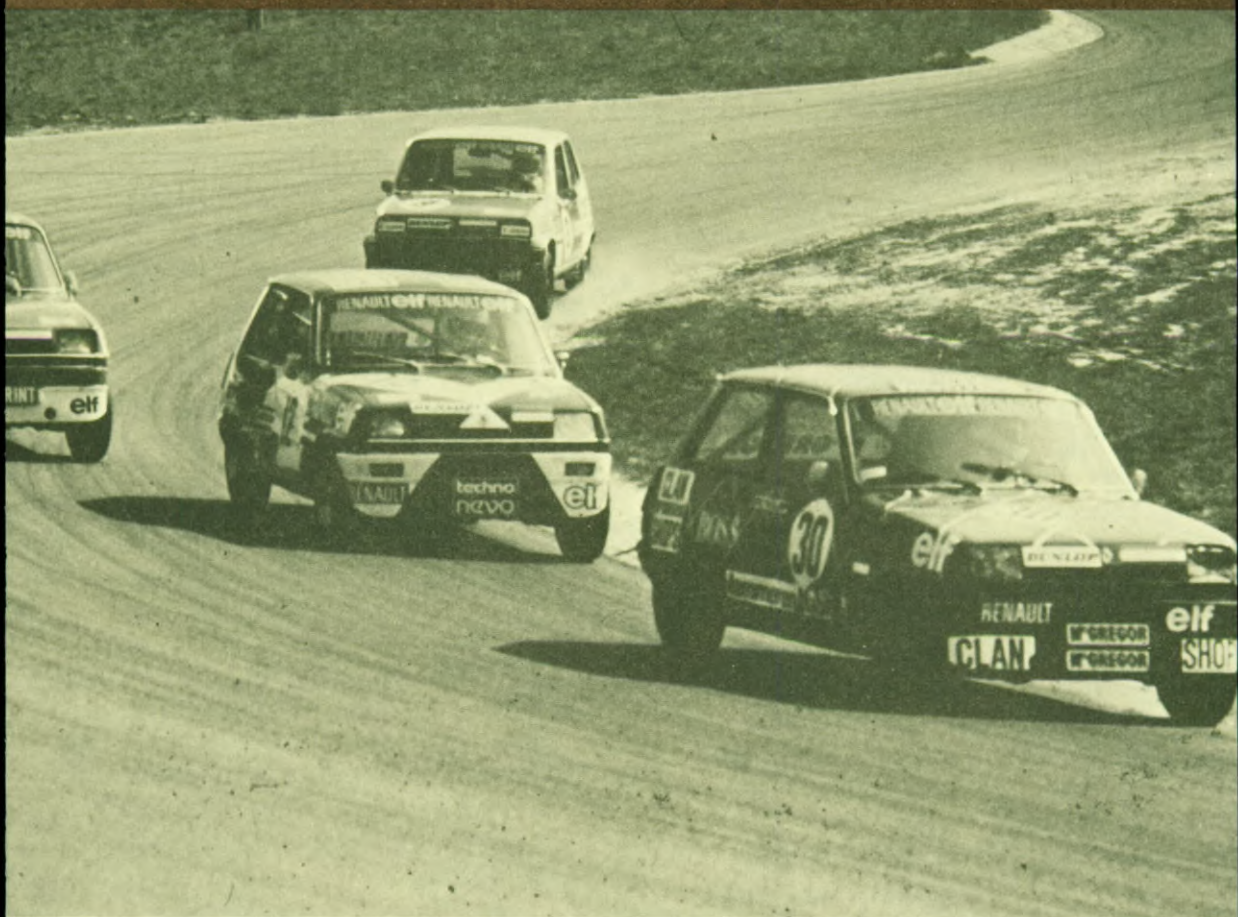
In Frankrijk, waar deze merken-races al sinds 1965 plaatsvinden, aanvankelijk met de Renault 8 "Gordini", later met de Renault 12 "Gordini" en vanaf 1975 met de Renault 5 "Gordini", zijn bijna alle hedendaagse coureurs van naam voortgekomen uit de Renault races.

Voor het kunnen deelnemen aan de Renault 5 race dient men over een beginnerslicentie te beschikken, die door de Automobiël Clubs wordt afgegeven na het afleggen van een examen. Een examen op het circuit voordat het race seizoen begint. Wil men bij zo'n examen goed voor de dag komen, dan is het van groot belang een z.g. rensportcursus te volgen.

Autoracen is een kostbare hobby. Alleen de echte talenten komen in aanmerking voor een beroepscontract. Om voor de beginners de kosten toch laag te houden worden voor de Renault merken-races interessante geldprijzen aan de winnaars en aan de debutanten uitbetaald. Daardoor wordt een groot deel van de kosten voor de jonge rijders gecompenseerd.

Hoofdprijzen voor deze Europese competitie, waarvan de kosten, net als de landenwedstrijden, voor rekening van Renault zijn: een monoposte voor de formule Renault Europa, waard f 60.000,-, met als 2e en 3e prijs, een Renault 20 en een Renault 5-1300.

Renault, een winnaar op de circuits, een winnaar op de weg.



Renaults voor kinderen van 6 tot 80 jaar.

Gierende banden in een scherpe bocht. De Alpine Renault A 110 stormt naar voren. De ontembare motor stuwt de Alpine als een pijl over de weg.

Een ras sportwagen. Onstuimig en met een wegligging die zich grimmig aan het wegdek vastbijt. Kracht en sportieve snelheid samengevat in een karakteristiek koetswerk.

Geniet van de fraaie lijn en alle opmerkelijke technische details die deze sportwagen uniek maken.

Bouw 'm, onderdeel voor onderdeel na. De realistische werkelijkheid tot in de kleinste details, alles in een overzichtelijke bouwdoos met glasheldere bouwtekening. Schaal 1 op 24.

Met niet minder dan 139 onderdelen bouwt u, als een ware konstrukteur de werkelijkheid na in

miniatuur. Originele wielvelgen met voorwielen met echte stabilisatorstang en een motorblok met versnellingsbak dat niet van echt is te onderscheiden.

Remleidingen, koplampen en uitlaat, kortom een brok ware autotechniek waaraan u vele, vele uren leerzaam bouwplezier zult beleven.

Grote techniek voor gelukkig een klein prijsje. Want voor maar f 24,95 bent u de trotse eigenaar van een echte Alpine Renault 1600.

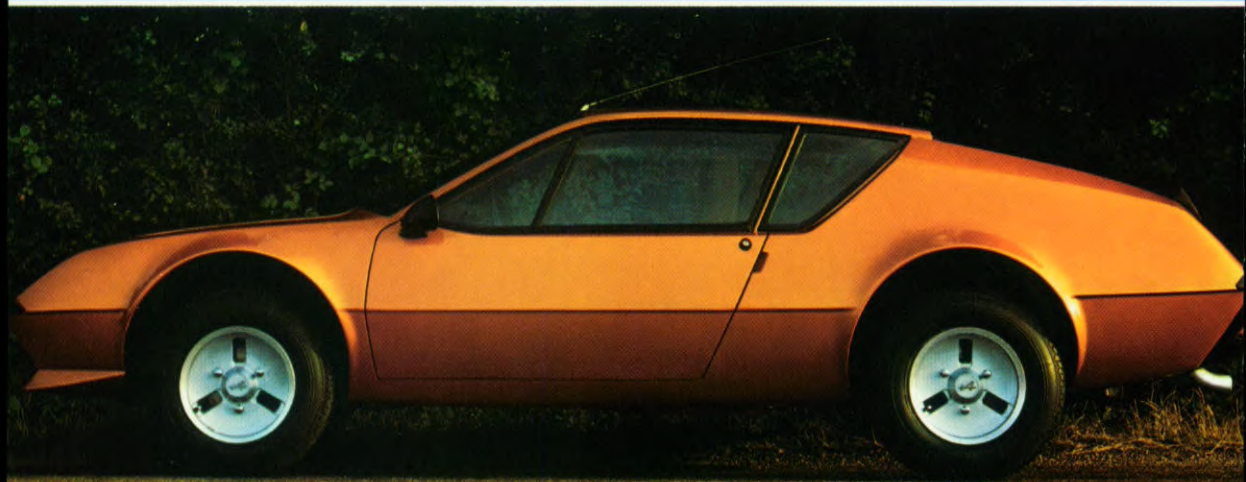
Stort d.m.v. een stortings-acceptgirokaart f 24,95 op postrekeningnr. 121601 t.n.v. Renault Nederland N.V. te Amsterdam, onder vermelding van „bouwdoos Alpine Renault A 110”.

Uw Alpine Renault staat dan spoedig voor uw deur.



ALPINE RENAULT





Alpine Renault A310.

Alpine Renault: een naam die behangen is met de lauweren die hij in vele zware rally's heeft geoogst.

Het zijn vooral de uitzonderlijke technische kwaliteiten, waaraan Alpine Renault deze triomfen dankt.

De behaalde successen stralen dan ook af op de bestuurders van de „normale” Renault-automobielen. De Alpine Renault motoren zijn afgeleid van de krachtbron, die onder de motorkap van „gewone” Renaults ligt. Niet alleen de motor maar ook het onderstel is ontwikkeld uit bestaande Renault componenten.

De Alpine A310 heeft een motor die is afgeleid van die van de Renault 16 TX. De maximum snelheid ligt bij 192 km/u.

Opnieuw een sterk bewijs voor de oerdegelijke constructie van deze Renault-motoren.





Alpine Renault A310 met V6 motor.

Een heel nieuw „gezicht” in de Alpine-familie is de Alpine A310 V 6.

De carrosserie van deze wagen (evenals die van alle Alpines vervaardigd uit gewapend polyester en hecht verbonden met het stalen kokerbalkchassis) is waar nodig enigszins gewijzigd om de V 6 motor met zijn aangepaste versnellingsbak te kunnen herbergen. Ook de voorzijde van deze auto verschilt van die van de reeds bestaande A 310.

De motor is afgeleid van de krachtbron van de Renault 30 TS. De maximum snelheid is meer dan 220 km/u.

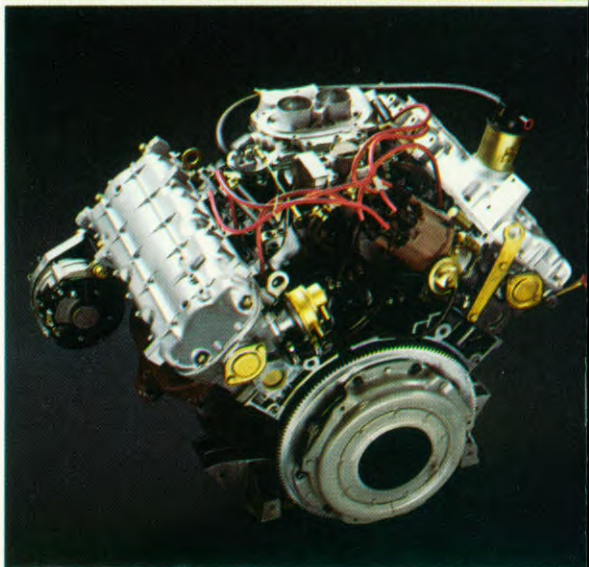
Vanuit stilstand legt hij 400 m af in 15,4 seconden; 1000 meter in 28 seconden.

Zeer felle acceleratie: vanuit stilstand tot een snelheid van 100 km/u in slechts 7,8 seconden.

Toch is het brandstofverbruik van deze wagen opvallend laag. Per 100 km bij een snelheid van 90 km/u slechts 7,6 liter; bij 120 km/u 9,2 liter.

De vier wielen zijn onafhankelijk geveerd en opgehangen met behulp van dubbele driehoeksdraagarmen. Rondom schroefveren, aangevuld met telescoop schokbrekers. Stabilisatorstangen voor en achter.

Het remsysteem bestaat uit schrijfremmen op de vier wielen, met een Master Vac rembekrachtiger en een remdrukbegrenzer, die op de achterwielen werkt.





Alpine A 110 Berlinette.

De lijn van de Alpine A 110 Berlinette spreekt van kracht en snelheid, maar ook van durf en moed. Toch is zijn lijn bepaald aan de hand van zeer ver doorgevoerde proeven in de windtunnel. De luchtweerstand van de carrosserie is dan ook uitzonderlijk gering.

De vering van de stoelen is aangepast aan die van de wagen. Ook op de allerslechtste wegen geniet u van een sportief comfort.

Het stuur is klein en gemakkelijk hanteerbaar. De korte versnellingspook schakelt licht.

Alle controleklokken recht voor de bestuurder. Afschermkap boven het instrumentenpaneel verhindert spiegeling in de voorruit.

Goede geluidsafdichting maakt de motor binnen weinig hoorbaar.

Schijfremmen op de vier wielen; Master Vac rembekrachtiger, die op de geringste pedaaldruk reageert en een remkrachtbegrenzer, die op de achterwielen werkt en het blokkeren daarvan voorkomt.

Alpine Berlinette voor het stadsverkeer? Draaicirkel: 9,75 m; felle acceleratie; welgekozen overbren- gingsverhoudingen.

Zie voor gedetailleerde gegevens blz. 156.





Renault 5 Alpine.

Een heel bijzonder raspaardje: de Renault 5 Alpine. Merkwaardig samengaan van snelheid en laag brandstofverbruik. Topsnelheid 175 km/u en toch verbruik 5,6 liter op 100 km bij constante snelheid van 90 km/u.

De nieuwe (vierkante) viercilinder motor (boring x slag = 76 x 77 mm) levert een vermogen van 93 pk bij 6400 tpm. Vijf volledig gesynchroniseerde versnellingen.

Vanuit stilstand legt de Renault 5 Alpine 1000 m af in 32,5 seconden. 400 m in 17,5 seconden.



