

10.000 Amici: 10.000 Agenti Renault sono, nel mondo intero, al servizio della Vostra Renault. Tutti i Concessionari Renault dispongono di personale tecnico altamente qualificato, di uno stock completo di pezzi di ricambio originali e della attrezzatura specifica.

Garanzia totale al 100%: tutti i veicoli Renault sono garantiti al 100% per un periodo di 6 mesi, senza limite di chilometraggio, sui pezzi di ricambio e sulla mano d'opera.

DIAC Italia - Credito Renault: per acquistare una Renault può essere sufficiente versare un anticipo sul prezzo della vettura. Per il saldo, la DIAC Italia, società finanziaria che cura in esclusiva le vendite a credito della RENAULT ITALIA, ha studiato delle formule di pagamento molto vantaggiose, con rateazioni di 12, 24 e perfino 30 mesi, anche senza cambiali.

Le automobili Renault sono lubrificate con prodotti Elf.

La Renault Italia si riserva il diritto di modificare senza preavviso, tanto i modelli quanto le loro caratteristiche, attrezzature e accessori. Queste caratteristiche attrezzature e accessori possono subire, in certi paesi, variazioni rispetto a quanto descritto dalla pubblicità a titolo indicativo. E' necessario controllare presso il rivenditore le caratteristiche, attrezzature e accessori della vettura ordinata.

RENAULT ITALIA S.p.A.

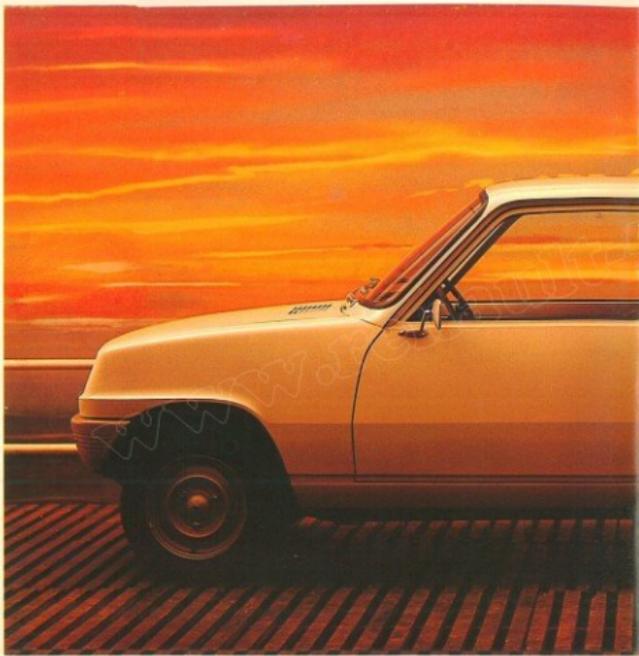
 **RENAULT**



MINIPOPPOINT FRANCE EDITEUR - R.C. PARIS 8 75 07 02 - CREATION PUBLICIS CONSEIL - PRINTED IN FRANCE - 26/10/8

RENAULT 5

Quante versioni esistono della Renault 5? (pag. 3).
Quanto misura la Renault 5? (pag. 5). Qual'è il suo raggio di sterzata? (pag. 5). E l'impianto frenante? (pag. 7). Perché ha una terza porta? (pag. 13). Qual'è la capienza del vano bagagli col sedile posteriore ripiegato? (pag. 13). Quali sono le novità sulla Renault 5 TS? (pag. 15). Perché dei sedili integrali? (pag. 19). Qual'è l'equipaggiamento di serie della Renault 5 TS? (pag. 21).



Chi non conosce oggi la Renault 5 T^E la vettura estera più venduta in Italia. Non assomiglia a nessun'altra. Ma molte altre vorrebbero somigliarle! E' lei che, per prima, ha avuto l'idea di essere compatta e maneggevole per adattarsi agevolmente al traffico cittadino. E di essere al tempo stesso potente, comoda e sicura per lanciarsi in lunghi viaggi. L'idea, inoltre, di offrire, con minimo ingombro, 5 veri posti. E di disporre di un cofano trasformabile che la fa diventare un vero break. Quest'anno la Renault 5 viene proposta in 3 versioni. Ognuna con motore, equipaggiamento e personalità ben distinte. La

