

AUTOHEEK

PRIJS F. 3,50

34



ALLES OVER DE
RENAULT 19 EN
19 CHAMADE

Editie 34 April 1990

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

Uitgave:

Wereld op Wielen
Productions BV
Postbus 97655
2509 GB Den Haag
Telefoon: 070-3264001*
Telefax: 070-3280877

Redactie:

Guus Peters
Gabriel Spierts

Vormgeving:

Sacha van Geest bNO
Den Haag

Lithografie:

1911 bv
Diemen

Zetwerk:

Speedset BV
Rijswijk

Druk:

Vlasveld B.V.
Rotterdam

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

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

© Wereld op Wielen Productions

IN DIT NUMMER

19 ... en al volwassen!

Computer-geboorte

'Qualité' als pré

Aëro-dynamisch

Typen en modellen

Een schone zaak

Rij-impressie Renault 19 Chamade TXE

Voor uw persoonlijke Renault 19

19... EN

AL VOLWASSEN!

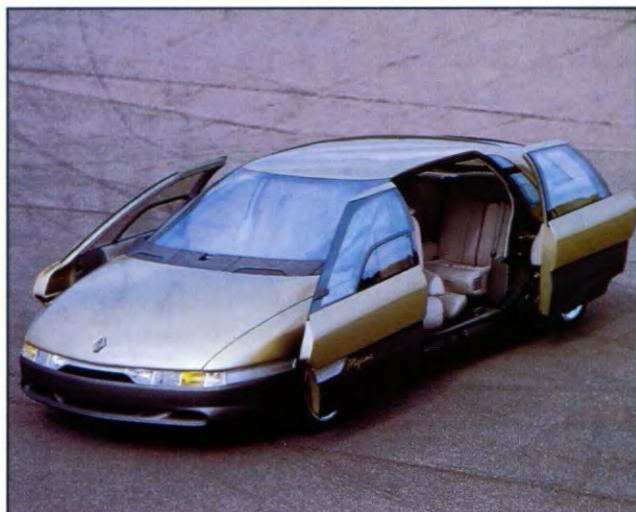


We kennen Renault al sinds jaar en dag als een merk met modellen, die op de eerste plaats het comfort dienen. Met als toegevoegde waarde een opmerkelijk koetswerk en een speels instrumentarium. Wie de huidige produkten van het Franse concern analyseert komt echter al gauw tot de conclusie dat comfort weliswaar nog steeds het visitekaartje is, maar dat er een duidelijk streven naar meer functionaliteit en degelijkheid te bespeuren valt. Ook de Renault 19 en de daarvan afgeleide, smaakvolle 'Chamade' tenderen sterk in die richting...

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



1



2

Het streven naar meer kwaliteit en hoogwaardige techniek blijft echter niet alleen voorbehouden aan een toekomstige topklasse. Ook de middenklasse krijgt een behoorlijk stuk van de high-tech-'koek' mee. Dat wordt vooral duidelijk aan de hand van de nieuwe troef in de compacte klasse: de Renault 19. Door z'n robuuste en degelijke bouw heeft hij een volwassen uitstraling, waarmee hij zeker niet onder doet voor zijn naaste concurrenten.

Van begin af aan hechte Renault er waarde aan, van de '19' een uitblinker te maken. Een topper, die op alle vlakken hoge punten zou scoren. Om dat te bereiken is kwaliteit nodig, en daarin heeft Renault de laatste jaren enorm geïnvesteerd. Nieuwe productie-methoden, gecomputeriseerde fabricage en assemblage en een ten dele gedigitaliseerde kwaliteitscontrole stonden aan de wieg van het nieuwe Renault-type. Dat Renault met deze nieuwe telg in het toch druk bezette middenklasse-segment voorop wil staan, mag blijken uit een totale investering van 5,8 miljard Franse francs. Niet voor niets biedt Renault in zijn 'dix-neuf' (19) dan ook tal van accessoires en extra's aan, die elders alleen in veel duurdere limousines leverbaar zijn. De mogelijkheid van een anti-blokkeer remsysteem (ABS), elektrisch te bedienen schuifdak en een op infrarood afstand-bediende centrale vergrendeling zeggen in dat opzicht genoeg...

1. ...In totaal werd 5,8 miljard Franse francs in het project Renault 19 geïnvesteerd...

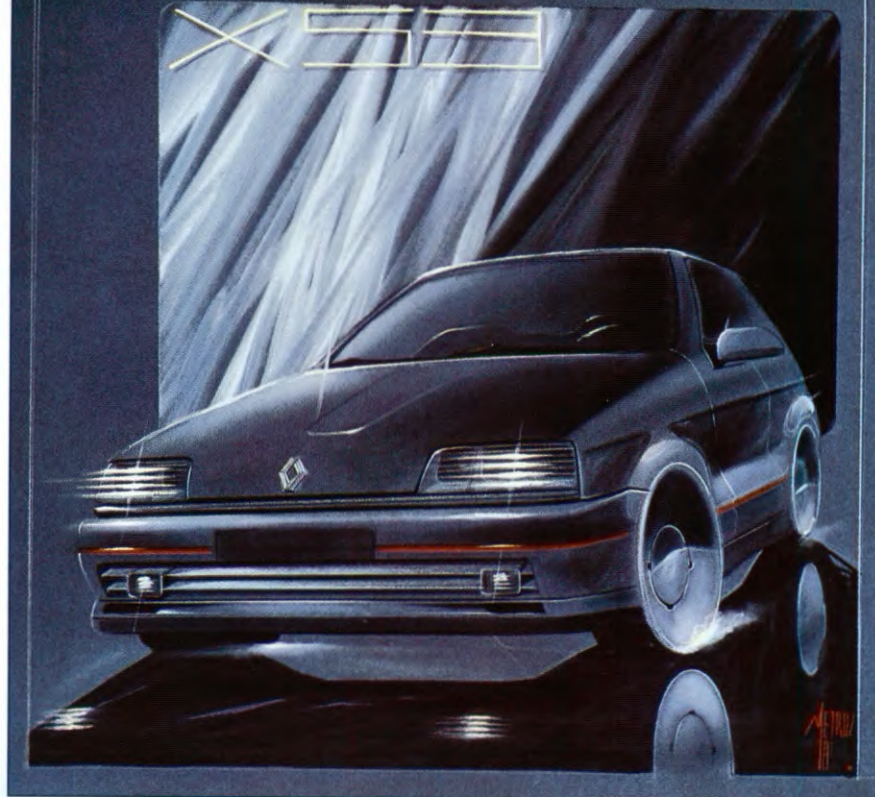
2. ...Publiekstrekker op de Parijse autotentoonstelling en toekomstdroom: de Renault Mégane. 'High Tech' in optima forma...

3. ...Mégane, superauto van Renault voor de jaren negentig...



3

de aandacht trok van het publiek en de internationale vakpers. Een ware super-auto, die duidelijk laat zien wat Renault voor de jaren negentig in petto heeft. Ultra-moderne technologie ('High-tech') is blijkbaar troef, want 'de Régie' (zoals Renault in de Franse volksmond wordt genoemd) ziet de getoonde Mégane, met een revolutionaire Cw-waarde van 0,21, een zescilinder turbomotor met 250 pk, vierwiel aandrijving, vierwielbesturing en een geavanceerde vijfversnellingsbak als topklasse-model voor de tweede helft van de negentiger jaren.