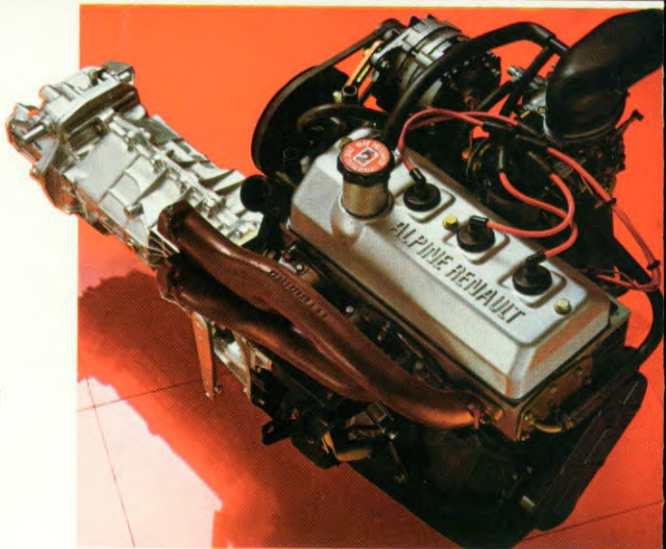


In de as van het stuurwiel ligt het instrumentenpaneel, met electronische toerenteller, die in een wagen als deze niet kan worden gemist.

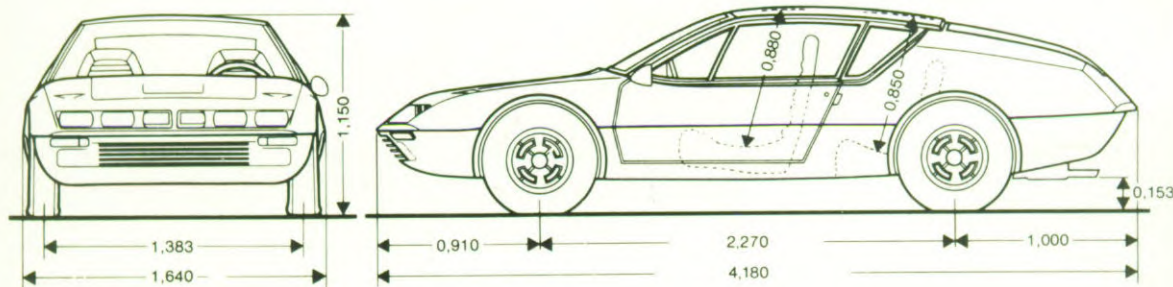
Stijl en comfort kenmerken deze wagen. Vliegtuigstoelen waarin u, ook na zeer lange ritten, ontspannen zit. De rugleuning is volledig verstelbaar. Uitstekende geluidsafdichting, waardoor de motor binnenin de wagen nauwelijks hoorbaar is.

Gebogen voorruit uit gelaagd, zonwerend glas; achterrait verwarmd en voorzien van ruitewisser.

Goede ventilatie, armsteunen in combinatie met kaartenvak aan de portieren, afsluitbaar handschoenenkastje, verlichte aansteker en asbakken, mogelijkheid tot inbouw van radio en cassetterecorder.



Technische gegevens.



Alpine A310.

Type: Alpine Renault A310 - 1600.

Motor en aandrijving: Achter. Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 79 $\times$ 84. Cilinderinhoud in cc: 1647. SAE-pk bij omw/min: 95/6000.

Koppel in mkg bij omw/min: 13,1/4000. Compressieverhouding: 9,25 : 1. Carburatie: Weber tweetraps 32 DAR 7.

Accu: 12 V, 40 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aanversnellingen: 5. Schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,455 : 1. 2e 2,235 : 1. 3e 1,608 : 1. 4e 1,214 : 1. 5e 0,967 : 1. Achteruit 3,083 : 1.

Onafhankelijke wielophanging met boven elkaar gemonteerde wieldraag armen, schroefveren en telescopische schokbrekers rondom. Stabilisatorstangen vóór en achter. Schijfremmen voor/achter. Remdrukbegrenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 15 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,75 m.

Gewicht in kg: 840.

Radiaalbanden: 165 HR 13 Michelin X-ASFF.

Inhoud benzinetank in liters: 55. Koelsysteem 9.

Motorcarter 4. Versnellingsbak 2.

Topsnelheid in km/u.: 195.

Alpine A310 V6.

Type: Alpine Renault A310 - V6.

Motor en aandrijving: Achter. Cilinders: 6 in V-vorm. Boring $\times$ slag: 88 $\times$ 73. Cilinderinhoud in cc: 2664.

Vermogen DIN-pk bij omw/min: 150/6000. Max. koppel mkg bij omw/min: 20,8/3500. Compressieverhouding: 10,1 : 1. Carburatie: 1 carb. 34 TBIA, 1 carb. 35 CEEI.

Accu: 12 V, 50 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 4. Schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,364 : 1. 2e 2,039 : 1. 3e 1,318 : 1. 4e 0,931 : 1. Achteruit 3,182 : 1.

Onafhankelijke wielophanging vóór en achter met dubbele driehoeksdraagarmen, schroefveren, telescopische schokdempers en stabilisatorstangen.

Gescheiden remsysteem. Schijfremmen vóór en achter. Rembekrachtiger. Master Vac, Remkrachtverdeler.

Overbrengingsverhouding stuurinrichting: 15 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,25 m.

Gewicht in kg: 1015.

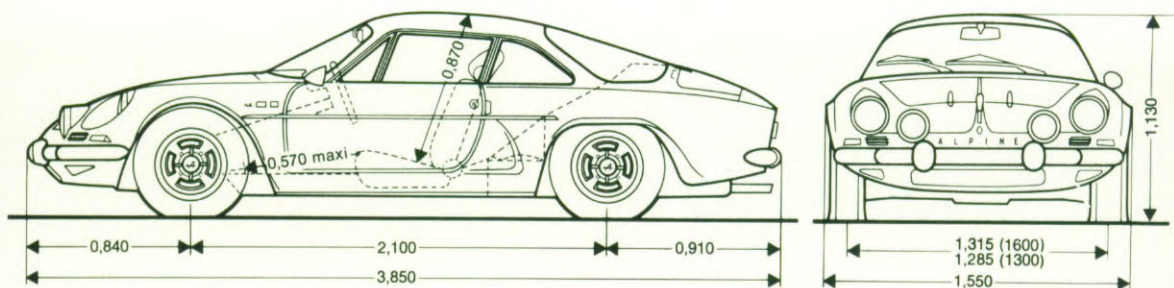
Banden: vóór 185/70 VR 13 XDX, achter 205/70 VR 13 XDX.

Inhoud benzinetank in liters: 55 l. Koelsysteem: 12 l.

Motorcarter: 6 l. Versnellingsbak: 3,4 l.

Topsnelheid in km/u.: meer dan 220.

Technische gegevens.



Alpine Berlinette A110.

Type: Alpine Renault A110. 1600 SX

Motor en aandrijving: Achter. Aantal cilinders in lijn: 4.

Boring $\times$ slag in mm: 79 $\times$ 84. Cilinderinhoud in cc:

1647. SAE-pk bij omw/min: 95/6000.

Koppel in mkg bij omw/min: 13,1/4000. Compressieverhouding: 9,25 : 1. Carburatie: Weber tweetraps 32 DAR 7.

Accu: 12 V, 40 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 5. Schakeling op de vloer. Over-

brengingsverhoudingen: 1e 3,82 : 1. 2e 2,24 : 1.

3e 1,48 : 1. 4e 1,08 : 1. 5e 0,86 : 1. Achteruit 3,08 : 1.

Onafhankelijke wielophanging met boven elkaar gemonteerde wieldraagarmen, schroefveren en telescopische schokbrekers rondom. Stabilisatorstangen vóór en achter.

Schijfremmen voor/achter. Remdrukbe grenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 15 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,75 m.

Gewicht in kg: 710.

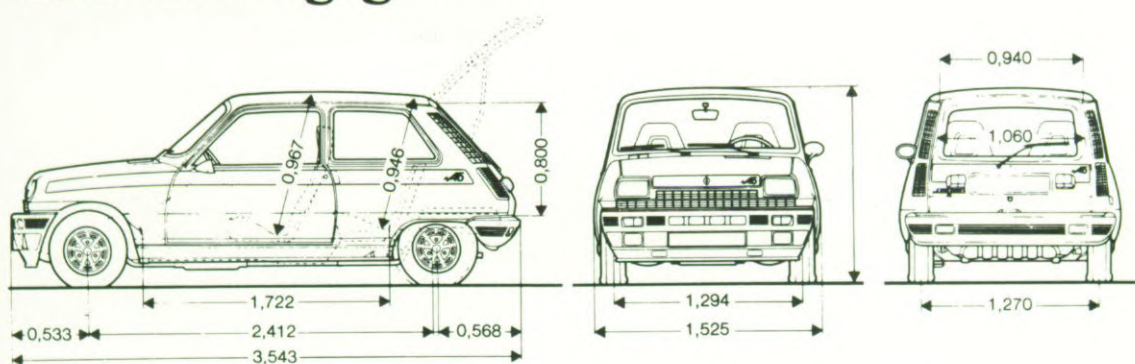
Radiaalbanden: 165 HR 13.

Inhoud benzinetank in liters: 50. Koelsysteem: 9.

Motorcarter: 4. Versnellingsbak: 2.

Topsnelheid in km/u: 195.

Technische gegevens.



Renault 5 Alpine.

Type: Renault 5 Alpine.

Cilinders: 4 in lijn. Boring $\times$ slag in mm: 76 $\times$ 77. Cilinderinhoud in cm³: 1397. Vermogen DIN-pk bij omw/min: 93/6400. Max. koppel in mkg bij omw/min: 11,8/4000. Compressieverhouding: 10 : 1.

Accu: 12 V, 44 Ah., wisselstroomdynamo 50 A.

Aantal versnellingen: 5. Schakeling op de vloer. Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,818 : 1. 2e 2,235 : 1. 3e 1,478 : 1. 4e 1,036 : 1. 5e 0,861 : 1. Achteruit 3,083 : 1.

Wielophanging/vering (onafhankelijk): vóór: wieldraagarmen met langsliggende torsiestaven.

Achter: wieldraagarmen met dwarsliggende torsiestaven. Telescopische schokdempers rondom. Stabilisatorstangen vóór en achter.

Gescheiden remsysteem: vóór: schijfremmen, achter: trommelremmen. Remkrachtregelventiel voor de achterwielen (lastafhankelijk).

Overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,75 m., tussen muren 10,10.

Gewicht in kg.: 850.

Banden: 155/70 HR 13.

Inhoud benzinetank in liters: 38 l. Koelsysteem: 6,3 l.

Motorcarter: 3 l. Versnellingsbak: 1,7 l.

Topsnelheid in km/u.: 175.

Accessoires.

Een auto is meer dan alleen een vervoermiddel. U brengt er een deel van uw leven in door en waarom zou u dat niet even geriefelijk doen als thuis of elders?

Maak uw keuze uit de vele Renault-accessoires: stuk voor stuk van dezelfde hoogwaardige kwaliteit als de originele onderdelen in uw wagen. Want deze accessoires staan onder de strenge keuring van de Renault Boutique. Dat geeft u de zekerheid, dat ook daarvoor Renault uw beste keus is.

Onderhoudsmiddelen

Regelmatig wassen verlengt de levensduur van de lak. Kleine beschadigingen zijn gemakkelijk bij te werken met bijtiplak, die in vele kleuren verkrijgbaar is. Was-in-water laat na het drogen een waslaagje op de carrosserie achter, ook onder de sierlijsten.

Comfort

Kokosmatten op de vloer maken het schoonhouden van het interieur eenvoudiger. Ze werken bovendien nog geluiddempend ook.

Wilt u niet verrast worden door een lege accu, neem dan een lichtverklikker, die u bij het uitstappen door een zoemtoon waarschuwt, als u de lampen laat branden.

Bescherm de bekleding van uw wagen tegen vlekken en beschadigingen, door twee kleurige bekledinghoezen. U hebt keuze uit vijf verschillende combinaties.



's Zomers koel en 's winters warm zitten? Daarvoor zijn schapevachten (met bevestigingsbanden) ideaal.

Plezier voor (minstens) vier: een kaartleeslamp, die u niet hindert, maar waar uw passagiers veel gemak van hebben.

Autoradio's en toebehoren

Muziek onderweg geeft extra kleur aan het autorijden. Uit de ether of van de band: van middengolf-ontvanger tot en met super-de-luxe FM-stereo-radio met cassettespeler ligt de wereld voor u open. Het door Renault speciaal met het oog op uw gemak ontworpen autoradiopaneel is er goed voor. Een kwaliteits-autoantenne met goed afgeschermd kabel behoort ook bij het keuze-pakket.

Reisaccessoires

Laat een buitenlandse reis geen auto-avontuur worden. Autorijden is vooruitzien: een gereedschapskoffer om eenvoudige klusjes zelf op te knappen, kunt u niet missen. Een nylon-sleepkabel met veiligheidsvlag evenmin. Vuile handen zijn geen noodzaak: u neemt pechhandschoenen.

Hebt u al die handige kruissleutel, waarmee u zo gemakkelijk kracht zet en die overal past?

Hoever nog naar het volgende benzinestation? Als uw tank leeg raakt, komt u niet ver.

Met een volle jerrycan wel. Een waterkan is trouwens ook nooit weg. Zet uw benzine achter slot met een afsluitbare tankdop.



Hoe is het weer ginds? Paraplu, noodregenjas, sneeuwkettingen... Uw Renault dealer heeft ze.

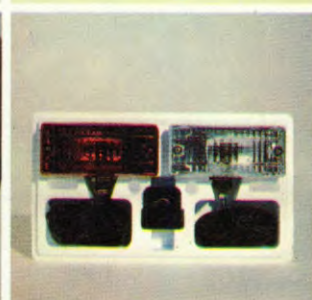
Een stevig imperiaal met afdekzeil bergt extra bagage: voor sterk wisselende belasting raden wij de load-adjuster Allinquant-Koni aan, waarmee de vering onder alle omstandigheden zijn soepele karakter behoudt.

Veiligheidsartikelen

Een helder licht gevende pechlamp laat u niet in het duister tasten (hij geeft ook electronisch geregeld knipperlicht).

De kleinste passagiers zitten absoluut veilig in Coenen kinderzitjes. Huisdieren kunnen achterin worden meegenomen met het hondenrek.







Onmisbaar: reservelampen,
EHBO-trommel en gevarendriehoek.

Neem het zekere voor het
onzekere: het gaat om uw veiligheid!