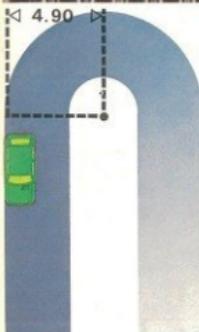
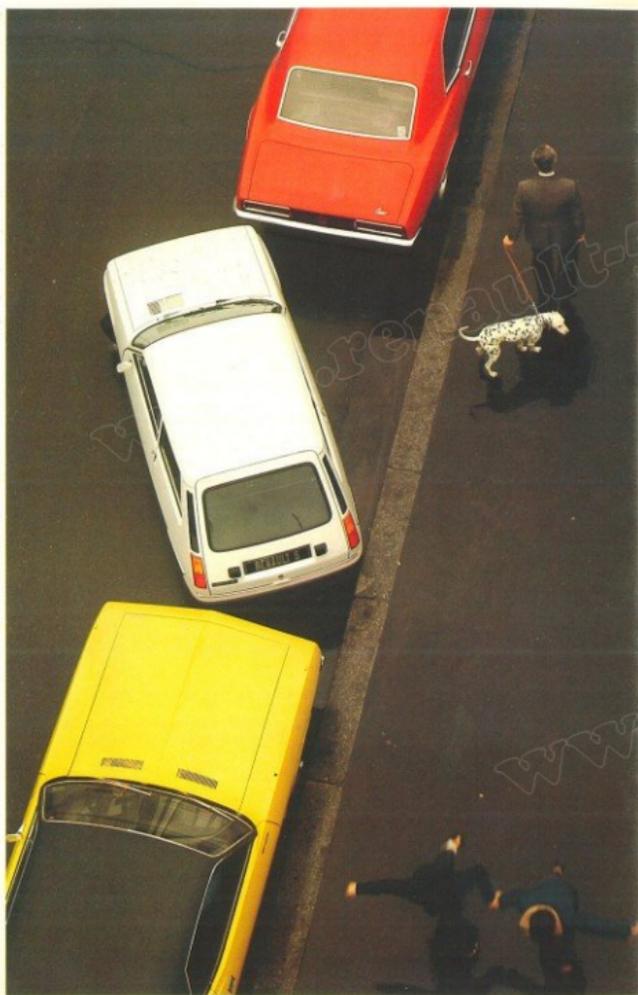
5 L con motore di 845 cc è il modello più economico. La 5 TL è già più potente e ha un motore di 956 cc. La 5 TS è una 1300 compatta, briosa e scattante. Scoprite con noi le ragioni del successo delle Renault 5. Tutto il resto non è che imitazione.

NOVITA sulla Renault 5 (tutte le versioni)

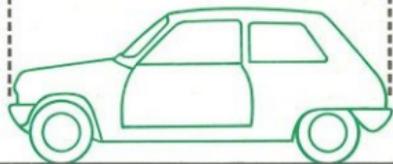
- Rapporto più corto della la marcia ; partenze in salita più facili e minor usura della frizione ;
- comando interno apertura portiere : completamente incassato nel pannello ;
- struttura dei sedili anteriori modificata ; assicura un maggior confort ;
- cerniera di ribaltamento

dei sedili anteriori rinforzata ; rimangono da soli in posizione sollevata ;

- strumentazione con indicatori arancioni fluorescenti ; leggibilità migliorata.



Paraurti in poliestere rinforzato: veri scudi capaci di assorbire urti fino a 7 km/h.

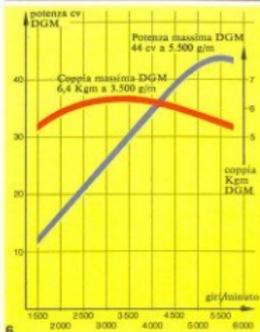
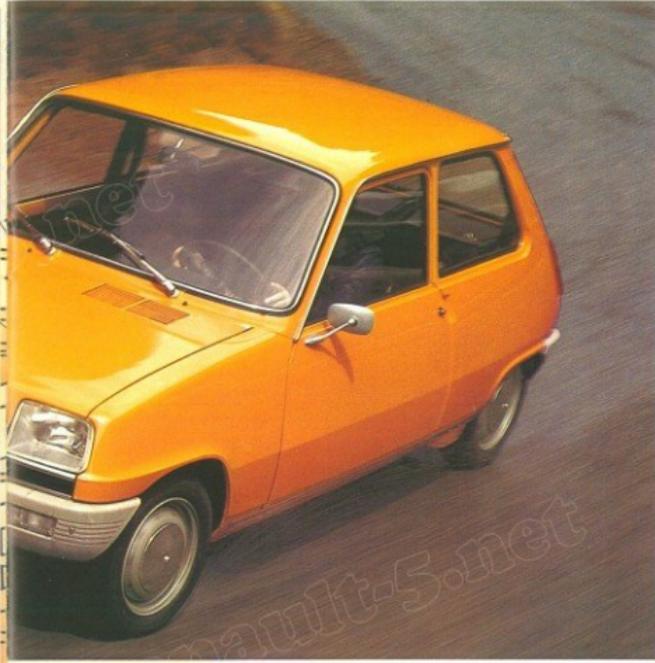