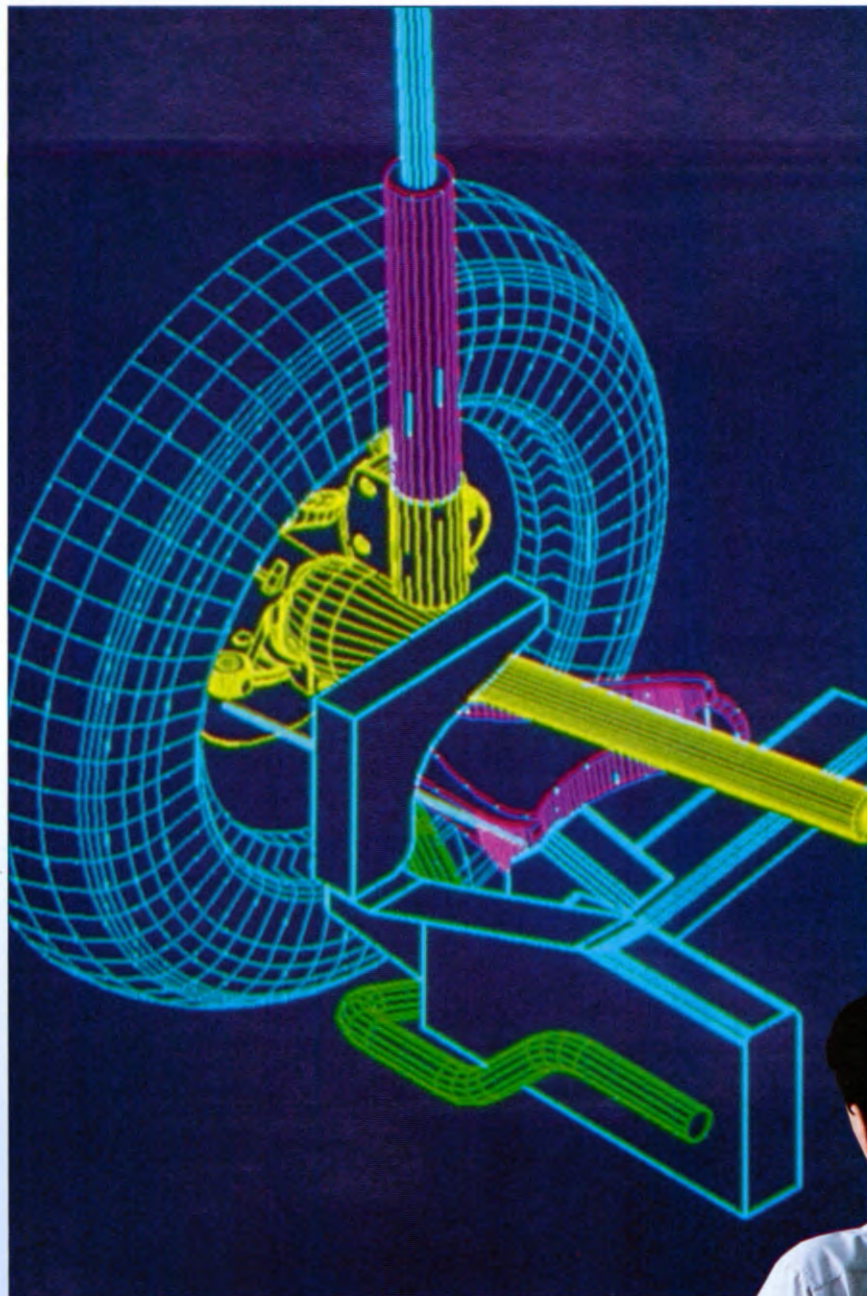
MET BLIJDSCHAP GEEFT DE COMPUTER KENNIS...

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

Een ander verklaart, waarom Renault in een ware recordtijd van slechts veertig maanden de nieuwe '19' kon ontwikkelen. Nog niet zo lang geleden duurde een dergelijke, gigantische klus minimaal vijf jaar.

De grootste verdienste van de computer is het overnemen van het immense rekenwerk, dat voor ieder apart onderdeel verricht moet worden. Na het opstarten van Project X53, de codenaam voor de Renault 19, koppelde het CAD/CAM-computerprogramma diverse natuur- en wiskundige wetmatigheden aan de ingegeven ontwerpen. Op die manier was het mogelijk, zonder ook nog maar één auto geproduceerd te hebben, om al in de ontwikkelingsfase na te gaan waar bijvoorbeeld de stabiliteit en wielophanging verbeterd kon worden. Berekeningen, die voorheen weken of zelfs maanden in beslag namen, zijn nu met een simpele druk op de knop direct op te roepen. Bovendien is de werkwijze van de computer zó exact, dat precies berekend wordt, waar een verbindend stuk plaatstaal de grootste spanning te verduren

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



krijgt. Zo kunnen er tijdig maatregelen genomen worden tegen bijvoorbeeld eventuele trillingen. En tijdens het ontwerpen houdt de computer óók al rekening met afgeleide carrossievormen, zoals de vierdeurs Chamade.

Veiligheid

Het is vooral aan de op de computer nagebootste trillings- en torsietests te danken, dat de Renault 19 uitblinkt door een ongekennde robuustheid. Diverse onderdelen zoals kokerbalken, voorstijlen, deuren, de middentunnel en achterklep,





...Streng kwaliteitscontrole. Van iedere nieuwe Renault 19 worden, met behulp van een laser, de afmetingen en ruimten tussen de diverse carrosseriedelen gecontroleerd...

zijn voorzien van extra dik metaal. Dat komt rechtstreeks ten goede aan het rijcomfort en de wegligging. Bovendien zijn genoemde versterkingen een niet onaanzienlijke bijdrage aan de passieve veiligheid van de Renault 19, waarin zaken als kreukelzones en een inschuifbare stuurkolom uiteraard niet minder dan logisch zijn.