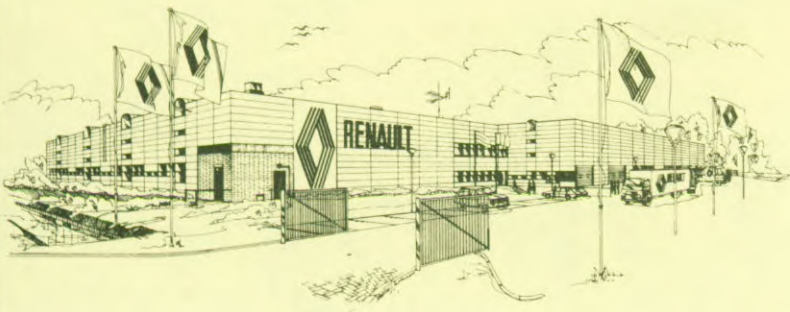
Verlichting

Uw wagen is uitstekend
toegerust voor normale
omstandigheden. Mistlampen en
achteruitrijlampen (schakelaars
met ingebouwde controlelampjes)
zijn - in meer dan één opzicht - een
extra verlichting voor de
automobilist. Wie meer ziet, is
minder gauw vermoeid.

Geef aan uw auto een persoonlijke noot.

Als autorijden uw sport is,
verdient uw wagen een eigen cachet:
sportwielen en lichtmetalen velgen
bijvoorbeeld. Of sierringen voor de
wielen. Vraag uw dealer maar eens.





In Mijdrecht liggen 2 miljoen onderdelen in voorraad.

Snelheid en efficiëncy

Wat het eerst opvalt aan het nieuwe Centraal Onderdelen Distributiecentrum in Mijdrecht, is dat het zo ruim van opzet is. Het terreinoppervlak bedraagt 30.000 m². De gebouwen beslaan een oppervlakte van 8.000 m². En 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 de voorraad op peil te houden, wordt vooraf nauwkeurig berekend. Iedere dag ongeveer 3.000 bestellingen.

Volgens een vast schema komt er eens in de veertien dagen, bij iedere Renault-dealer in Nederland een auto voorrijden om de bestelde aanvulling af te leveren.

Van koppakking tot kokosmat

Elk onderdeel van uw Renault is in Mijdrecht naar behoefte in voorraad.

Van een sluitringetje van één cent per stuk tot carrosseriedelen van enkele honderden guldens.

Een voorraad, berekend op de servicebehoefte van het Nederlandse Renault-park voor de duur van drie maanden. Bij de dealers zelf ligt dan nog eens een voorraad voor gemiddeld twee maanden.

Snel service

Hoe zorgvuldig iedere dealer zijn voorraden ook berekent, toch kan het altijd voorkomen dat het eigen dealermagazijn een onderdeel





net niet meer in voorraad heeft.

In zulke gevallen kent Renault, naast het vaste systeem van 14-daagse aanvullingen, een snelle en efficiënte manier van aanvullen.

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 spoedbestellingen behoort ook de mogelijkheid, om bij het verliezen van autosleuteltjes via de unieke Renault Sleuteldienst nieuwe aan te vragen. Wanneer u via uw dealer, aan de hand van de nummers nieuwe sleutels bestelt, krijgt u ze binnen 24 uur toegezonden.

Renault leasing.

Lusten, zonder lasten.

Leasen betekent, over een auto kunnen beschikken zonder te hoeven investeren.

U betaalt een vast, maandelijks bedrag, dat volledig fiscaal aftrekbaar is. Afschrijving, verzekering, wegenbelasting, onderhoud en reparatie, daar hoeft u zich geen zorgen over te maken.

Het wegvallen van een niet gering stuk investering verbetert uw liquiditeitspositie. En het geld dat op deze manier vrijkomt, kunt u in direct winstverhogende middelen investeren.

Leasing, hoe werkt dat?

Om te beginnen kan door leasing uw bestaande wagenpark vernieuwd worden. In overleg met Overlease NV, of uw eigen Renault dealer, kiest u de wagens, die u voor een periode van 1 of 2 jaar wilt leasen.

Voor de duur van deze periode sluit Overlease een kontrakt af, dat inhoudt:

- ★ gebruik van de auto's.
- ★ volledige service, onderhoud, reparaties en een vervangende auto wanneer dit langer dan twee dagen duurt.
- ★ wegenbelasting, All-Risks-verzekering en groene kaart.

Het maandelijks leasingbedrag, gebaseerd op het type wagen en het aantal kilometers per jaar, blijft gedurende de volle periode gelijk. Het benzineverbruik betaalt u uiteraard zelf, maar voor de rest bent u overal vanaf.

Leasing is maatwerk.

Overlease is, in tegenstelling tot andere lease-maatschappijen, helemaal op auto-leasen ingesteld. Ieder bedrijf kent tenslotte zijn eigen problematiek en onze voorstellen zijn daarop gebaseerd.

Nog meer pluspunten.

Long-term planning, geen punt. Geen tussentijdse prijsverhogingen. Arbeidsbesparing op controle en administratie. Een wijldvertakt net van 250, uitstekend geoutilleerde Renault-bedrijven, garanderen u snelle reparaties, bij pech onderweg. En de Renault van uw keuze kan ook met een L.P.G. gasinstallatie worden geleverd.

★ Bel voor inlichtingen, 020-944109.

Gezellig eten in bistro's.

En niet alleen in bistro's, want het etiket bistro alléén is niet zaligmakend.

Nederland kent een keur van grote en kleinere eethuisjes, smul-tentjes en specialiteiten-restaurants, waar culinair heel wat te genieten valt. We hebben een lange lijst voor u, met bekende namen en minder bekende, van heel goedkoop, wat een zeldzaamheid is, tot peperduur, wat vaak ook al weer meevalt. Bij allemaal staat sfeer bovenaan de spijskaart, ruimte om u iets meer te vertellen over specialiteiten hadden we niet, u zult dus zelf op avontuur moeten.

Bistro De Gastery in Venray. In Maastricht, 't Plenkske en Klaôske in de Plankstraat en op de Ezelmarkt Au coin Les bons enfants.

In Brabant, Boerderij de Pettelaar in Den Bosch, Auberge de Arent in Breda en de Zwaan in Etten Leur.

In Zeeland, uiteraard mosselen eten in Nolet, in Yrseke, in Veere in de Campveerse toren of 'd Oude Werf en in Middelharnis is er dan nog De Hoge Heerlijkheid, geen echte bistro's maar wel heerlijk eten.

Allemansgeest in Voorschoten, in Leiden, Rotisserie-Bistro Oud Leyden, Bistro Fagel in Den Haag en het Havenrestaurant in Scheveningen, niet een echte bistro, maar beter vis eet je nergens. Snel naar Noord-Holland.

Kraantje Lek kent iedereen,



Moeder Marie, in Berkhout niet, is overigens op maandag gesloten. Ook de moeite meer dan waard is Duivenvoorde in Zandvoort. En in Amsterdam, 2 onbekenden, 999 aan de Prinsengracht en Le Chat qui pelotte aan de Zeedijk. Utrecht, de Hoefslag, Bosch en Duin, Le Moustache in Utrecht. 't Soerer in Epe, De Stenen Tafel, Borculo en de Waag, Doesburg en dat was Gelderland. In Overijssel, de Kopren Smorre in Markelo. Drente, 't Oude Jachthuis in Bessen en Braams in Gieten en in 't hoge noord'n Nynke Plaets, in Riaam, natuurlijk zijn er veel meer, maar we doen tenslotte in auto's.



Koopovereenkomst.

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 wel wordt ondertekend.

De kleine lettertjes.

Renault is helemaal niet bang u die 'kleine lettertjes' op z'n koopovereenkomst 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-dealer werkt met dezelfde formulieren. Voor uw zekerheid.

Algemene verkoop- en betalingsvoorwaarden van dealer/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 contant 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 incassokosten, waaronder begrepen die van incassobureau of juridisch raadsman, kunnen ten volle op de koper worden verhaald.

Garantie

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

Koopovereenkomst.

Verkoper: _____ Ordernummer: _____

naam : _____
 Adres : _____
 Woonplaats : _____ Postdistrict: _____
 Telefoon : _____ Beroep: _____
 Geboortedatum: _____
 Geeft opdracht aan de Renault-dealer: _____

Betalingswijze: _____
 Contant: per kas f _____
 per bank f _____
 per giro f _____
 Financiering: _____
 mnd. f _____
 Totaal f _____

welke opdracht blijktens ondertekening van deze overeenkomst door de Renault-dealer wordt aanvaard,

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

tot levering van een nieuwe
 automobiel

Type: _____

Uitvoering: stof/kunstleer/bank/
 stoelen/roldak/
 schuifdak/automaat/
 getinte ruiten/hoofd-
 steun/decouvrable/
 rundleder/

kleur : _____

Vermoedelijke levertijd: _____

INRUILWAGEN zoals werd omschreven
 in taxatierapport d.d. _____

Merk : _____
 Type : _____
 Kleur : _____
 Bekleding : _____
 KM-stand : _____
 Kentekennummer : _____
 Datum deel I en III : _____
 Datum deel II : _____
 Chassisnummer : _____
 Inruilprijs incl. BTW f _____

Prijs automobiel incl. BTW f _____

_____ f _____

_____ f _____

Afleveringskosten _____ f _____

Benzine _____ liter _____ f _____

Accessoires _____ f _____

_____ f _____

_____ f _____

_____ f _____

_____ f _____

_____ f _____

_____ f _____

_____ f _____

Kontekbewijs deel 1, 2 en 3 f _____

_____ f _____

Totaal incl. BTW f _____

Inruilwagen incl. BTW f _____

Te betalen incl. BTW f _____

_____ f _____

_____ f _____

Motorrijtuigenbelasting 3/12 maanden

Verzekering A.R./W.A./ _____

Bijzonderheden: _____

De Renault-dealer behoudt zich het recht van hertaxatie voor indien de inruilwagen niet meer voldoet aan de omschrijving in het taxatie-rapport, of indien door welke oorzaak dan ook, de aflevering van de nieuwe automobiel later geschiedt dan in deze koop-overeenkomst overeengekomen vermoedelijke leveringstijd.

_____, de _____, de _____

(handtekening Renault-dealer)

(handtekening koper)

LEVERING: Volgens algemene verkoopvoorwaarden zoals omschreven op de keerzijde.

Tips voor trips.



Het oude stoomtrammetje van Hoorn, met zijn oude houten gevels, naar Medemblik, een unieke manier om kennis te maken met West-Friesland, een van de mooiste poldergebieden, zeker de oudste van ons land.

Mooie polders heeft ook Zuid-Holland, maak eens een tochtje langs de riviertjes de Vlist en de Lins, Linschoten is een prachtig klein stadje en het zilvermuseum alléén al is het bezoek meer dan waard.

Middelburg is als veel andere Zeeuwse steden hard aan het restaureren, de prachtige oude binnenstad herrijst in zijn volle glorie.

Op Safari in de Beekse bergen. Dieren in 't wild, een strandpark met allerlei attracties voor de kleintjes, een tamelijk duur, maar onvergetelijk dagje uit.

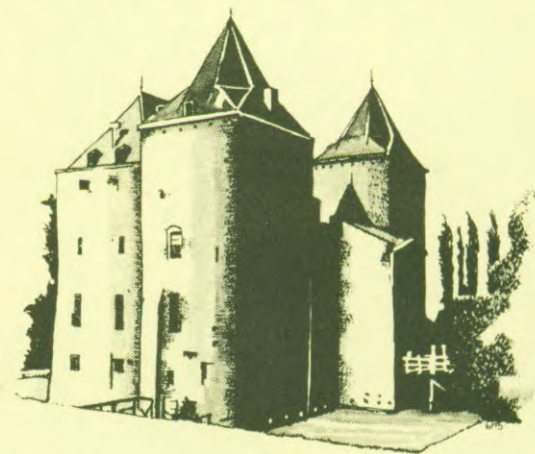
Maastricht, Parijs van het Noorden, een van de meest levendige en gezellige steden van heel Nederland, en u bent er nog nooit geweest? Gauw doen.



Kasteel Zuylen, in Oud-Zuylen aan de Vecht in Utrecht, is een van de gaafste kastelen die wij bezitten, een prachtige omgeving.

Maak ook eens een tocht rond het IJsselmeer. Dromerige oude haventjes, waar de botters, de tjalken en de bollen, omgebouwd tot plezierjachten getuigen van ons veranderend leven.

De jaarlijkse weerkerende paardenmarkt van Zuidlaren is een



toeristisch evenement van de eerste orde, de omgeving is ook de moeite waard. In Anlo vindt u bijvoorbeeld een kerkje uit de 12e eeuw, één van de allermooiste en zeker het oudste van heel Drente.

In Friesland voel je je als niet Fries altijd een beetje in 't buitenland. Wanneer je de Friezen echter meemaakt tijdens hun openluchtfesten, polstok spring-wedstrijden bijvoorbeeld leer je ze wel anders kennen, informeer naar het waar en wanneer bij de Friese VVV.

Tenslotte Groningen, wat dacht u van een wadlooptocht? Wel oude kleren en een paar afgetrapte gypjes mee.

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

1 Koop bij een vertrouwd adres. Recente onderzoeken, van o.a. de Consumentenbond, hebben uitgewezen, dat u het meeste zekerheid hebt, wanneer u bij een officiële dealer van een bekend merk koopt.

2 Eis een schriftelijke koopovereenkomst. Laat, zwart op wit, alle garantiebepalingen die u bent overeengekomen, vastleggen.

3 Lees goed voordat u tekent. Let er vooral goed op dat het garantiebewijs volledig wordt ingevuld. Het schriftelijke, Bovag-garantiebewijs biedt u absoluut een maximale zekerheid.

Uw zekerheid, Renault.

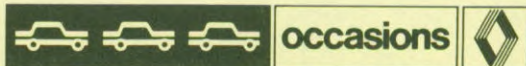
De occasion-organisatie, van maar liefst 250 erkende Renault dealers, geeft u zekerheid, zwart op wit.

- * schriftelijke koopovereenkomst.
- * schriftelijke BOVAG-garantie, drie maanden of 10.000 km.
- * de mogelijkheid iedere auto deskundig te laten keuren.

Gebruikte Renaults.