L La prima prova con la Renault 5 dovete farla in città. Non resterete delusi! E' lunga solo 3.50 m. Risultato: può passare dappertutto. Gli ingorghi non le fanno paura. Ovviamente non li può evitare. Ma sa uscirne meglio delle altre: lo sterzo a cremagliera di grande elasticità le è molto utile in questo caso. E il ridotto raggio di sterzata (solo 4,90 m.) le permette di parcheggiare con 2 giri del volante. E poi ci sono i famosi paraurti: larghi e avvolgenti, veri scudi in poliestere rinforzato integrati nella carrozzeria, possono assorbire piccoli urti senza subire alcuna deformazione. Infine la

carrozzeria interamente in acciaio forma con il pianale rigido uno chassis-scocca resistentissimo. Come vedete, la Renault 5 si sa difendere dai tiri mancini. E si difende anche nelle prestazioni. Nella versione L, è equipaggiata da un motore di 845 cc. La velocità di punta è di 125 km/h e le riprese sono più brillanti sia in città che sulla strada. La leva del cambio è collocata sul cruscotto. Infine una razionale strumentazione, posta nell'asse del volante e sotto gli occhi del guidatore, raggruppa tutti i quadranti e le spie necessari.

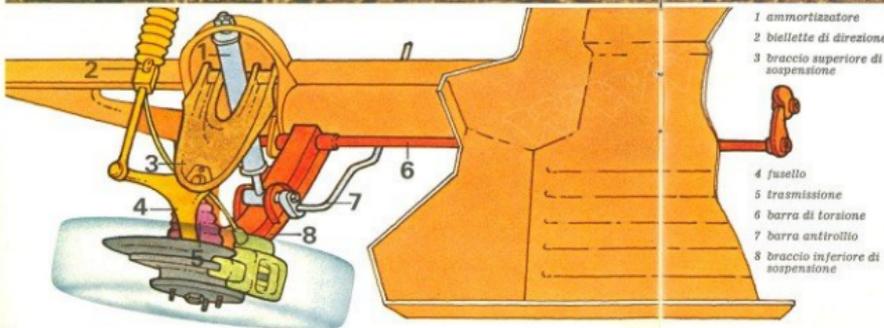
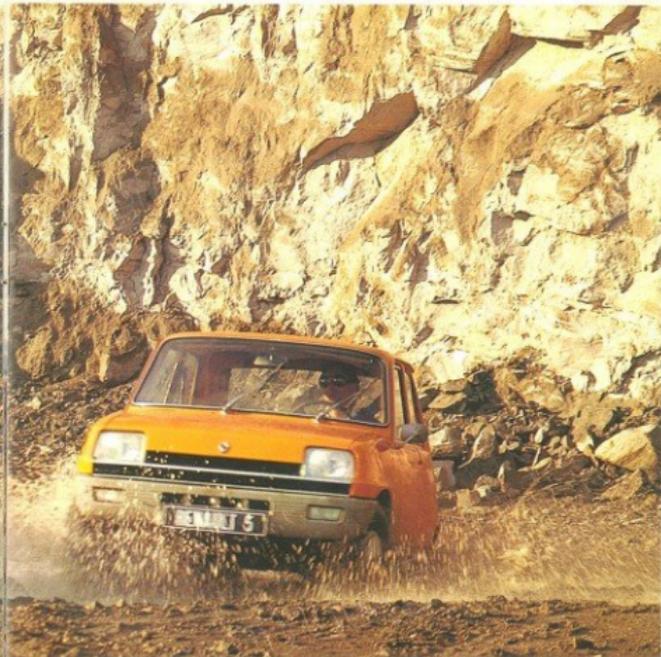
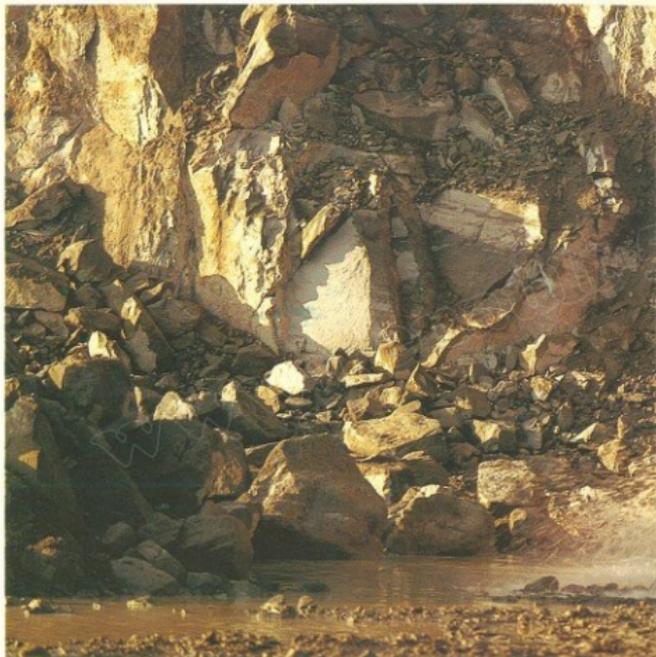
- una feritola spia sui freni anteriori, permette di controllare l'usura delle ganasce senza smontare i tamburi.