Fabricage, controle

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

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

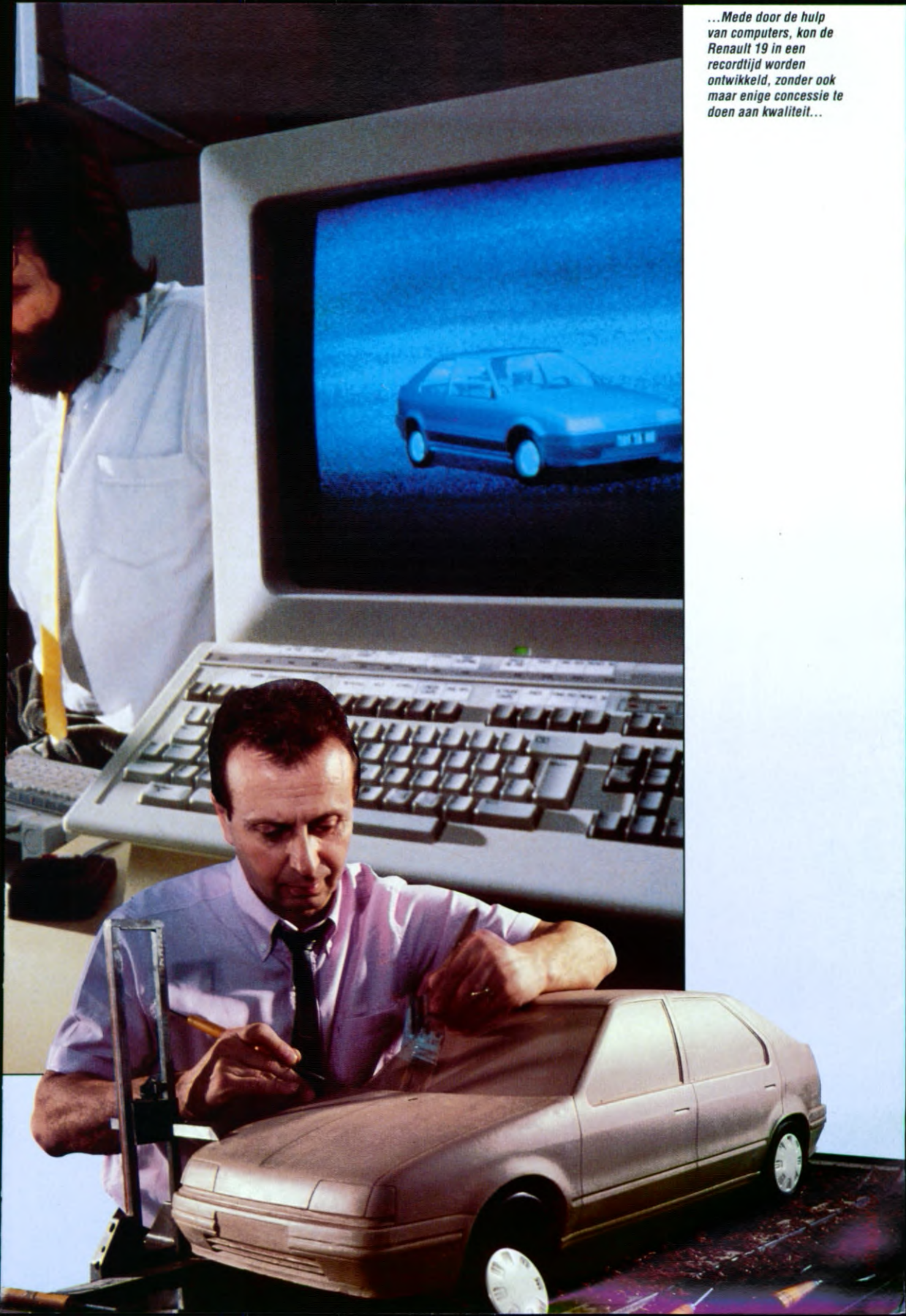
Samenspel

In totaal zijn het 253 robots, 400 programmeerbare automaten, 700 computerterminals, 20 laserbestuurde controlecamera's en nog eens 30 driedimensionale meetinstrumenten, die in de fabriek 'samenwerken'. Veel tijd is verder geïnves-



teerd in de samenwerking met de talrijke leveranciers, de toeleveringsbedrijven. Een strikt systeem van controles en onderlinge aanvullingen ziet er op toe, dat de levering exact op tijd geschiedt en dat de kwaliteit aan de hoge Renault-standaard voldoet. Een geslaagde samenwerking, die de Renault 19-bestuurder bij-

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



'QUALITÉ' ALS PRÉ...



voorbeeld merkt aan de nieuwe stoelen met veel nieuwe snuffjes. Zoals de verstelbare hoogte, de regelbare lendesteun en een aan de stoel bevestigd insteekpunt voor de veiligheidsgordel.

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

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

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

Duurtests

Nadat de Renault 19 zijn uiteindelijke vorm en techniek kreeg (dat was al 22 maanden na de lancering van het project!) onderging hij een reeks moordende en loodzware duurtests in diverse afgelegen en uiteenlopende uithoeken van deze aardbol. Onder de meest extreme klimatologische omstandigheden werd de Renault 19, zowel in drie- en vijfdeurs hatchback als in vierdeurs Chamade-uitvoering, aan de tand gevoeld. Want temperatuurschommelingen van min 20 tot plus 40 graden, water, modder, zand en zout brengen onherroepelijk het kleinste mankementje aan het licht. Wat niet aan de strenge Renault-kwaliteitseisen voldeed, werd onmiddellijk vervangen en eventueel opnieuw ontworpen. Waarna het spelletje weer van voren af aan kon beginnen...

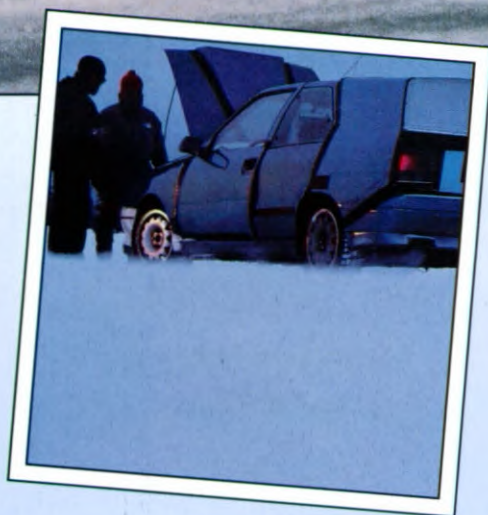


Maar liefst 7.500.000 testkilometers moest de nieuwe Renault afleggen, om uiteindelijk te beantwoorden aan het doel: een nieuwe, voortreffelijke auto die de naam Renault met trots zou dragen.

Leveranciers

Gezien de diverse grondstoffen die voor de bouw van een auto gebruikt worden, kan Renault niet zonder toeleveringsbedrijven. Ook die ondergaan natuurlijk een uitermate strenge controle. Zowel in de ontwikkelings- als productiefase worden alle aangeleverde onderdelen permanent gecontroleerd, zodat ook de van buitenaf geleverde kwaliteit optimaal is.

De eisen, die aan huidige en toekomstige toeleveringsbedrijven gesteld worden zijn dan ook niet mis. Afgezien van een perfect produkt moet de bedrijfsvoering zeer modern zijn, om zich snel en effectief aan schommelingen in de markt aan te passen. Bovendien dienen de bedrijven concurrerend te zijn, een gezonde finan-



ciële achtergrond te hebben, alsmede over goede exportfaciliteiten en een eigen onderzoeks-afdeling te beschikken.

Kwaliteit

Ook het eigen, Renault-personeel werd kritisch bekeken, hetgeen resulteerde in een scholingsprogramma van in totaal niet minder dan 500.000 uur voor alle