Het kopen van een gebruikte Renault bij één van onze eigen dealers biedt u nog een aantal extra voordelen.

- * iedere auto is getest volgens de Renault-diagnose-methode.
- * gratis controlebeurt na 2000 km.
- * Renault onderhoudspolis kado.



RENAULT SAVIEM BEDRIJFSWAGENS

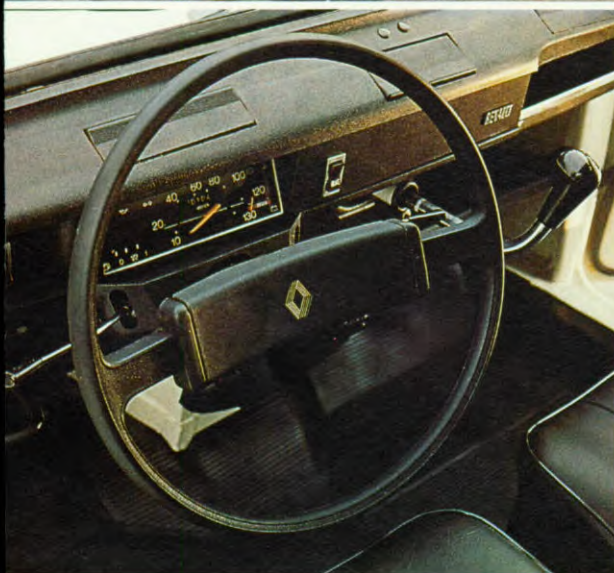




Renault 4 Bestel.

De meest economische oplossing voor al uw bestelproblemen: de Renault 4 bestel. Wendbaar, pittige motor, gering benzineverbruik (1 op 14,2 bij 90 km/u.), nagenoeg vierkante, vlakke laadruimte van 2 m³ en een zeer soepele vering.

Vernuftig detail: opklapbare dakklep, waardoor ook lange stukken kunnen worden meegenomen. Laadvermogen 450 kg.



Renault, auto's met IQ

Renault 1100 Bestel.

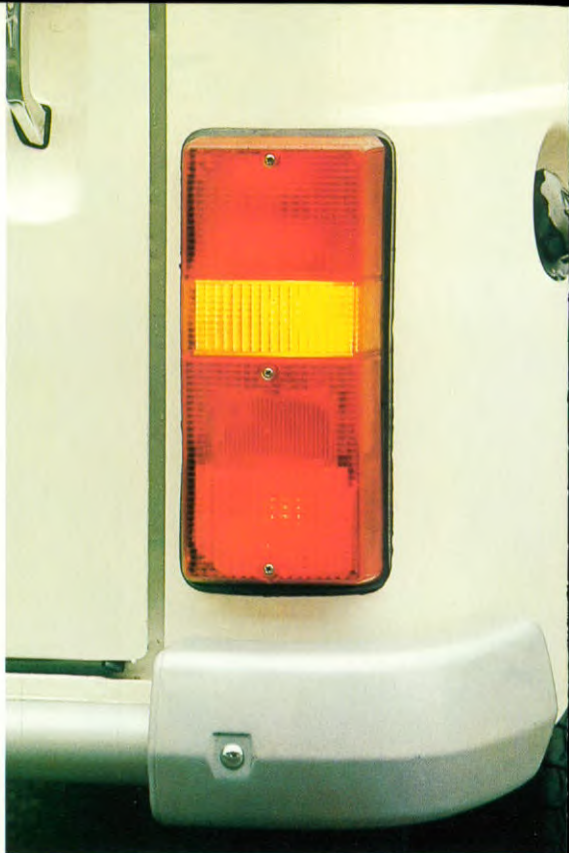
De jongste telg in de Renault-bedrijfswagenfamilie, de 1100 bestel, is in de korte tijd die is verlopen sedert hij zijn entree maakte, al een bestseller geworden. Hij is groter (200 mm langer en 50 mm hoger) dan de Renault 4 bestel en kan daardoor meer bergen. De praktisch vierkante laadruimte met de volkomen vlakke vloer is 2,25 m³ groot. Laadvermogen 500 kg.

De motor, die is afgeleid van die van de Renault 6 is krachtiger (1108 cc) , maar is beslist even zuinig als zijn kleinere broer en de onderhoudskosten zijn even laag.

Flitsend snel keert en wendt hij zich door het stadsverkeer, want hij is zich bewust, dat tijd geld voor u is.

Snel laden en lossen door de brede laaddeur achter en de handige dakklep.

Het veersysteem bestaat uit dikke torsiestaven en wieldraagarmen met een grote uitslag opdat de misschien kwetsbare lading zo weinig mogelijk te verduren krijgt.





Renault 1100 Combi.

De 1100 combi laat niets staan. Alles gaat in één keer mee, dankzij zijn geweldige laadruimte, die naar wens kan worden vergroot. Achterbank en zonodig ook passagiersstoel opklappen en iedere vracht past erin.

Parasols of andere lange stukken. Geen nood. De dakklep achteraan geeft ze de ruimte.

Alle comfort van de Renault 4 staat u ook in deze wagen ten dienste: hetzelfde overzichtelijke instrumentenpaneel waarmee u de werking van de motor controleert zonder uw aandacht voor de weg maar een ogenblik te verminderen.

Ook hier de krachtig werkende verwarming met ventilator, waarmee u zomer en winter een behaaglijke temperatuur in de wagen hebt.

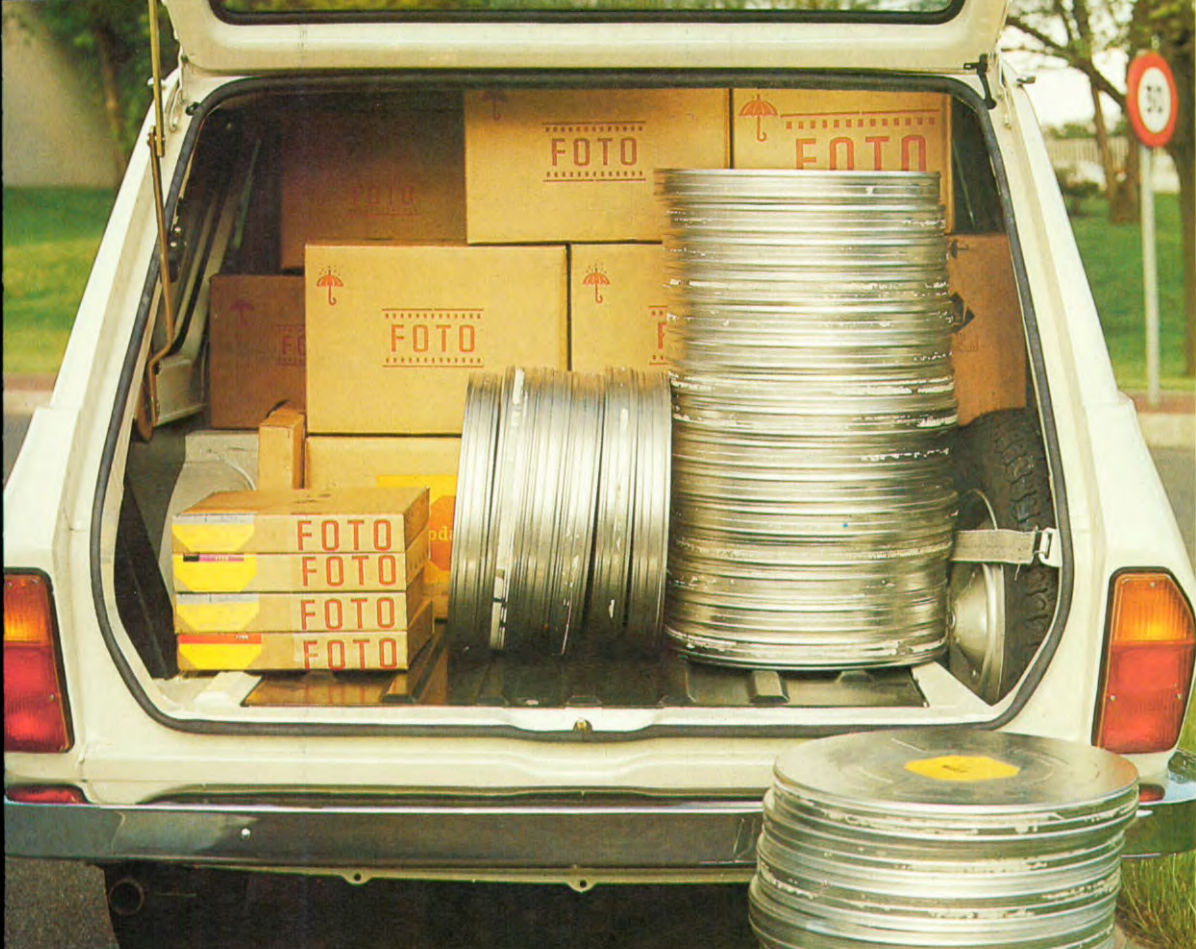
Interieurverlichting, waarbij u 's-avonds op de kaart kunt

kijken of notities kunt raadplegen.

De stand van de koplampen is regelbaar naar gelang de belasting van de wagen.

Met de twee buitenspiegels overziet u de weg achter u.





Renault 12 Bestel.

Achter de aan de bovenzijde scharnierende laadklep van de Renault 12 bestel vindt u een heel gemakkelijk toegankelijke laadruimte met een volume van 1,6 m³.

Laadvermogen 500 kg.

Moeiteloos vervoert u goederen van een flinke omvang. De laadvloer is, dankzij de voorwielaandrijving van deze wagen volkomen vlak.

Maar voorwielaandrijving betekent ook: grote koersvastheid. Het relatief grote gewicht van de voortrein geeft de Renault 12 Bestel door een goede gewichtsverdeling bij iedere belasting een voorbeeldige wegligging.

De motor met een cylinderinhoud van 1289 cc levert een



vermogen van 54 DIN pk bij 5250 tpm. Maximum snelheid: 145 km/u. Ook bij lage toerentallen levert de motor goede prestaties, zodat u zowel in het stadsverkeer als op de grote weg zijn souplesse zult kunnen waarderen.

Bij een bestelwagen is, meer dan bij welke andere wagen ook, het benzineverbruik een belangrijke factor. De Renault 12 bestel heeft in dat opzicht een streepje op de benzinemeter voor, want hij is bepaald niet dorstig. Bij constante snelheid van 90 km/u verbruikt hij 1 liter op 15 km.

Maar ook de onderhoudskosten zijn gering. Om de 5000 km olie ververset. Doorsmeren is overbodig.

Het koelcircuit is gesloten en bevat een koelvloeistof, waaraan al antivries is toegevoegd.

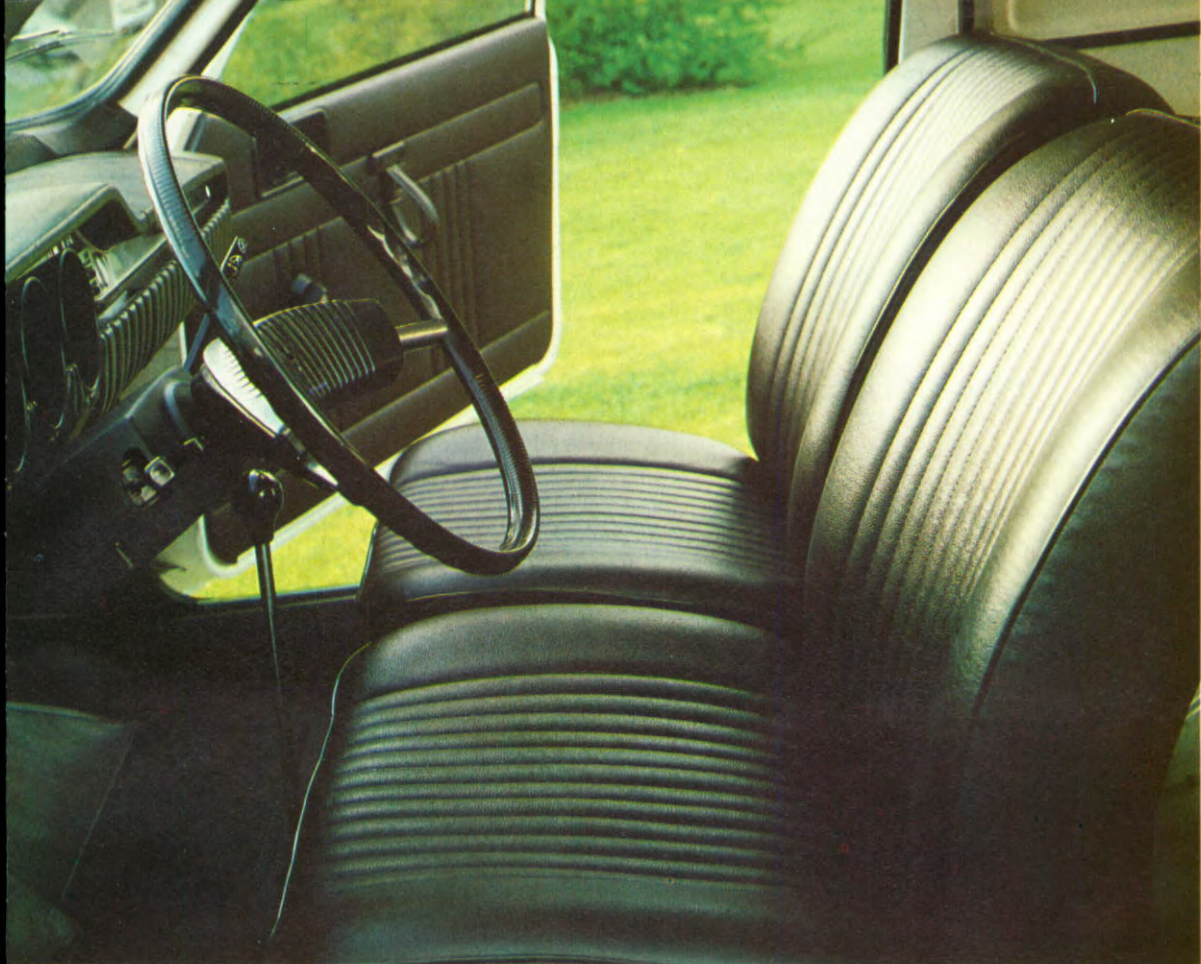
De Renault 12 bestel kan zich ook terecht beroemen op zijn grote comfort.