NOVITA sulla Renault 5 L:
- Spia dello starter sul cruscotto;



TL Dopo la prova in città, la prova su strada. Anche qui non resterete delusi. Perché la guida della Renault 5 è molto piacevole. Il motore di piccola cilindrata con una notevole coppia a basso regime è un 956 cc con una potenza fiscale di 12 cv solamente. Grazie ad un cambio a 4 rapporti tutti sincronizzati, raggiunge un' elevata velocità di punta, che si traduce nella velocità di crociera. Velocità che può tenere senza rischi di usura per il cambio e il motore perché ha il pignone della 4a marcia montato su un cuscinetto ad aghi. La sicurezza non è cosa da prendere alla leggera. La

Renault 5 è una trazione anteriore, e ciò la assicura una tenuta di strada eccezionale. I freni sono particolarmente efficaci : a disco anteriori, a tamburo posteriori, e tengono conto delle prestazioni del motore. Il comando idraulico comprende un ripartitore di pressione sensibile al carico che evita il bloccaggio delle ruote posteriori in caso di brusca frenata. Altro fattore di sicurezza è l'assenza di angoli morti quando si è al posto di guida : 1,50 m² di superficie vetrata assicurano una visibilità totale.



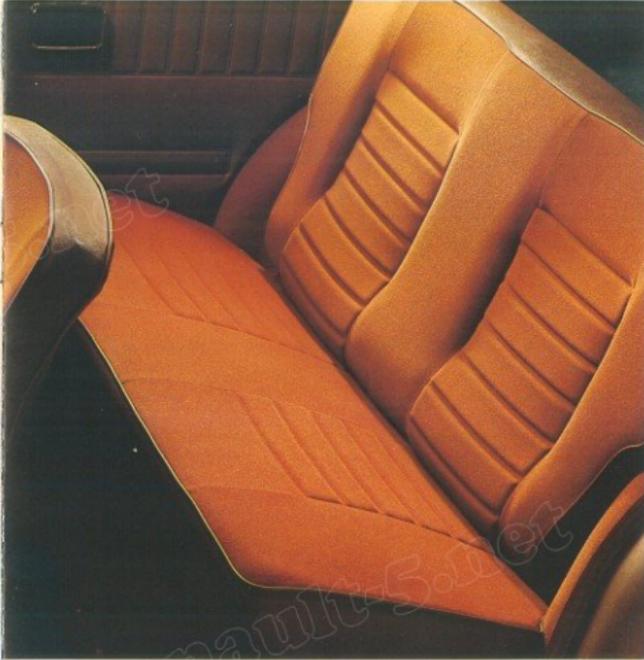
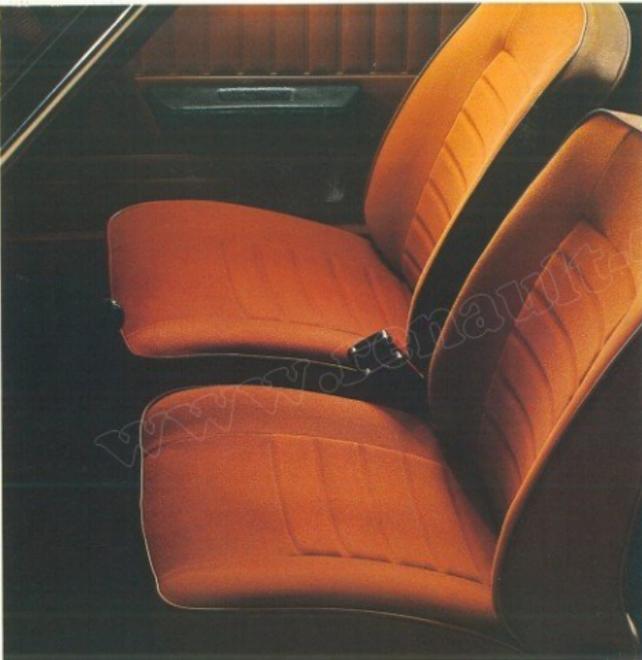
- 1 ammortizzatore
- 2 biellette di direzione
- 3 braccio superiore di sospensione
- 4 fusello
- 5 trasmissione
- 6 barra di torsione
- 7 barra antirollio
- 8 braccio inferiore di sospensione