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



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

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

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

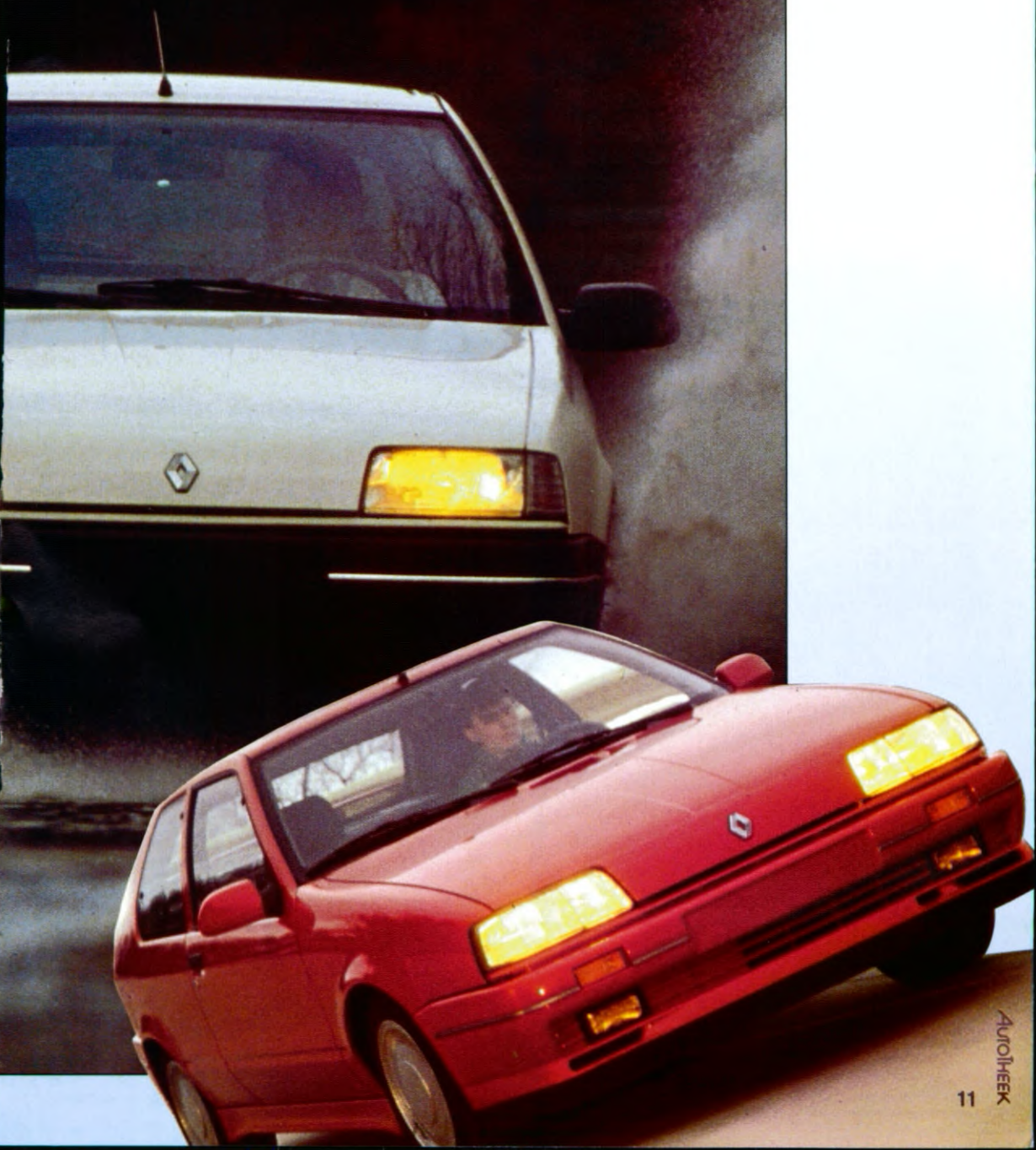


'operators' in de fabriek, die op deze manier optimaal hebben leren omgaan met nieuwe elektronische meet- en productie-apparatuur.

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



... Permanente
controle, hier bijvoor-
beeld op lekkage's...



AERO-DYNAMISCH...



1

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

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



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

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

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





5



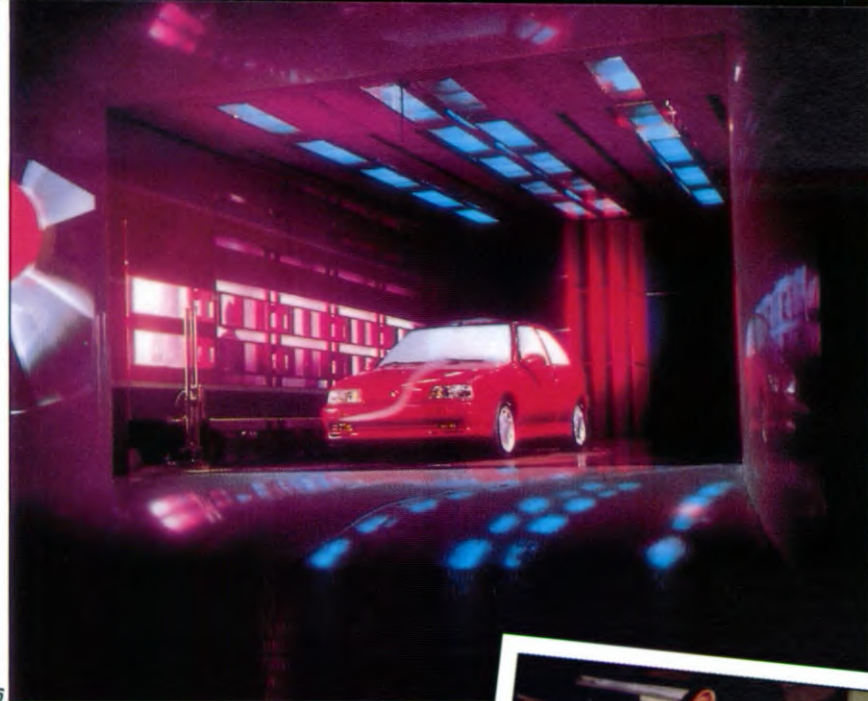
voor het feit zoeken, dat de Renault 19 je meteen al het gevoel geeft, dat je 'm al lang kent. Maar we zouden de waarheid geweld aandoen als we beweren, dat de Renault 19 of de Renault 19 Chamade ondergaat in de massa!

Cw-waarde: schoolvoorbeeld

Wie de stoere lijn van de Renault 19 wat langer bekijkt, zal ontdekken dat het design heel wat interessante, aërodynamische snufjes te bieden heeft. Kijkt men de nieuwe Renault bijvoorbeeld recht in zijn 'ogen' (herstel, koplampen...), dan valt onherroepelijk het lage voorfront op met twee karakteristieke lijnen op de motorkap. Niet voor niets heeft de Renault 19 een voor zijn klasse voorbeeldig lage Cw-waarde van 0,30. Een cijfer dat eveneens opgaat voor de vierdeurs Chamade. Daarmee mogen we de wagen tot de aërodynamische koplopers in de middenklasse rekenen!

Behalve aan de strak vormgegeven, sterk aflopende neus, het ontbreken van een grille en de gelijkde, iets gebolde voorruit, is het vooral aan de schildbumper

4



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

met geïntegreerde spoiler te danken, dat de Renault er gewoon goed uitziet en uitstekend gestroomlijnd is. Kenmerkend is verder de achterklep, die dank zij een moderne perstechniek voorzien kon worden van een ingebouwde achterspoiler. Ook aan de onderkant werd door de ontwerpers nogal wat aandacht besteed. Naast de eerder genoemde, kunststof schildbumpers zorgen speciaal ontwikkelde luchtgeleidingsplaten voor een snelle en adequate luchtafvoer. Vóórdat de rijwind echter weer de wijde wereld ingaat, heeft zij via een ingenieus geleidingssysteem (dat al bij de voorbumper begint) haar koelende dienst aan motor en remmen volbracht.

Stoer

Zonder twijfel kan men stellen dat de Renault 19, in vergelijking met zijn voorgangers, een stuk ronder is van vorm. De lijnen en contouren van de wagen gaan mooi vloeiend in elkaar over. Het is dan ook die rondere uitstraling die de '19' zijn robuuste karakter geeft. Vooral aan de achterkant met zijn forse achterlichten oogt hij stoer.