De aerodynamische vorm van de carrosserie maakt hem zeer geruisloos. De met kunstleer beklede stoelen hebben rugleuningen die verstelbaar zijn.

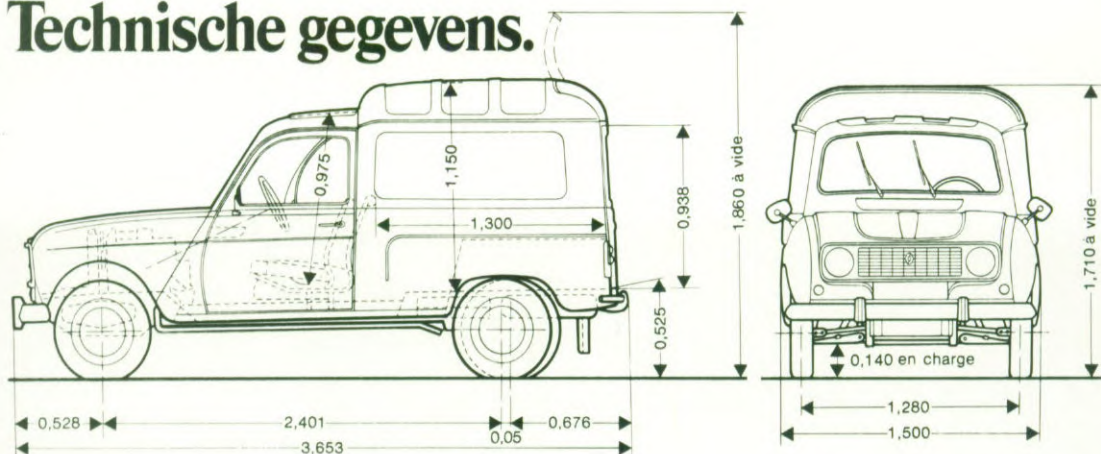
Twee grote buitenspiegels geven een goed zicht op de weg achter u.

Remsysteem met Master Vac rembekrachtiger. Schijfremmen op de voorwielen, trommelremmen achter. lastafhankelijke remdruk-begrenzer voorkomt blokkeren van achterwielen.



Renault. Auto's met IQ.

Technische gegevens.



Renault 4 Bestel / Combi.

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 58 $\times$ 80.
Cilinderinhoud in cc: 845. DIN-pk bij omw/min: 34/5000.
Koppel in mkg bij omw/min: 5,9/2500. Compressieverhouding: 8 : 1.

Accu: 12 V, 28 Ah., wisselstroomdynamo 35 A.

Aantal versnellingen: 4. Overbrengingsverhoudingen:
1e 3,83 : 1. 2e 2,24 : 1. 3e 1,46 : 1. 4e 1,03 : 1.
Achteruit 3,55 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen voor en achter; hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstangen.
Voor: torsiestaven overlangs. Achter: torsiestaven dwars.

Trommelremmen voor/achter. Remdrukbegrenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 9,75, tussen muren: 10,10.

Gewicht in kg: 680 (bestel), 710 (kombi).

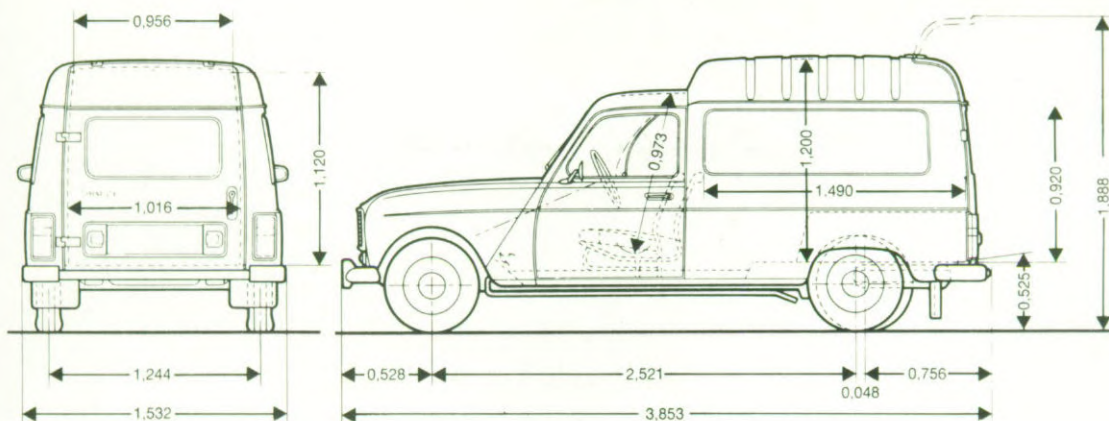
Maximaal toelaatbaar gewicht: 1105.

Radiaalbanden: 145 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 34 l. Koelsysteem: 5,5 l.

Motorcarter: 2,5 l. Versnellingsbak: 1,8 l.

Topsnelheid in km/u: 100.



Renault 1100 Bestel / Combi.

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 70 $\times$ 72.
 Cilinderinhoud in cc: 1108. DIN-pk bij omw/mn: 34/5000
 Koppel in mkg bij omw/min: 7,3/2500. Compressie-
 verhouding: 8,3 : 1.

Accu: 12 V, 28 Ah., wisselstroomdynamo 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4. Overbrengingsverhouding:
 1e 3,83 : 1. 2e 2,24 : 1. 3e 1,46 : 1. 4e 1,03 : 1.
 Achteruit 3,55 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen voor en achter; hydrau-
 lische telescoopschokbrekers en stabilisatorstangen. Voor:
 torsiestaven overlangs, achter: torsiestaven dwars..

Trommelremmen voor/achter. Remdrukbeugeler.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,35 m.

Gewicht in kg: 750, Combi 780.

Maximaal toelaatbaar gewicht: 1220.

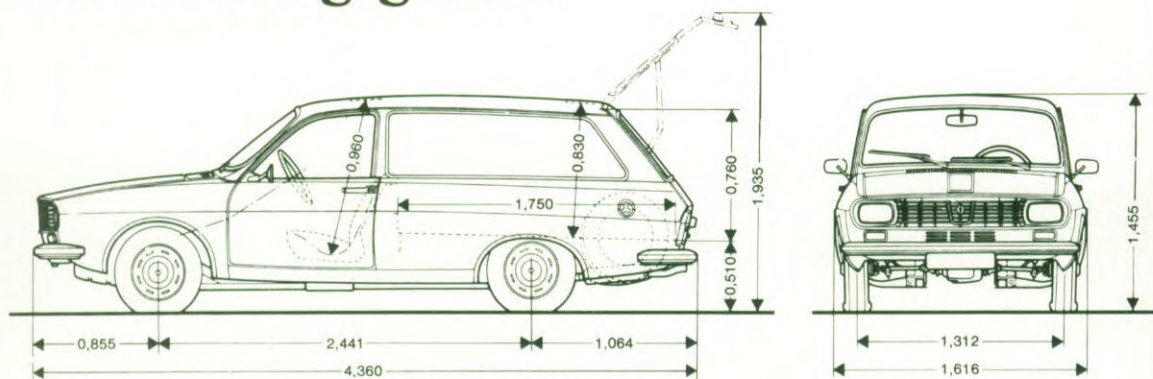
Radiaalbanden: 145 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank in liters: 34 l. Koelsysteem: 5,9 l.

Motorcarter: 3 l. Versnellingsbak: 1,8 l.

Topsnelheid: meer dan 110 km/u.

Technische gegevens.



Renault 12 Bestel.

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 73 $\times$ 77.
Cilinderinhoud in cc: 1289. DIN-pk bij omw/min: 54/5250
Koppel in mkg bij omw/min: 9/3500. Compressieverhouding: 9,5 : 1.

Accu: 12 V. 36 Ah., wisselstroomdynamo 30/40 A.

Aantal versnellingen: 4. Overbrengingsverhoudingen:
1e 3,818 : 1. 2e 2,235 : 1. 3e 1,478 : 1. 4e 1,036 : 1.
Achteruit 3,083 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen. Voor: onafhankelijk met schroefveren. Achter: meesturende as met schroefveren.
Telescopische schokdempers rondom, stabilisatorstangen voor en achter.

Schijfremmen voor en trommelremmen achter. Remdrukregelaar. Remdrukbegrenzer.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 20 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10,10 m.

Gewicht in kg: 915. Maximaal toelaatbaar gewicht: 1415.

Radiaalbanden: 155 $\times$ 330.

Inhoud benzinetank: 47 liters. Koelsysteem: 5 liters.

Motorcarter: 3 liters. Versnellingsbak: 2 liters.

Topsnelheid in km/u.: 140.

Renault Estafette.

Welke eisen stelt u aan een 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 bedrijfswagen die in 't drukste verkeer - denkt u maar eens aan Parijs - inmiddels lang en breed in alle uitvoeringen zijn waarde heeft bewezen.

Ruimtewinst: Wat de laadruimte betreft biedt de voorwiel-aandrijving van de estafettes twee winstpunten ten opzichte van andere bestelauto's. Het gehele volume van het vrachtkompartiment is benutbaar, omdat alle onderdelen van motor en aandrijving voorin zijn geplaatst. En omdat een Estafette geen cardanas heeft, ligt de laadvloer

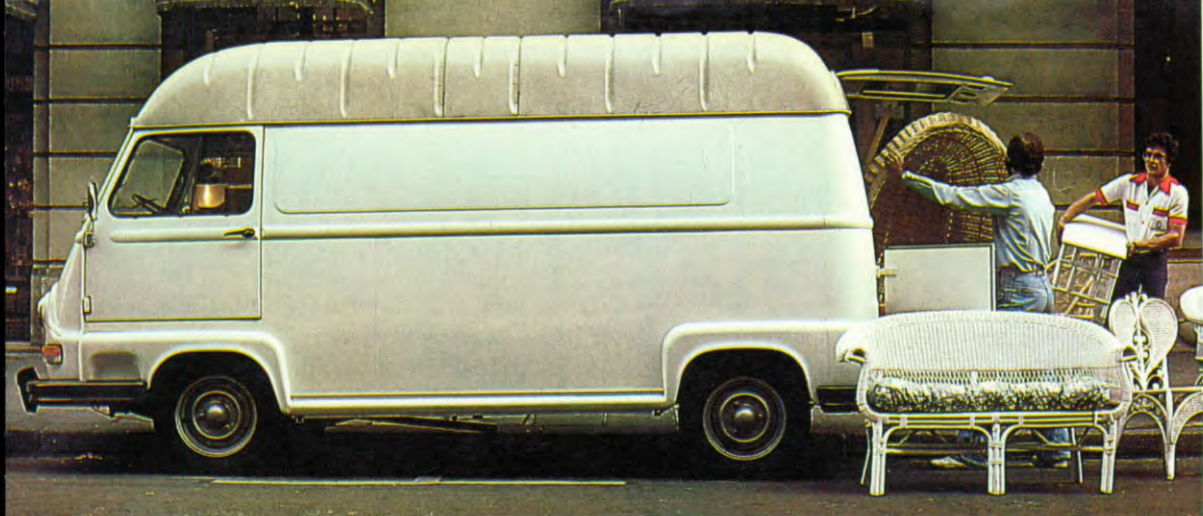
lager en is het laadvolume bij dezelfde buitenafmetingen dus gróter.

Toegankelijkheid: Voorwiel-aandrijving betekent eveneens een vergroting van de mogelijkheden om gemakkelijk te laden. Niet alleen van opzij, maar ook van achteren wordt de laadruimte direct tot vloerhoogte toegankelijk. Aan de achterkant met scharnierende deurdelen en klep en aan de zijkant met een 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.







Daarnaast een makkelijke instap, soepele vering, goede geluidsisolatie en een volledig uitgeruste cabine - binnenverlichting, zonneklep, asbak, flinke bergruimte voor paperassen, praktisch schrijftableau, ruitespoeier. Alle elementen om snel en efficiënt te kunnen werken.

Doordachte keuzemogelijkheden: De Renault Estafette is in verschillende uitvoeringen leverbaar, afgestemd op uw specifieke transporteisen. U hebt de keus uit een laadvermogen van 895 of 1125 kg, een normaal dak of een verhoogd dak (tegen meerprijs) op sta-hoogte in de laadruimte, een geheel gesloten uitvoering, één met ramen of een open bak uitvoering met of zonder huif. Voor de uitvoering met zijramen bijvoorbeeld uw personeelsbusje.

Renault Estafette 800.

De lichtste uitvoering in het Estafette programma. Maar met een laadvermogen van 895 kg zeer attractief voor stadsbestelwerk. Tijd is geld, zeker als 't om transport gaat. Een snelle aflevering van uw goederen betekent zondermeer een hoger rendement.

De Renault Estafette 800 geeft u dat rendement, omdat hij met compacte uitgekiende buitenmaten, zijn wendbaarheid en pittig motorvermogen uitermate geschikt is voor stadsbestelwerk.

Daarnaast de zijschuifdeuren aan de trottoirkant, de bereikbaarheid van de laadruimte via de cabine, de zijschuifdeur aan de bestuurders-zitplaats, voila alle elementen voor een vlotte stadsbesteller.

Maar ook op de grote weg voelt de Estafette 800 zich thuis met z'n kruissnelheid van 90 km/u. Overigens z'n benzineverbruik blijft matig: gemiddeld 10,5 liter op 100 km (DIN norm).

De laadruimte van de Estafette 800 heeft een nuttig vloeroppervlak van 3,30 m² en de nuttige laadruimte is 5,28 m³.

Renault Estafette 1000.

Estafette 1000 kort.

Heeft u zwaardere bestellingen te vervoeren? Bij de Estafette geen probleem. Met dezelfde buitenmaten andere gewichten. De Estafette 1000 kort heeft een laadvermogen van maar liefst 1125 kg.

Volledig verantwoord door gebruikmaking van een verzaamd onderstel en grotere bandenmaat.

Uitvoering met verhoogd dak:

Tegen meerprijs zijn zowel de Estafette 800 en 1000 kort, verkrijgbaar met een verhoogd dak, voor stahoogte (1830 mm) in de laadruimte. Daardoor is het laadvolume ook groter, ruim 6,10 m³. Estafette 1000 lang.