Un altro importante elemento di sicurezza della Renault 5 è certamente la sospensione, molto ricercata per una piccola vettura. E' a grande escursione e mantiene le ruote incollate al suolo su qualunque fondo stradale. Il sistema comprende barre di torsione longitudinali anteriori e trasversali posteriori e quattro ammortizzatori idraulici telescopici. Le quattro ruote sono indipendenti. Tutto ciò crea una notevole flessibilità che cancella le imperfezioni del fondo stradale e contribuisce al confort dei passeggeri. Ed ecco perché la Renault 5 è perfettamente a suo agio su

ogni strada, e può andare dove le pare e piace: viottoli di campagna, mulattiere, guadi, niente la ferma!

Ruote anteriori e posteriori indipendenti.

Le 4 ruote sono collegate separatamente alla vettura dai propri organi d'attacco e quindi ognuna di esse lavora nelle migliori condizioni per mantenere costantemente il contatto con la strada.



La Renault 5 nasconde bene le sue carte. Vista dal di fuori è una piccola automobile. Ma dall'interno è diversa. E' stata progettata per accogliere e trasportare 5 persone nelle migliori condizioni di comfort. Infatti per una vettura di questa taglia, l'abitabilità è veramente eccezionale. Vi si accede agevolmente dalle 2 grandi porte. E per una maggior comodità dei passeggeri posteriori la cerniera di ribaltamento dei sedili anteriori è stata rinforzata: per entrare o uscire dalla vettura basta sollevarli perchè rimangano da soli in questa posizione. Tecnicamente i sedili della Renault 5 sono il risultato

di lunghi studi effettuati sotto il controllo di medici fisiologi. Assicurano infatti una posizione perfetta al fine di eliminare ogni inutile fatica. Poiché è probabile che non vedrete mai l'interno di un sedile, ecco come è fatto: sopra un'armatura a molle si stende uno strato di poliestere di spessore e densità variabili a seconda della pressione esercitata dalle differenti parti del corpo. Alla base dello schienale si trova una lamina semirigida che sostiene le reni ed evita il rischio di dolori lombari. Questi sedili sono inoltre accordati alla sospensione per eliminare le vibrazioni. I sedili anteriori, separati,

sono regolabili in profondità e con schienali reclinabili. Sono rivestiti di panno molto resistente o di similpelle. Infine le cinture di sicurezza più larghe del normale (60mm) vi aiutano a stare ben installati nel vostro sedile. (Cinture di sicurezza avvolgibili in opzione).



E parliamo ora di equipaggiamento. In questo campo la Renault 5 ha fatto le cose per bene. Da quest'anno sul cruscotto tutti i quadranti e le spie di controllo hanno gli indicatori arancioni fluorescenti per migliorare la leggibilità. La leva del cambio è a cloche.