Ook bij het interieur zette de Régie Renault de ingeslagen weg naar meer functionaliteit voort. Om bestuurder, passagiers en bagage optimaal de ruimte te geven, groeide de Renault 19 met drie of vijf deuren ten opzichte van de vroegere Renault 11 in lengte dik tien centimeter en in breedte nog eens drie centimeter. Bij deze royale afmetingen (4,15 meter lang, 1,69 meter breed) komt niemand



iets te kort. Zetten we de vierdeurs Chamade af tegen zijn sedan-voorganger, de Renault 9, dan zijn de verschillen nog groter.

Veeleisend

Het ruimtegevoel in de Renault 19 komt dan ook zelfs overeen met dat van veel grotere auto's. De vormgeving van het dashboard kenmerkt zich door een grote mate aan functionaliteit en optimale overzichtelijkheid. De bediening van geluidsinstallatie (keurig achter een klepje weggewerkt), verwarming en ventilatie is enigszins naar de bestuurder toegedraaid. Het in de Renault 19 gebruikte meubilair is daarbij uitermate comfortabel, zonder direct te week te worden.

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





AUTOHEEK

AUTOHEEK

TYPEN EN MODELLEN

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

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

Wanneer de lettercombinatie 'GT' gegeven is, worden aan het basispakket twee van binnenuit verstelbare buitenspiegels, kaartvakken, een achterruitewisser, halogeen koplampen, een beklede en verlichte kofferruimte, een waarschuwingssignaal voor brandende lichten en een elektronische oliepeilmeter (!), die zich laat aflezen op het dashboard, toegevoegd.

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



1. ...Topmodel van de
19 Chamade-serie: de
TXE...

2. ...Standaard op de
TXE: breedstralers...

3. ...In alle 19's zijn
hoofdsteunen
standaard...



2



3

zijruiten, centrale deurvergrendeling met infrarood-afstandsbediening, een in hoogte verstelbare bestuurdersstoel met regelbare lendesteun en een eveneens in hoogte verstelbaar stuur. Veel van deze extra's zijn tegen meerprijs óók leverbaar op de andere 19-versies.

Exclusieve extra's

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



4. ...In de 19 Chamade TXE is de achterbank in delen neerklapbaar...

5. ...Een compleet, overzichtelijk dashboard...

6. ...De buitenspiegel is van binnenuit verstelbaar...



4



5



6



8

alarm-installatie, elektrisch te openen zonnedak en, last but not least, het sterk veiligheidsverhogende anti-blokkeer remsysteem (ABS). Vooral met het laatst genoemde extra is de Renault 19 zijn naaste mededingers een forse stap vóór.

Zestienklepper

De sportieve Renault 19 16V wordt een hoofdstuk apart, want die doet er nóg een schepje bovenop. Naast de toch al zeer complete TXE-uitrusting biedt de snelle, 99 kW (137 pk) sterke zestienklepper nog in de carrosseriekleur gespoten bumpers, drempelstukken (de zogenaamde 'skirts') en buitenspiegels, extra spoilers, brede 195-banden, 6,5 inch velgen, een digitaal klokje, een driespaaks sportstuur, een oliedrukmeter en een snelheidsmeter die doorloopt tot 240 kilometer per uur. Het exacte tijdstip waarop de zestienkleps Renault 19 leverbaar wordt in ons land is overigens nog niet bekend.



7. ...Zakelijk representatief: de vierdeurs Chamade...

8. ...Een ruim dashboardkastje...

7

Uitrusting/Opties

	TR TS TD	GTR GTS GTX GTD	TXE
Rugleuning achterbank, neerklapbaar in delen	○	○	●
Wisser/sproeier op achterraut:			
Drie- of vijfdeurs	○	●	●
Chamade	○	○	○
ABS-remsysteem	—	○(GTX)	○
Buitenspiegels, elektrisch bedienbaar en verwarmd	—	—	○
Dagteller	●	●	●
Comfort-pakket: elektrisch bediende zijruiten en centrale deurvergrendeling	—	○	●
Ergonomisch pakket ¹⁾			
Getint glas	○	○	●
Analoog klokje	●	●	●
Verlichte kofferruimte	—	●	●
Halogeen koplampen	●	●	●
Stuurbekrachtiging	—	○ ²⁾	○
Afsluitbare tankdop	●	●	●
Toerenteller	—	● ³⁾	●
In hoogte verstelbare gordels voor, (vijfdeurs en Chamade)	●	●	●
Vijfversnellingsbak, handgeschakeld	●	●	●
Voorruit, gelaagd glas	●	●	●
Waarschuwingsoemer verlichting	—	●	●

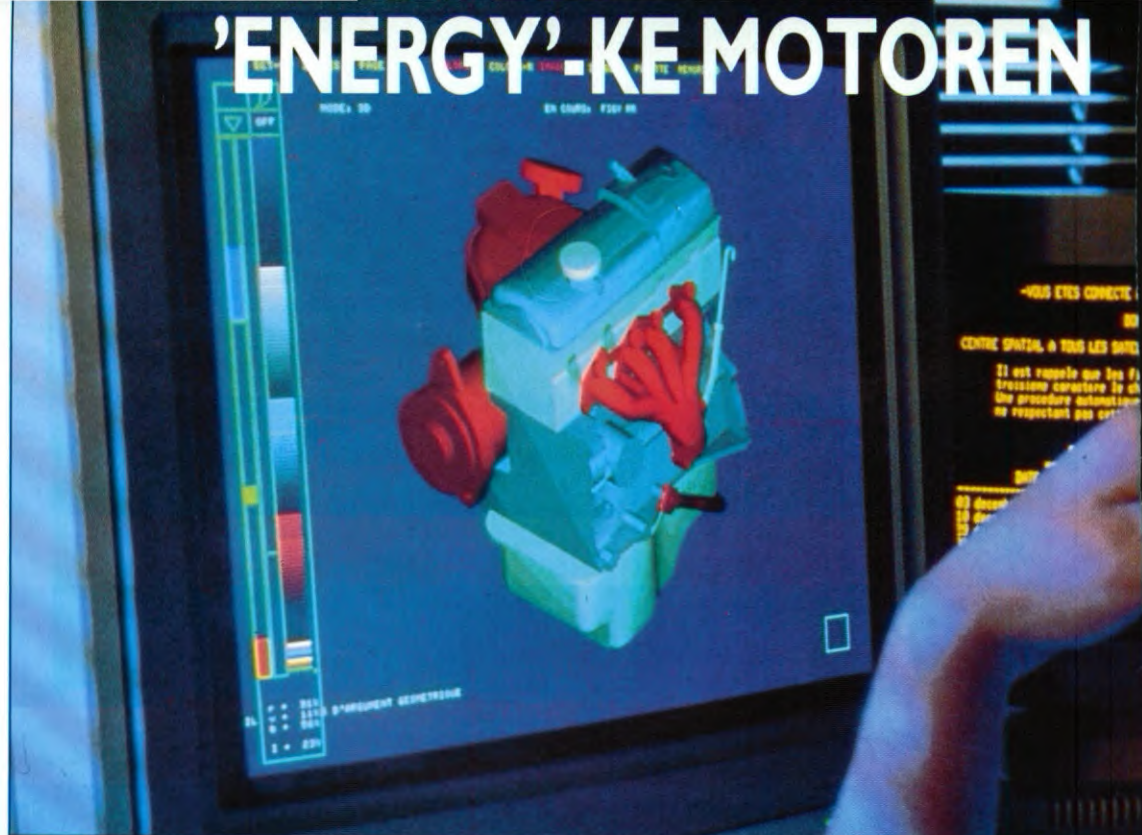
— = niet verkrijgbaar ● = standaard ○ = optie

¹⁾ bestaande uit in hoogte verstelbaar stuurwiel, in hoogte verstelbare bestuurderstoel en verstelbare lendesteun op bestuurderstoel

²⁾ Bij GTS U9, GTX en GTD

³⁾ Bij GTX

'ENERGY'-KE MOTOREN



Motoren moeten aan de meest uiteenlopende, soms zelfs tegenstrijdige voorwaarden voldoen. Van hen eisen we op een soepele manier behoorlijke prestaties, we verwachten dat ze niet te veel rumoer maken en het zou daarbij ook nog eens prettig zijn als ze weinig dorst hebben. Maar bovenal dienen moderne motoren te voldoen aan de steeds strenger wordende milieu-eisen. Reden waarom het overgrote deel van de Renault 19-motoren schoon is volgens het strengst geldende emissie-criterium: de Amerikaanse U9-norm...