U heeft volumineuze goederen te vervoeren? Geen punt.

De Estafette 1000 lang met een wielbasis van 2,65 m heeft een nuttig vloeroppervlak van 4,20 m² en een laadruimte van maar liefst 7,25 m³. Het laadvermogen bedraagt 1055 kg.

Standaard is de Estafette 1000 lang voorzien van het verhoogde dak. Door zijn grotere luchtweerstand is het benzineverbruik iets hoger dan voor de Estafette 800 en 1000 kort namelijk 10,5 liter op 100 km (DIN norm).

Wat hebben de Estafettes nog meer te bieden: Een complete uitrusting van de cabine, een remsysteem aangepast aan bestelwagen-eisen (gescheiden circuit met Master Vac rembekrachtiging en remkrachtregelaar).



Wisselstroomdynamo 12 volt.
Radiaalbanden. De lak
geeft een goede bescherming tegen

roest door gebruikmaking van de
dompelbadmethode en een moffeling
bij een temperatuur van 140 graden.





Ook in het onderhoud is de Estafette een zuinige omspringer met uw kapitaal. Olieverversen om de 5000 km. Geen doorsmeerpunten.

Elke 15.000 km een onderhoudsbeurt volgens het Renault diagnosesysteem.

Kortom een verdere bestudering is de Estafette altijd waard indien u tot vervanging van uw bedrijfsauto wilt overgaan.

Vraag de Renault dealer om de uitgebreide technische specificatiebladen waarop alle maten, gewichten en bijzonderheden vermeld staan.



Estafette 1000 pick-up.

Naast de gesloten uitvoering van de Estafette is ook een pick-up uitvoering in het programma opgenomen. Voor vervoer van speciale goederen welke door hun omvang of vorm moeilijk in een gesloten bestelwagen te transporteren zijn. De Estafette 1000 pick-up is het antwoord hierop.

Met een laadklep van achteren gemakkelijk te laden en lossen. Het laadvermogen is maar liefst 1185 kg. Estafette 1000 pick-up/ huif.

Ook bestaat de mogelijkheid de Estafette 1000 pick-up met huif te bestemmen voor het vervoer van uw goederen. Deze zijn dan beschermd tegen regen, sneeuw, hagel. En... ook een beetje tegen al te nieuwsgierige blikken. Mocht u toch plotseling meer ruimte nodig hebben, de huif is afneembaar. Het gewicht van de huif + stangen bedraagt ca. 70 kg.



Renault Alouette.

De Alouette is een personen-bus en biedt plaats aan 8 personen; twee voorstoelen, een driezitsbank, een tweezitsbank en een klapstoel.

Pendelaars, werkteams met gereedschappen, kindervervoer, dat zijn zoal de mogelijkheden.

Maar ook voor vakantie of het weekend voor het gehele gezin.

Alle zitplaatsen achter de voorbank kunnen worden uitgenomen. De Alouette biedt een comfortabel vervoer.

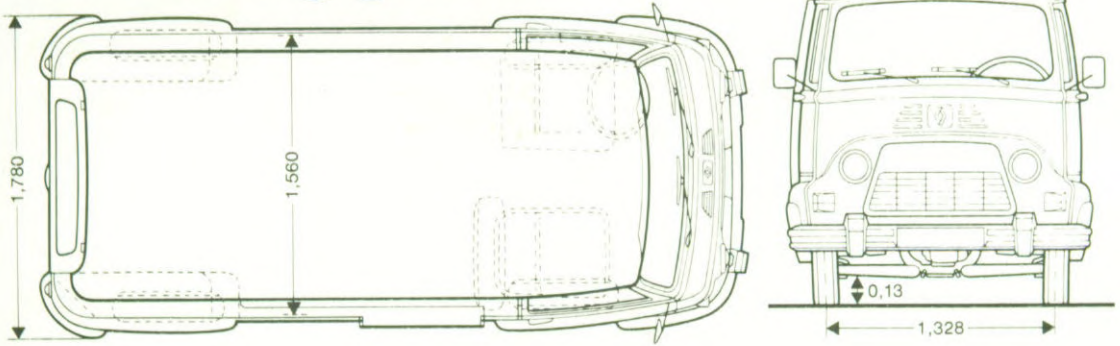
Renault Microcar.

Op deze pagina's is een speciale uitvoering van de Renault Estafette afgebeeld; evenals de Renault Alouette geschikt voor personenvervoer.

Deze uitvoering is in Nederland niet leverbaar.



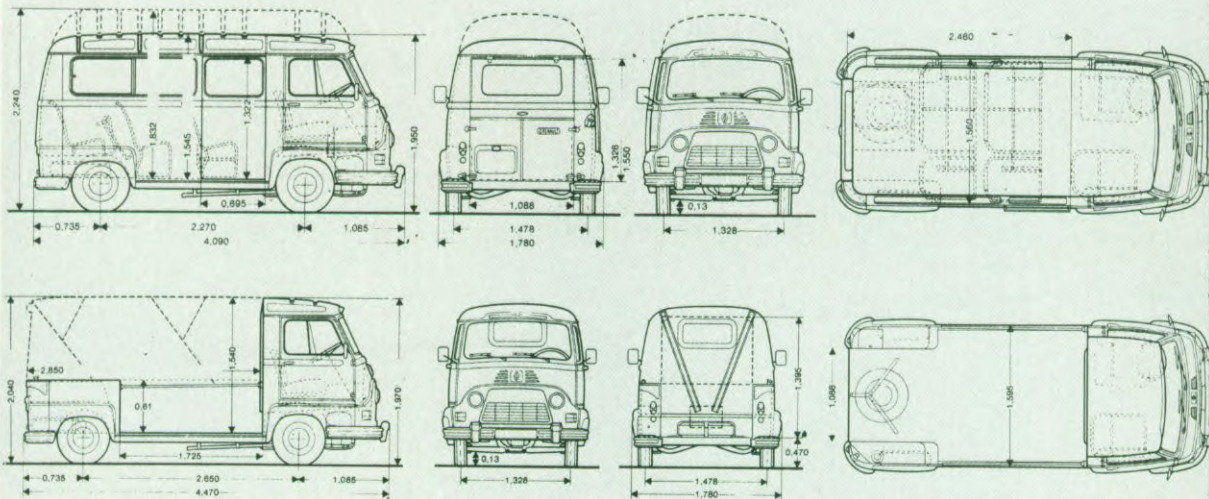
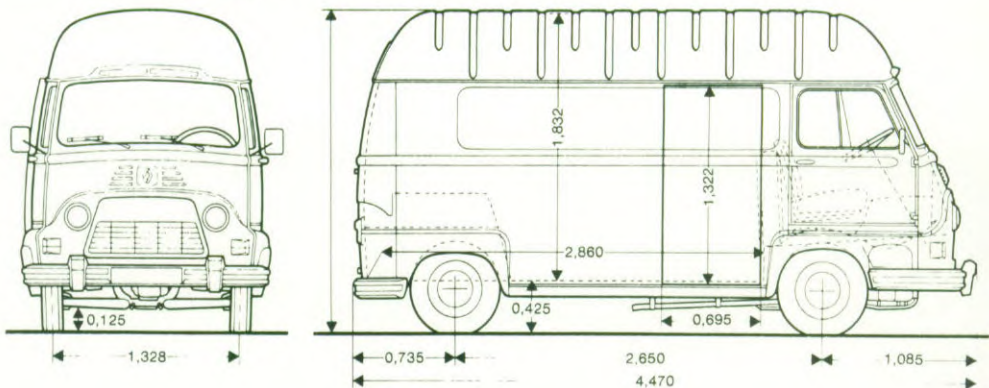
Technische gegevens.



Renault Estafette 800 en 1000.

Aantal cilinders: 4. Boring $\times$ slag in mm: 73 $\times$ 77.
Cilinderinhoud in cc: 1289. DIN-pk bij omw/min: 35/4500
Koppel in mkg bij omw/min: 9,1/2500. Compressieverhouding: 8 : 1.
Carter: Geheel gesloten ventilatie; druksmering door tandwielpompe; oliefilter.
Accu: 12 V, 40 Ah., wisselstroomdynamo 30/40 A.
Vernellingsbak: 4 versn. vooruit en 1 achteruit.
Schakeling op de vloer.
Koppeling: Enkelvoudige droge plaat met diafragma veer en torsiedemper. Kogellager met geleidehuis.
Onafhankelijk geveerde wielen met schroefveren en hydraulische telescoopschokbrekers. Trommelremmen voor/achter. Remdrukverdelers, rembekrachtiging op type 1000.
Overbrengingsverhouding stuurinrichting, met wormen rol 20,2 : 1.
Radiaalbanden: op 800: 165 $\times$ 380. Radiaalbanden op 1000: 175 $\times$ 380.
Inhoud benzinetank in liters: 37 l. Koelsysteem: 5 l.
Remsysteem: 0,26. Motorcarter: 3 l. Vernellingsbak: 3 l.

Technische gegevens.



Onderstaande tabel geeft de diverse gewichten aan:

De Estafette in gewichten	Eigen gewicht			Totaal gewicht (GVW)			Laadvermogen
	Totaal	Vooras	Achteras	Totaal	Vooras	Achteras	
Estafette 800	1080	690	390	1975	1100	1100	895
Estafette 1000 kort	1100	695	405	2225	1200	1200	1125
Estafette 1000 lang	1170	735	435	2225	1200	1200	1055
Estafette 1000 pick up	1040	730	310	2225	1200	1200	1185

De Estafette aanhanger-gewichten	Treingewicht	Geremde aanhanger	Ongeremde aanhanger
Estafette 800	3130	1230	540
Estafette 1000 kort	3350	1200	535
Estafette 1000 lang	3350	1200	535
Estafette 1000 pick up	3350	1200	535

Gewichten in kg.

Renault Saviem.

Ruim 20 jaar geleden bundelden Renault en enkele andere ondernemingen hun activiteiten in de vrachtwagenfabricage.

Het merk Saviem dat toen ontstond kon profiteren van de toen bijna 50-jarige ervaring van Renault in de vrachtwagenproductie, die begon in 1906 toen de eerste Renault-autobussen en vrachtwagens in de straten van Parijs verschenen.

Thans produceert Saviem 1 op de 3 franse vrachtwagens en 60% van de franse touringcars en autobussen. 20 jaar geleden stelde Saviem zich tot taak om voor ieder transportprobleem een oplossing te bieden. Thans omvat het Saviem leveringsprogramma een reeks bedrijfswagens van 3½ tot 40 ton, met motoren van 70 tot 304 pk, bestelwagens, vrachtwagens, trekkers, touringcars en autobussen, brandweerauto's,

militaire voertuigen enzovoort. 20 jaar geleden heeft Saviem gekozen voor kwaliteit: kwaliteit van het produkt en kwaliteit van de service. 20 jaar geleden stelde Saviem zich ten doel een internationaal merk te worden. Thans wordt één op de twee Saviems geëxporteerd.

Cijfers.

Productie 1975: 35.200 voertuigen waarvan 1950 touringcars en autobussen.

Personeel: 14.745 personen.

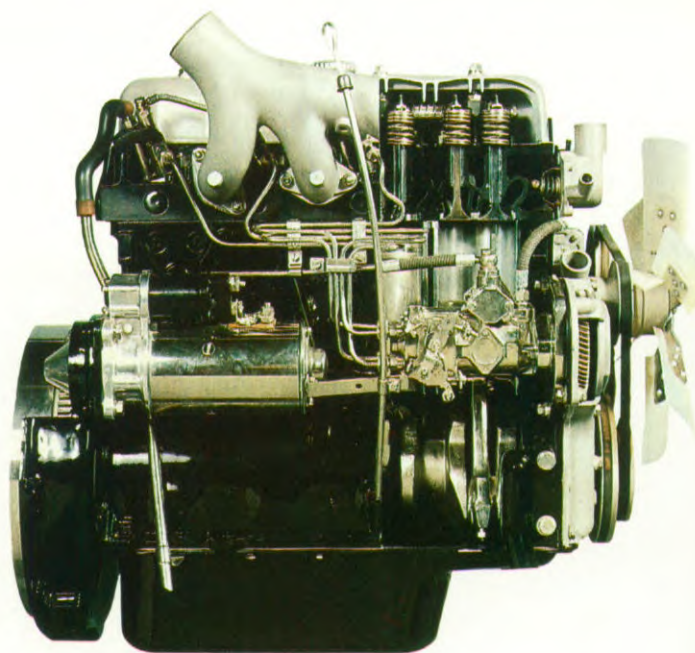
Voornaamste fabrieken: Blainville: bestelauto's, vrachtauto's en trekkers. 245.000 m² bebouwde oppervlakte.

Annonay: touringcars en autobussen. 88.000 m²

Limoges: motoren en versnellingsbakken e.d. 85.000 m².

Service net: Een service-net met ruim 1200 dealers in Europa en vertegenwoordigingen in 67 landen.





Renault Saviem: Investeer in degelijkheid

Op de volgende bladzijden laten wij de „lichte lijn” van Saviem beknopt de revue passeren.

De „lichte lijn” van Saviem bestaat uit: de SG2, SG3 en SB2.

Uitvoerige dokumentatie aangepast aan uw transportproblemen kunt u verkrijgen bij de Renault-Saviem dealer.