De Renault 19, zowel de drie- of vijfdeurs hatchback als de vierdeurs 'Chamade', maakt gebruik van moderne machines, waarvan we de basis reeds kennen uit eerdere modellen. Om helemaal up-to-date te blijven, werden de motoren volledig onder handen genomen. En daarbij was het bereiken van de zo strenge U9-norm het hoogste goed, waardoor Renault 19-rijden nu in meer dan één opzicht een 'schone zaak' kan worden genoemd.

Inspuiting

Nu kan er slechts op één manier aan die Amerikaanse eis worden voldaan. Name-lijk door de montage van een zogenaamde, 'geregelde drieweg katalysator', die zijn werk alleen kan doen als de motor



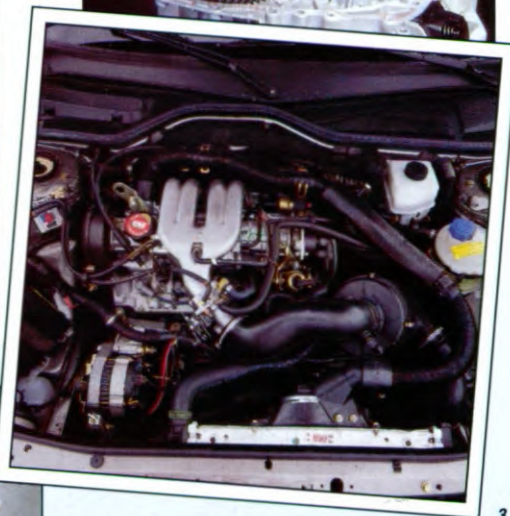
wordt voorzien van brandstof-inspuiting. Daarbij heeft men de keus uit 'multipoint'-inspuiting (waarbij elke cilinder zijn eigen benzine-injector heeft) of 'monopoint'-inspuiting, in welk geval één regelenheid de juiste hoeveelheid brandstof voor elke cilinder bepaalt.

Dat laatste systeem paste Renault toe op de basis-krachtbron van de 19-serie, de 'good-old' 1.390 cm³ motor. Deze wordt gemonteerd in de TR- en GTR-versies, levert 43 kW (60 pk), haalt een topsnel-



1. ...Nieuw ontwikkelde 1,8 liter dieselmotor, goed voor 48 kW (65 pk)...
2. ...Precisie-techniek in de transmissies...
3. ...Schoon volgens de strengste normen: de 1,7 liter motor met multipoint-injectie...
4. ...De 1,4 liter 'Energy'-motor werd geheel nieuw ontwikkeld...

2



3



4

heid van 162 kilometer per uur en neemt naar keuze genoegen met loodvrije, normale benzine dan wel Euro loodvrij.

Twee versies

In de versies met 1,7 liter motorinhoud biedt Renault twee uiterst schone alternatieven aan, die beide qua vermogen en prestaties werkelijk voortreffelijk bij de '19' passen. In de typen TS en GTS wordt de bekende 'F2N'-motor (die we ook kennen uit de Renault 21) voorzien van monopoint-inspuiting. De machine is daarmee goed voor een vermogen van 54

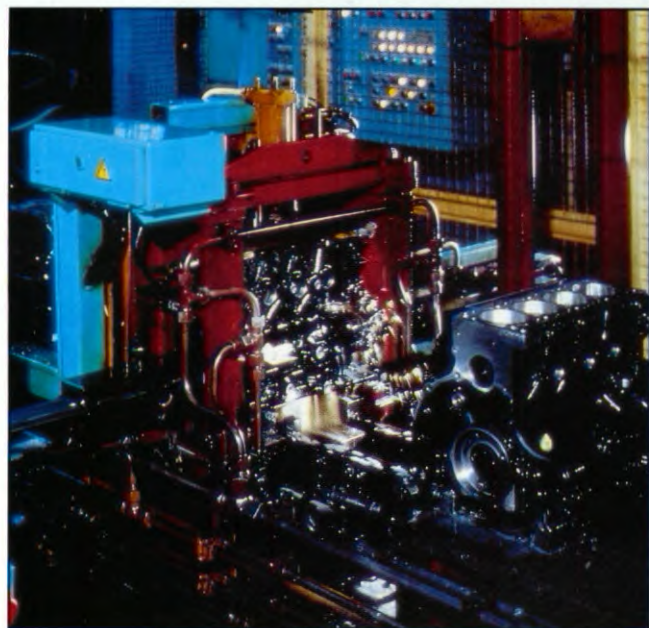
kW (75 pk) en stelt de auto in staat tot een 'top' van 171 kilometer per uur.

De luxueuze GTX- en TXE-versies, die als 'de reiswagens' in het Renault 19-gamma gelden, hebben diezelfde 1,7 liter motor aan boord, maar dan voorzien van multipoint-inspuiting. Dat levert een vermogen van 68,5 kW (95 pk) op en een topsnelheid van 185 kilometer per uur.

Met beide 1,7 liter machines is men uiterst snel en soepel onderweg. Bij elk toerental levert de motor méér dan voldoende trekkracht, zodat accelereren en inhalen uitmonden in puur rijplezier.

Nieuwe motor

Ten behoeve van de '19' ontwikkelde Renault bovendien twee totaal nieuwe motoren: een diesel en een ultra-zuinige 1,4 liter motor met de toepasselijke naam 'Energy'. Om een zo groot mogelijke zuinigheid te bereiken, heeft deze laatste half bolvormige verbrandingskamers, korte, heel lichte zuigers en centraal geplaatste bougies voor een optimale verbranding. Samen met de aluminium



5

5. ...Voortdurende controle tijdens de motor-fabricage...

6. ...Alle motoren voor de Renault 19 ondergingen een uitgebreide beproeving op de testbank...

tweetraps Weber-carburateur is deze motor goed voor 59 kW (80 pk) en een top van 170 kilometer per uur.