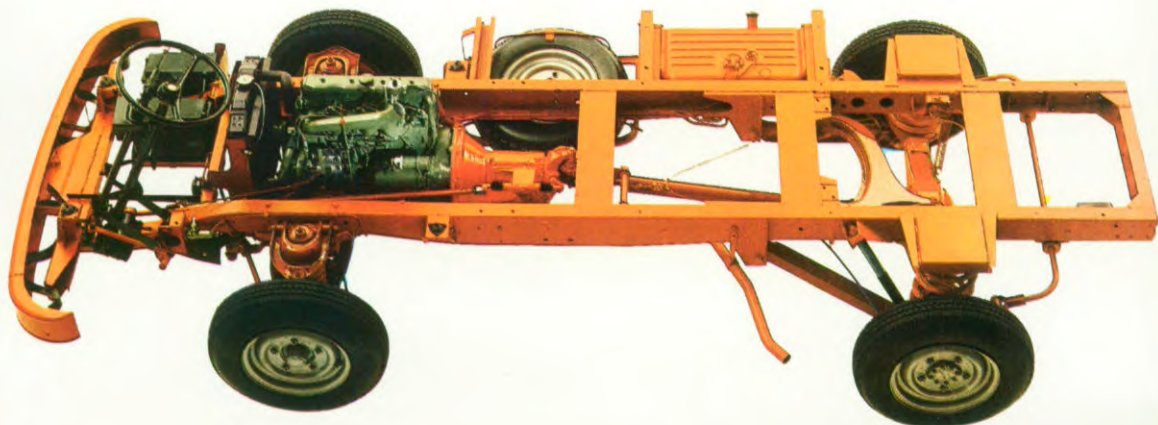
De Motor.

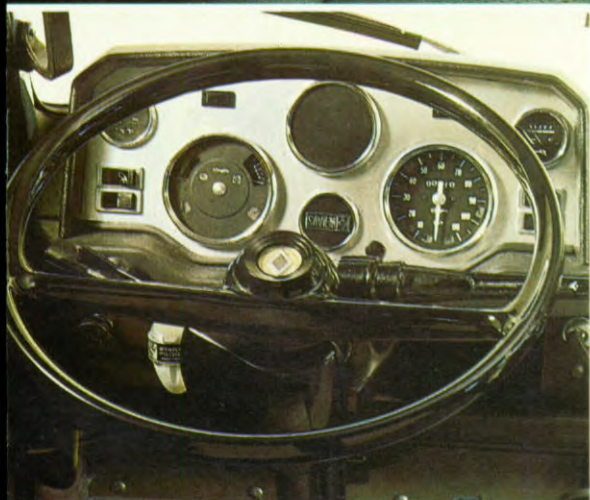
Om met volle belasting snel en soepel door het drukke verkeer te komen, is een krachtige motor noodzakelijk. Naast de door en door beproefde benzinemotor van 72 pk

werd teneinde voor u de hoogste rentabiliteit te verkrijgen de Saviem Dieselmotor ontworpen om kracht en zuinigheid hand in hand te doen gaan. De Saviem dieselmotor heeft een grote cilinderinhoud: 3,32 liter met een vermogen van 72 pk.

De bedrijfswagens SG2, SB2 kunnen naar keuze geleverd worden met dieselmotor of met benzinemotor.

Chassis: Als van een zware vrachtwagen. Het vormvaste chassis met langs- en dwarsliggers uit handgeperst staal is autogenisch gelast. De volmaakte vormvastheid maakt de opbouw mogelijk van lichte carrosserieën met een groot volume.





Ruimte en Comfort.

Het comfort van de SG2, SG3 en SB2 staat op een hoog peil. Het dak en portieren zijn bekleed. De vloermat is van rubber. De verwarming en ventilatie van de Saviem bedrijfswagens werken zeer efficiënt in elk seizoen. De bestuurdersstoel is verstelbaar, zowel in horizontale richting als de stand van de rugleuning.



De bijrijdersstoel is opklapbaar om de bereikbaarheid van de laadruimte vanuit de cabine te vervolmaken. Tegen meerprijs is een derde stoel leverbaar. Het dashboard is zeer compleet uitgevoerd terwijl alle knoppen en handels voor de bediening onder direkt handbereik zijn.

Kortom, Saviem heeft met dat beetje extra comfort een pluspunt voor ontspannen rijden.

Er is een Saviem op maat voor u!

In deze snelle moderne tijd maakt vervoer een belangrijk onderdeel uit van vele bedrijfs-activiteiten van een onderneming.

Het is dan ook vanzelfsprekend dat de ondernemer bij investering in de vervoerssector de allerhoogste eisen stelt.

Bij de Saviem bedrijfswagens is de keuze bijna onbeperkt. Waar u nu voor kiest: voor benzine- of dieselmotor, vóór- of achterwielaandrijving, handbediende of automatische versnellingsbak, enkel of dubbel lucht; Saviem heeft de wagen die u zoekt. Technische kwaliteiten spelen natuurlijk een belangrijke rol., maar even belangrijk zijn het laadvermogen, de carrosserie, het comfort, de veiligheid en niet te vergeten de mogelijkheden om het vervoer snel en efficiënt te doen plaats hebben.

Door de verscheidenheid van chassis-lengten en carrosserieuitvoeringen, kunnen wij bij de Saviem bedrijfswagen-serie inderdaad spreken van maatwerk.

RENAULT-SAVIEM bedrijfswagens, de oplossing voor al uw vervoersproblemen.



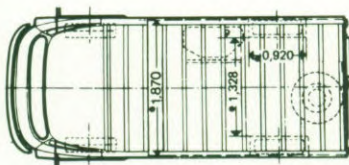
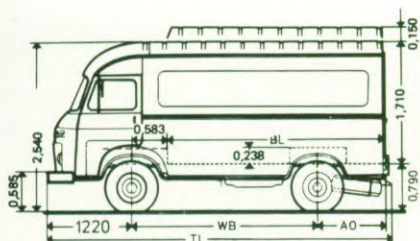




De SG2 kan (op speciale bestelling) worden geleverd met een automatische versnellingsbak. Met name in het stadsverkeer is dat een ideale oplossing.

Loop eens binnen bij de Renault-Saviem dealer en laat u door hem van advies dienen.

Technische gegevens.*



Saviem SB 2 Benzine.

Aantal cilinders in lijn: 4; 4-tact.

Boring $\times$ slag in mm: 93 $\times$ 96.

Cilinderinhoud in cc: 2600.

DIN-pk bij omw./min.: 72/3200.

Koppel in mkg bij omw./min.: 20,5/2000.

Accu: 12 V, 64 Ah

Dynamo: wisselstroom 12 V, 30 A.

Overbrenging versnellingen: 1e 4,65 : 1., 2e 2,54 : 1.,

3e 1,49 : 1., 4e 1,00 : 1., achteruit 4,85 : 1.

Koppeling: enkelvoudige droge plaatkoppeling.

Ophanging voorwielen: onafhankelijk geveerd met scharsparallel draagarmen, langsliggende torsiestaven en telescopschokbrekers.

Ophanging achterwielen: starre as met bladveren, telescopschokbrekers.

Trommelremmen in mm: voor 310; achter 305.

Remoppervlak in cm²: voor 985; achter 850.

Rembekrachtiging.

Remdrukbegrenzer.

Radiaalbanden, standaard: 8 - 12,5 XC of 8 - 17,5 SP.

Saviem SB 2 Diesel.

Aantal cilinders in lijn: 4; 4-tact.

Boring $\times$ slag in mm: 98 $\times$ 110.

Cilinderinhoud in cc: 3320.

DIN-pk bij omw./min.: 70/3200.

Koppel in mkg bij omw./min.: 18/2000.

Inspuiting: direct met pomp en reguleur.

Accu: 2 van 6 V, 160 Ah.

Dynamo: wisselstroom 12 V, 30 A.

Overbrenging versnellingen: 1e 4,65 : 1., 2e 2,54 : 1.,

3e 1,49 : 1., 4e 1,00 : 1., achteruit 4,85 : 1.

Koppeling: enkelvoudige droge plaatkoppeling.

Ophanging voorwielen: onafhankelijk geveerd met scharnierende parallel langsliggende torsiestaven en telescopschokbrekers.

Ophanging achterwielen: starre as met bladveren, telescopschokbrekers.

Trommelremmen in mm: voor 310; achter 305.

Remoppervlak in cm²: voor 985; achter 850.

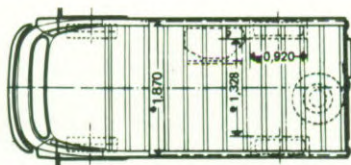
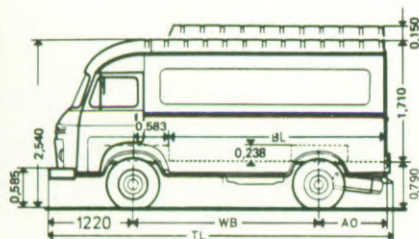
Rembekrachtiging.

Remdrukbegrenzer.

Radiaalbanden, standaard: 8-12,5 XC of 8-17,5 SP.

*Voor afmetingen en uitvoerige technische gegevens, vraag het specificatieblad bij uw Renault-Saviem dealer.

Technische gegevens.*



Saviem SG 2 Benzine.

Aantal cilinders in lijn: 4; 4-tact.
Boring $\times$ slag in mm: 93 $\times$ 96.
Cilinderinhoud in cc: 2600.
DIN-pk bij omw./min.: 72/3200.
Koppel in mkg bij omw./min.: 20,5/2000.

Accu: 12 V, 64 Ah

Dynamo: wisselstroom 12 V, 30 A.

Overbrenging versnellingen: 1e 5,61 : 1., 2e 2,60 : 1.,
3e 1,42 : 1. 4e 1,00 : 1., achteruit: 5,08 : 1.

Koppeling: enkelvoudige droge plaatkoppeling.

Ophanging voorwielen: onafhankelijk geveerd met
dubbele draagarmen, schroefveren en
telescoopschokbrekers.

Ophanging achterwielen: starre as met bladveren, tele-
scoopschokbrekers.

Trommelremmen in mm: Voor en achter 305.

Remoppervlak in cm²: voor 970; achter 551.

Rembekrachtiging.

Remdrukbegrenzer.

Radiaalbanden, standaard: 19 $\times$ 400.

Saviem SG 2 Diesel.

Aantal cilinders in lijn: 4; 4-tact.
Boring $\times$ slag in mm: 98 $\times$ 110.
Cilinderinhoud in cc: 3320.
DIN-pk bij omw./min.: 70/3200.
Koppel in mkg bij omw./min.: 18/2000.

Inspuiting: direct met pomp en reguleur.

Accu: 2 van 6 V, 160 Ah.

Dynamo: wisselstroom 12 V, 30 A.

Overbrenging versnellingen: 1e 5,61 : 1., 2e 2,60 : 1.,
3e 1,42 : 1. 4e 1,00 : 1., achteruit: 5,08 : 1.

Koppeling: enkelvoudige droge plaatkoppeling.

Ophanging voorwielen: onafhankelijk geveerd met
dubbele draagarmen, schroefveren en
telescoopschokbrekers.

Ophanging achterwielen: starre as met bladveren, tele-
scoopschokbrekers.

Trommelremmen in mm: Voor en achter 305.

Remoppervlak in cm²: voor 970; achter 551.

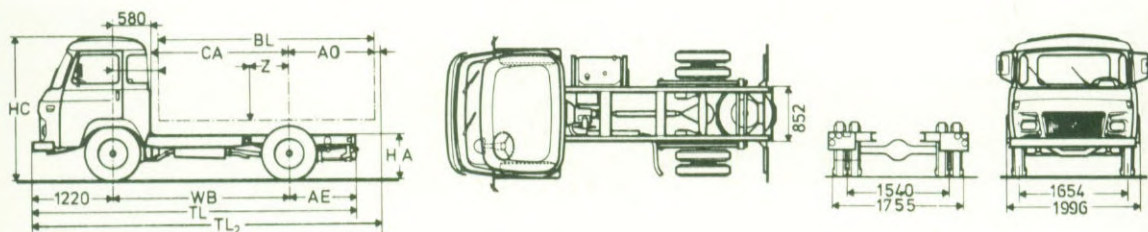
Rembekrachtiging.

Remdrukbegrenzer.

Radiaalbanden, standaard: 19 $\times$ 400.

*Voor afmetingen en uitvoerige technische gegevens, vraag
het specificatieblad bij uw Renault-Saviem dealer.

Technische gegevens.*



Saviem SG 3 Diesel.

Aantal cilinders in lijn: 4; 4-tact.

Boring $\times$ slag in mm: 98×110 .

Cilinderinhoud in cc: 3320.

DIN-pk bij omw./min.: 70/3200.

Koppel in mkg bij omw./min.: 18/2000.

Inspuiting: direct met pomp en reguleur.

Accu: 2 van 6 V, 160 Ah.

Dynamo: wisselstroom 12 V, 30 A.

Overbrenging versnellingen: 1e 5,61 : 1., 2e 2,60 : 1.,

3e 1,42 : 1. 4e 1,00 : 1., achteruit: 5,08 : 1.

Koppeling: enkelvoudige droge plaatkoppeling.

Ophanging voorwielen: onafhankelijk geveerd met scharnierende parallellogrammen, schroefveren aangevuld met telescoopschokbrekers.

Ophanging achterwielen: starre as met bladveren, telescoopschokbrekers.

Trommelremmen in mm: voor 310; achter 305.

Remoppervlak in cm²: voor 988; achter 855.

Rembekrachtiging.

Remdrukbegrenzer.

Radiaalbanden, standaard: $6,50 \times 16$.

*Voor afmetingen en uitvoerige technische gegevens, vraag het specificatieblad bij uw Renault-Saviem dealer.

RENAULT 14





Renault 14 L en TL.

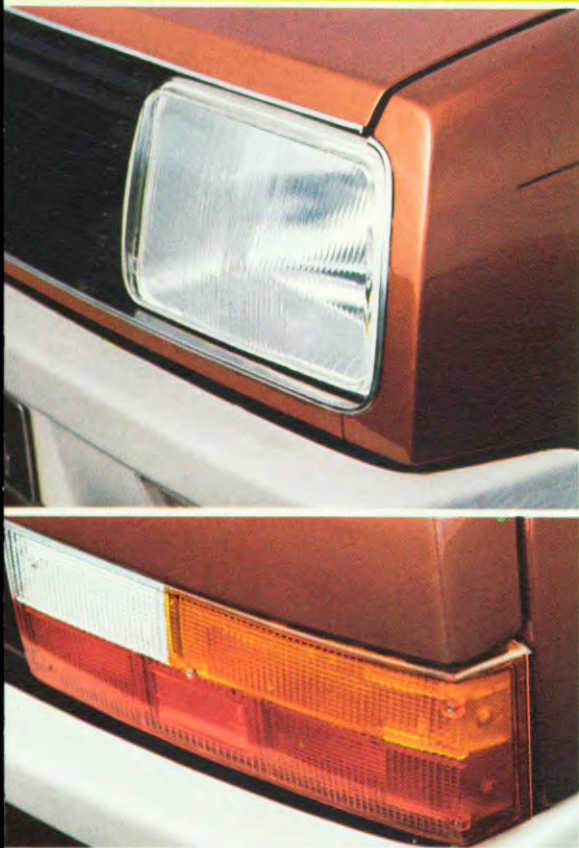
Het ruime vrolijke wegwezen.

De Renault 14 is de jongste telg uit de befaamde Renault-familie. Speciaal ontwikkeld voor zorgeloos rijplezier en ruim comfort. Zijn modern gelijnde carrosserie brengt een nieuw gezicht in de autowereld. Maar de Renault 14 is bovendien een wagen van een volkomen eigentijds ontwerp, dat autorijden weer plezierig maakt. Met zijn lengte van 4.02 m. combineert de Renault 14 compacte buitenmaten aan een ruim interieur.

Zijn pittige motor van 1218 cc ontwikkelt een vermogen van 57 DIN-pk en is goed voor een topsnelheid die boven de 140 km/uur ligt. De Renault 14 is leverbaar in twee uitvoeringen: L en TL.

Aan de vormgeving van zelfs





kleine details is bijzonder veel aandacht besteed. De rechthoekige koplampen zijn verstelbaar in drie standen zodat u de lichtbundel kunt regelen al naar gelang de belading van de auto. U bent verzekerd van een goed zicht en verblinding van uw tegenliggers is niet mogelijk.

Boven de achterbumper zijn de grote en daardoor duidelijk zichtbare achterlichten gemonteerd. Een mistachterlicht is opgenomen in de linkergroep en vormt een onderdeel van de standaarduitvoering. De kunststof bumpers vergen minimaal onderhoud en zijn in staat botsingen met geringe snelheid zonder beschadiging op te vangen. De Renault 14 heeft nog meer vormen van opmerkelijk comfort en doordachte techniek in zich verenigd. Het rijcomfort, dat is het wat deze auto zo aantrekkelijk maakt.





Maar ook eigenschappen als soepele besturing, het ruime interieur en het overzichtelijke dashboard leveren een bijdrage aan het ontspannen rijden, ook tijdens lange ritten. Dankzij de duidelijke controlelampjes voor verlichting, handrem, choke, remvloeistofniveau, oliedruk, achterrautverwarming, richtingaanwijzers enz. heeft u in één oogopslag een overzicht van de belangrijkste functies van uw auto. Snelheidsmeter, benzinemeter en laadstroomcontrole-meter zijn bij avond reflexvrij verlicht.

Het dashboard is bekleed met een zachte kunststof en is al naar gelang de kleur van de stoelbekleding uitgevoerd in de kleuren blauw, anthraciet of kastanjebruin. De stoelen van de Renault 14 zijn het resultaat van langdurige studies van een team van medici en Renault-ingenieurs.

U kunt uren lang achter het stuur zitten zonder een spoor van vermoeidheid te voelen.

Een mooi staaltje van weldoordachte vormgeving is ook de zijspiegel die speciaal voor de Renault 14 is ontworpen.

Weldoordacht comfort vindt u tot in alle uithoeken van zijn interieur. Aan het linkerportier is een royaal opbergvak gemonteerd, waarin u alle dingen kwijt kunt, waarvan het



zo gemakkelijk is ze direct bij de hand te hebben.

Voor grotere dingen is rechts onder het dashboard een flinke ruimte. Daarnaast heeft de TL ook nog een opbergvak tussen de voorstoelen dat speciaal is ontworpen voor wegenkaarten.

Zo komen we op het punt bagage. U ziet dat er met enig overleg enorm veel achterin gaat. Een veelheid aan koffers en tassen náást elkaar en gemakkelijk te bereiken.





Dat u er zo handig bij kunt, komt door de grote vijfde deur die over de volle wagenbreedte opent.

De royale kofferruimte van 335 dm³ is ook variabel van vorm.

De vernuftige hoedenplank die vanzelf met de achterdeur mee omhoog gaat heeft Renault al vaker toegepast. De bagage wordt hierdoor netjes weggewerkt en blijft toch vlot bereikbaar. Grotere vrachten kunt u kwijt door de achterbank op te klappen. De grote laadruimte van 745 dm³ die dan ontstaat komt vaker van pas dan u denkt.

Het is zelfs mogelijk de achterbank geheel te verwijderen wanneer u eens een vrachtje van uitzonderlijk formaat moet vervoeren. De laadruimte meet dan 950 dm³. Het reservewiel van de Renault 14 is onder de motorkap geplaatst zodat bij een eventuele lekke band niet de gehele bagageruimte hoeft te worden uitgeruimd.

Met ruimte op de weg is de Renault 14 erg bescheiden. De draaicirkel is maar 10 meter. Dat maakt hem zeer wendbaar in het verkeer.

Zijn lengte van 4 meter past zondermeer in een klein parkeerplaatsje.

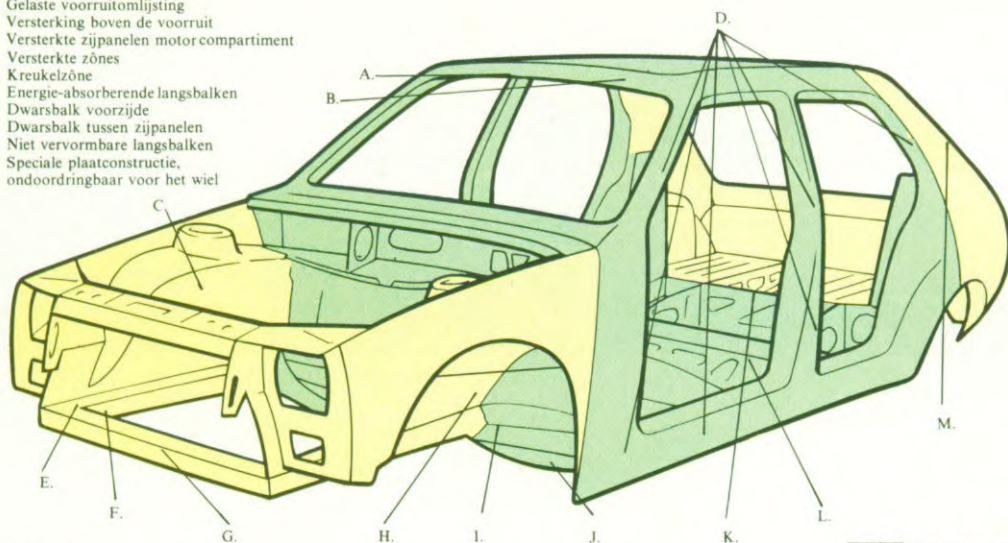
De Renault 14 heeft een 4-cilinder-motor met een inhoud van 1218 cc die een vermogen van 57 DIN-pk ontwikkelt bij 6000 t.p.min. Deze motor is dwars voorin en onder een hoek van 72° achterover geplaatst.

De motor is ruim toegankelijk en is voorzien van een diagnosestekker. Dit heeft belangrijke voordelen op het gebied van de onderhoudstijden waaraan bij de ontwikkeling van de Renault 14 zeer veel aandacht is besteed.

Net als alle andere Renaults heeft de Renault 14 voorwielaandrijving en bovendien vier onafhankelijk geveerde wielen. Samen met de directe besturing en het krachtige remsysteem (remkrachtbegrenzer op de achterwielen) zorgt deze voorwielaandrijving voor een prettig rijgedrag.

Bescherming voor alle inzittenden

- A. Gelaste voorruitomlijsting
- B. Versterking boven de voorruit
- C. Versterkte zijpanelen motor compartiment
- D. Versterkte zônes
- E. Kreukelzône
- F. Energie-absorberende langsbalken
- G. Dwarsbalk voorzijde
- H. Dwarsbalk tussen zijpanelen
- I. Niet vervormbare langsbalken
- J. Speciale plaatconstructie, ondoordringbaar voor het wiel



- K. Dwarsbalk achter
- L. Dwarsbalk onder achterzitting
- M. Versterking rond vijfde deur

■ Niet vervormbare zône
■ Progressief vervormbare zônes

De laatste vindingen op het gebied van actieve en passieve veiligheid zijn bij de Renault 14 toegepast. De carrosserie die is ontworpen volgens de z.g. kooiconstructie geeft alle inzittenden een goede en degelijke bescherming. Bij een onverhoopte botsing zullen voor- of achterzijde van de carrosserie als kreukelzônes geleidelijk meegeven, zodat de botsingsenergie wordt opgevangen. Het passagierscompartiment daarentegen blijft intact door talloze in de carrosserie aangebrachte verstevigingen.

Het dashboard heeft geen uitsteeksels en is met een zachte kunststof bekleed.

Dat Renault bij de ontwikkeling van de Renault 14 oog voor het detail had, blijkt bijvoorbeeld uit de in lengterichting vergrendelde portiersloten, die bij een botsing niet kunnen openspringen.

Dat is 'm dan, de nieuwe Renault 14. Alleen bij een proefrit zult u zijn kwaliteiten goed kunnen beoordelen. En waarom zou u geen

afspraak maken met uw dichtstbijzijnde dealer om eens persoonlijk met de Renault 14 kennis te maken?

Renault 14 L

Met achterrautverwarming en autogordels met oprolautomaat.

tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding
- metaalkleur

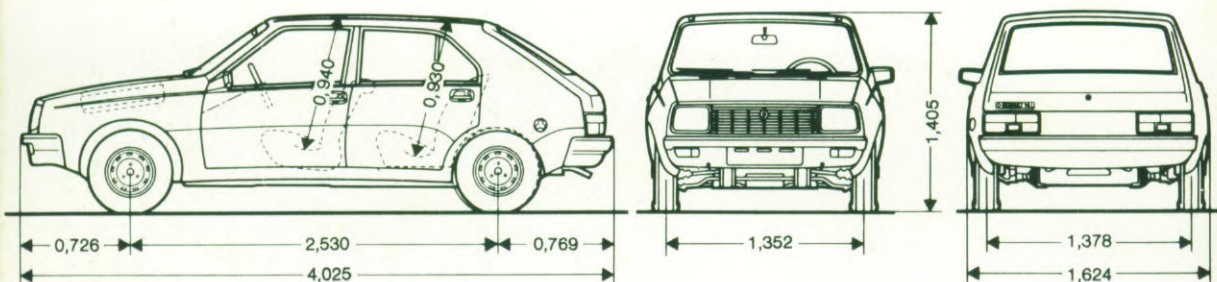
Renault 14 TL

Uitvoering als Renault 14 L met daarnaast vele extra's ter verhoging van het comfort, zoals verstelbare rugleuningen en rembekrachtiger en achteruitrijlampen.

tegen meerprijs:

- kunstleren bekleding
- metaalkleur
- zonwerend glas

Technische gegevens.



Renault 14 L en TL.

Aantal cilinders in lijn: 4. Boring $\times$ slag in mm: 75 $\times$ 69.

Cilinderinhoud in cc: 1218. DIN-pk bij omw./min. 57/6000.

Koppel in mkg. bij omw./min.: 9,4/3000

compressieverhouding: 9,3 : 1.

Accu: 12 V, 36 Ah, wisselstroomdynamo 40 A.

Aantal versnellingen: 4 schakeling op de vloer.

Overbrengingsverhoudingen: 1e 3,883 : 1, 2e 2,296 : 1,

3e 1,501 : 1, 4e 1,042 : 1, achteruit 3,568 : 1.

Onafhankelijk geveerde wielen met voor en achter:
hydraulische telescoopschokbrekers en stabilisatorstang vóór.

Schijfremmen voor/trommelremmen achter.

Remkrachtbegrenzer en op de Renault 14 TL een
rembekrachtiger.

Totale overbrengingsverhouding stuurinrichting: 21,6 : 1.

Draaicirkel tussen trottoirs: 10 m.

Gewicht in kg: 865 maximaal toelaatbaar gewicht: 1265.

Radiaalbanden: 145 S 13 tubeless.

Inhoud benzinetank in liters: 38. Koelsysteem: 6.

Motorcarter en versnellingsbak: 4.

Topsnelheid in km/uur: 143.

Complete set originele Renault posters uit de jaren 20 en 30 voor slechts f 25,-.

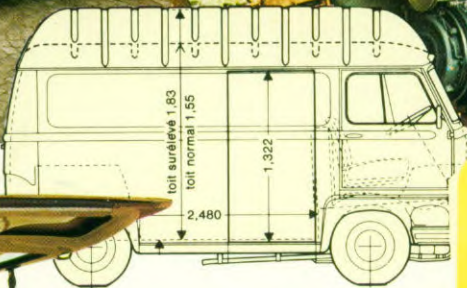
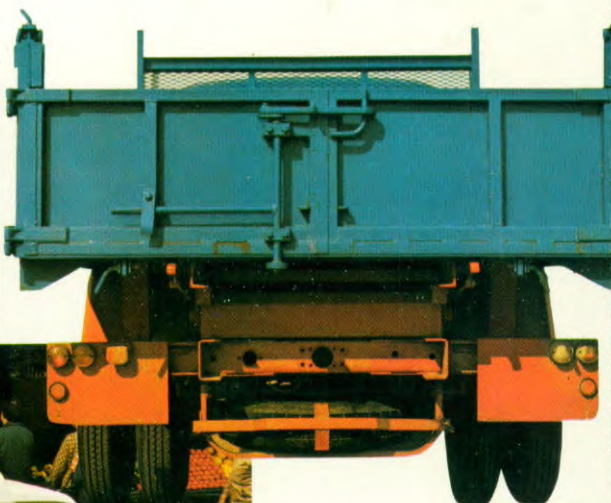
Verrukkelijke posters uit de jeugdjaren van de automobiel. De 'Gay twenties and Thirties', toen er rond de auto en het autorijden nog een onvervalst stuk romantiek hing.

Haal ze in huis.

Stort f 25,— d.m.v. een stortings-acceptgirokaart op postgiro nr. 121601 ten name van Renault Nederland N.V. te Amsterdam, onder vermelding van: „..... sets Renault posters”.

Na bijschrijving op onze rekening zorgen wij voor een snelle verzending aan uw adres.





RENAULT