Soepele diesel

Vroeger waren dieselmotoren behoorlijk luidruchtig, zeker zolang ze niet echt op temperatuur waren, terwijl ze ronduit slecht presteerden. Maar tijden veranderen. Om qua prestaties en souplesse op het niveau van de benzinemotor te komen, werd de diesel in de middenklasse steeds groter qua cilinderinhoud. Zo ook bij Renault. De nieuwe dieselmotor meet 1.870 cm³ en is goed voor 48 kW (65 pk). De prestaties zijn uitstekend: hij haalt een top van 161 kilometer per uur en accelereert in vijftien seconden naar '100'. Maar bovenal doet hij zijn werk stil en soepel! Aan het geluidsniveau van de Renault 19 Diesel werd dan ook bijzonder veel aandacht besteed. Zo heeft de luchtinlaat een aangepaste demper en zorgde men voor een trillingsarme motorophanging. Een ingenieus na-verwarmingssysteem houdt de gloeibougies (noodzakelijk voor het starten) tot een maximum van drie minuten op de helft van hun verwarmingsvermogen, zodat het typische 'losse spijker'-geluid van een koude diesel nagenoeg verdwenen is. Bovendien zorgt deze na-verwarming voor een betere (en dus schonere) verbranding bij een koude start. Het zogenaamde 'rookgordijn', dat vroeger bij diesels hoorde, behoort definitief tot het verleden. Bij een koelvloeistof-temperatuur van 60 graden schakelt dit systeem zichzelf automatisch uit. De dieselmotor zal bij de kilometervreters goed in de smaak vallen, omdat hij

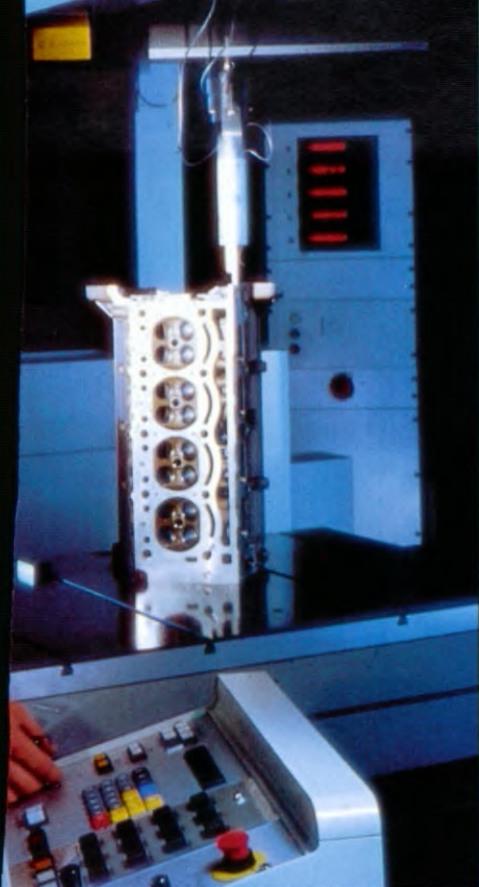


6

zich (net als de Renault 19 zelf) onderscheidt door comfort, souplesse en kwaliteit.

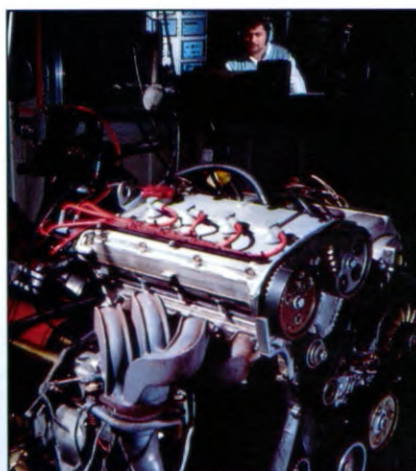
Topper

En nòg is de motor-koek niet op, want ook voor de absolute topper in de Renault 19-reeks werd een gloednieuwe krachtbron ontworpen. De Renault 19 16V wordt voorzien van een 1.763 cm³ metende, zestienkleps inspuitmotor, die met een flinke dosis elektronica een maximaal vermogen van 99 kW (137 pk) levert. Daarmee schaarft hij zich met gemak bij de al bestaande zestienkleppers in de GTI-klasse. Zijn top van 215 kilometer per uur is door de bescheiden Cw-waarde verrassend hoog. Ook de sprint vanuit stilstand naar '100' verloopt in razend tempo en duurt slechts acht seconden... Maar het mooie aan dit alles is dat deze 19-topper, dank zij een geregelde drieweg katalyator, ook nog voldoet aan de strengste uitlaatgas-normen! En dat maakt het rijden in dit schitterende prestige-model in meer dan één opzicht tot een bijzonder schoon genoegen. U moet er misschien nog even geduld voor hebben, maar dat zal de moeite zeker waard zijn!



7

7. ... 'Top of the bill': de Renault 19 '16V'...



Motoren:

Cilinderinhoud cm³

Schone motor

Max. vermogen pk/kw

bij omw./min.

Max. koppel Nm

bij omw./min.

Topsnelheid km/h

0-100 km/h sec.

Gemiddeld verbruik

liters per 100 km ECE

Brandstof:

- Euro loodvrij/super plus

- super loodhoudend

- diesel

Inhoud brandstoftank

Aandrijving

Versnellingsbak

Banden

TR

GTR

1.390

U9

60/43

4.750

100

3.000

162

14,8

6,43

•

-

-

TS

GTS

1.390

-

80/57,5

5.750

106

2.750

173

12,2

6,53

•

•

-

TS (U9)

GTS (U9)

1.721

U9

75/54

5.000

127

2.750

171

12,3

7,40

•

-

-

GTX

TXE

1.721

U9

95/68,5

5.250

140

3.000

185

10,7

7,57

-

-

-

TD

GTD

1.870

-

65/47

4.500

118

2.250

161

15,7

6,03

-

-

•

55 liter

Voorwielen

Handgeschakelde vijfversnellingsbak

165/70 R 13 bij (G)TR, (G)TS en (G)TD,

175/70 R 13 bij GTX en TXE

Schijfremmen bij (G)TR, (G)TS en (G)TD
Geventileerde schijfremmen bij GTX en TXE

Trommelremmen

Optie op GTX en TXE

Tandheugel stuurinrichting

Bekrachtiging als optie bij (G)TS (U9),

GTX, TXE en (G)TD

Voorrem

Achterrem

Anti-Blokkeer Systeem

Besturing

COMFORTABELE ELEGANCE



Rijden met de Renault 19 Chamade TXE

De Renault 19, inclusief het vierdeurs-model 'Chamade', mag worden beschouwd als de eerste van een nieuwe generatie Renaults. Daarbij legt Renault het accent op comfort, ruimte en niet in de laatste plaats degelijkheid. Meteen al bij de introductie viel de Renault 19 op door het enorme aantal leverbare modellen. Dank zij de drie carrosserieversies (drie-, vier of vijfdeurs), vier uitrustingsniveaus en vijf verschillende motoren, produceert Renault zo'n negentig versies, waarvan er in ons land negenendertig leverbaar zijn. 'Autotheek' koos voor een rij-impressie de 19 Chamade TXE.

Al bij de eerste aanblik doet de 19 Chamade elegant aan. Het is een moderne auto, misschien wat algemeen vormgegeven, maar waarmee je zeker voor de dag kunt komen. Zakelijk representatief, noemen ze dat. Met de stroomlijn van de auto zit het goed; mede door het gesloten front en de schuin geplaatste voorruit werd de Cw-waarde bepaald op 0,30, hetzelfde cijfer als voor de 'hatchback'-versies. Een keurige waarde, zeker wanneer je in aanmerking neemt dat een sedan meestal een iets hogere Cw-waarde laat noteren dan een model met derde of vijfde deur. Overigens lijkt Renault de mogelijkheden tot verdere verlaging van de luchtweerstand nog niet volledig te hebben benut; wanneer bijvoorbeeld de ruitewissers nog achter een opstaand randje van de motorkap zouden worden verstopt, kan de Cw-waarde waarschijnlijk nog een puntje omlaag.

Ruimte

De vier hoog in het dak sluitende portieren garanderen een uitstekende toegang tot het ruime interieur. De auto is, met



3

4,27 meter, liefst elf centimeter langer dan de '19' hatchback' (of 'bicorps', zoals de Fransen zeggen). De motor staat, volgens modern concept, dwars voorin, met als direct gevolg een enorme ruimte voor de passagiers.

Comfortmaat

Renault heeft met de '19' en de '19 Chamade' aangetoond dat de interieurruimte niet hoeft te lijden onder een moderne vormgeving en lage Cw-waarde. De zogenaamde 'comfortmaat' (dat is de afstand tussen het gaspedaal en de rugleuning van de achterbank) bedraagt bij de Renault 19 namelijk 1,82 meter. Dat is zelfs nog iets meer dan bij zijn 'grotere broer', de Renault 21. En dat is al een auto die alom geprezen wordt vanwege zijn enorme binnenruimte!

Passagiers hebben het dan ook goed in de Chamade. De stoelen zijn niet te hard, maar zeker ook niet te zacht en bieden, mede dank zij de stroeve, stoffen bekleding, een prettige zijdelingse steun. Ze zijn bovendien in allerlei denkbare richtingen verstelbaar.

Bergruimte

Achterin zitten is, mede door de perfecte instap via de twee achterportieren, beslist géén straf; de zittingen van de achterbank lijken zelfs nog iets dieper dan die van de voorstoelen. En bovendien is er been- en hoofdruimte in overvloed.

Het dashboard zit doordacht in elkaar. Knoppen en hendels zijn prettig onder handbereik geplaatst, al is het wel even wennen aan de knoppen voor de elektrische ruitbediening, die in het midden van

1. ...De Renault 19 Chamade TXE. Niet alleen representatief, maar ook luxueus, snel en comfortabel...
2. ...Velours bekleding en een compleet dashboard, inclusief toerenteller en verstelbaar stuurwiel...
3. ...Met name aan de achterzijde heeft de Chamade een eigen 'gezicht'...



4. ...Met een inhoud van 463 liter heeft de kofferruimte van de Chamade twintig procent meer volume dan de drie- en vijfdeurs modellen...

5. ...Een markant, herkenbaar Renault-front...

6. ...Complete achterlichtgroep...

7. ...De voorstoelen zijn zeker niet te hard en bieden een goede, zijdelingse steun...

8. ...Mistlampen in de voorbumper...

het dashboard zijn geplaatst. Er is voldoende ruimte voor het opbergen van de spulletjes: een dashboardkastje met klep, bakken in de portieren en zelfs een rekje voor cassettes. Alles is opvallend degelijk afgewerkt, iets dat we vroeger bij Franse auto's wel eens anders hebben meegeemaakt. Een aardig, niet onbekend snufje is een klepje, dat de radio aan oneerlijke ogen onttrekt.

Luxeus

De geteste TXE-uitvoering van de Chamade is zonder meer luxueus en compleet te noemen. Standaard zijn bijvoorbeeld een toerenteller, van binnenuit verstelbare buitenspiegels, getint glas, een deelbaar neerklapbare achterbank, de elektrisch bediende ramen en centrale deurvergrendeling met infrarood afstandsbediening. Handig is dat het zendertje daarvan in de contactsleutel is ondergebracht, en dat het systeem ook de kofferruimte 'meepakt'.

De kofferruimte heeft een meer dan respectabele inhoud. Dat mag ook wel, want de 'Chamade' ontleent er immers zijn aparte status aan. 463 liter staat er ter beschikking en dat is twintig procent meer dan de drie- en vijfdeurs versies. Daar komt nog bij dat de achterbank in deze TXE-versie in twee ongelijke delen neerklapbaar is, waardoor een vlakke laadvloer met een lengte van 1.60 meter ter beschikking komt. Daardoor heeft de Renault 19 Chamade de praktische gebruiksmogelijkheden van een 'hatchback', maar behoudt hij de allure van een vierdeurs sedan. Omdat de achterklep keurig op de bumper sluit is er nauwelijks sprake van een tildrempel.

Weggedrag

Het onderstel van de 'Chamade' wijkt niet af van dat van de andere Renaults 19. Vóór zien we het beproefde McPherson-



5. systeem, terwijl de TXE achter profiteert van de achterwielophanging die voor de Renault 5 GT Turbo werd ontwikkeld. Dat levert een rijgedrag op zoals je dat van een moderne auto mag verwachten; de auto heeft dank zij de voorwielaandrijving een keurige rechttuit-stabiliteit en vertoont alleen in snelgenomen bochten een lichte neiging tot overhellen. Remmen doet de auto als de beste.

Prestaties

De motor in de TXE is de 1.721 cm³ metende F2N-kraftbron, die we ook kennen uit de Renault 21. Een fijne, moderne machine, die in deze versie voorzien is van multipoint-injectie. Daarbij heeft iedere cilinder zijn eigen brandstof-injector, wat een vlotte start en



6



7

gladde carrosserie alleen op zeer hoge snelheden windgeruis veroorzaakt, is het comfortabel reizen in de 19 Chamade TXE. Het brandstofverbruik blijft daarbij keurig binnen de perken. Wij noteerden een gemiddelde van één op 12,9, maar wie het wat rustiger aandoet zal ongetwijfeld nog gunstiger uitkomen. Natuurlijk neemt de auto, die van een drieweg katalysator is voorzien en derhalve schoon is volgens de strenge U9-norm, genoeg met Euro loodvrij.

Conclusie

Al met al kan worden geconcludeerd dat Renault met de 19 'Chamade' een misschien niet zo spectaculair ogende, maar solide gebouwde en buitengewoon prettig rijdende auto op de weg heeft gezet. Hij is ruim, heeft een goed presterende, schone en niet te dorstige motor en is voor een auto in deze klasse behoorlijk comfortabel. Niet in de laatste plaats is de 'Chamade' echter een wagen waarmee je zowel zakelijk als privé uitstekend voor de dag kunt komen.



8

uitstekende acceleratie-cijfers te zien geeft. De TXE-motor brengt 68,5 kW (95 pk) op de been en daarmee is de Chamade een rappe rakker. Een topsnelheid van meer dan 180 kilometer per uur zegt wat dat betreft voldoende... De motor is opvallend stil en omdat de

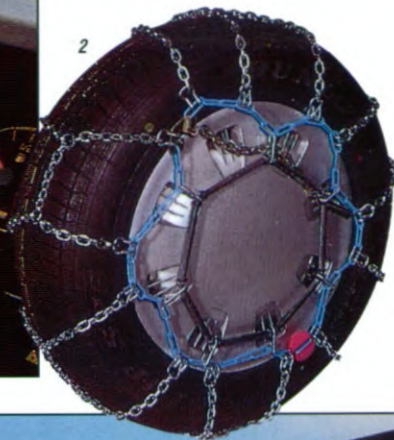
VOOR UW PERSOONLIJKE RENAULT 19 ...

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





1



2

1. ...Voor de sportieve 19-rijder: zwart lederen sportstuur met drie spaken...

2. ...Onmisbaar tijdens de wintersport: sneeuwkettingen met magnetische snelsluiting...

3. ...Fraai zonnedak. Zorgt voor extra licht-inval in het interieur en op warme dagen voor extra ventilatie...

4. ...Allesdragers, die de basis vormen voor aanvullingen als een fietsdrager of surfplankhouder...



3





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