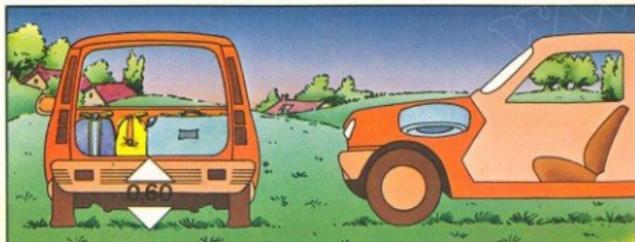
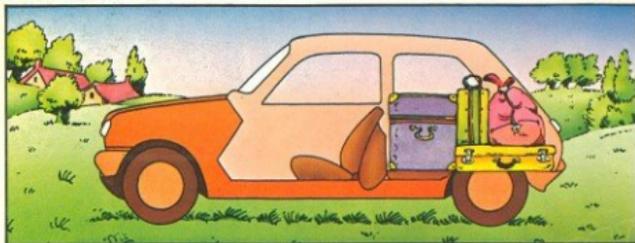
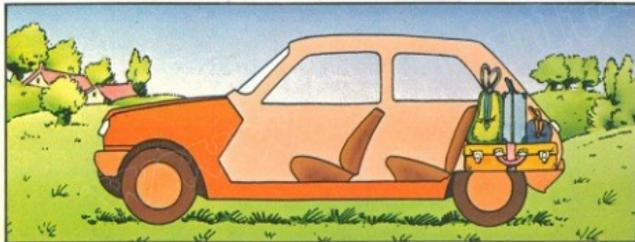
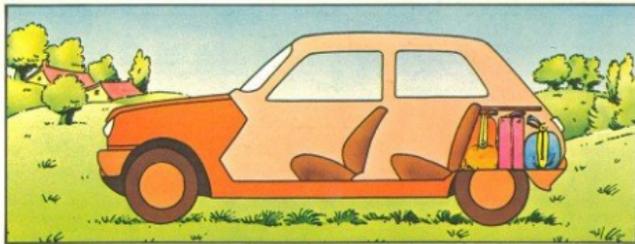
Il tergicristallo è a due velocità. In opzione: il lunotto posteriore termico e il tetto apribile, semplicissimo da manovrare.

Il sistema di climatizzazione, aria fresca o calda, molto efficace. Da notare ancora i posacenere anteriori e posteriori, un bracciolo a ciascuna porta, maniglie di sostegno (una anteriore e due

posteriori), specchio di cortesia e grande vano portaoggetti.

Poi c'è il cofano bagagli, e anche qui la Renault 5 vi riserva delle sorprese. La terza porta posteriore si apre per tutta la larghezza e l'altezza della vettura per facilitare il carico. Il pavimento è interamente piatto e per non dare ingombro la ruota di scorta è sistemata nel cofano motore. L'altezza dal suolo è di 60 cm: per gli oggetti pesanti è molto comodo. Per un carico normale, con 5 persone a bordo e il ripiano posteriore, disponete di un volume di 270 dm³. Per gli oggetti alti, abbassate il ripiano posteriore ed ecco un

volume supplementare: e per i grossi carichi, ribaltate il sedile posteriore in avanti: eccovi con un vano bagagli di 900 dm³. Pensavate di avere una piccola vettura e invece vi ritrovate con un break!

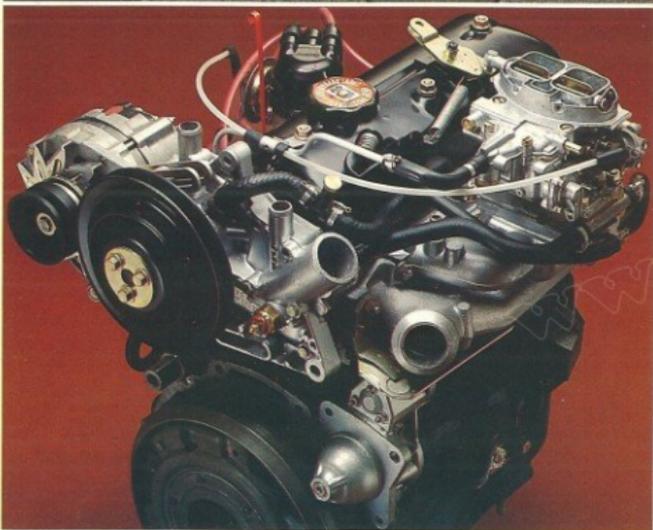


TS La Renault 5 TS è ancora un diverso aspetto della Renault 5. Con lei entriamo con pieno diritto in un campo dove nulla viene trascurato: quello delle grandi stradiste. Poiché appartiene ad una nuova generazione di automobili: le 1300 compatte, con il suo motore di 1289 cc, scattante, brillante e allo stesso tempo sportivo e resistente. Compatta, perché la Renault 5 TS ha saputo conservare tutti i vantaggi della Renault 5: stesso ingombro (è lunga soltanto 3,50 m), stesso raggio di sterzata (solo 4,90 m), stessa disinvoltura nel girare in città. Ha conservato anche

le stesse armi: i famosi paraurti in poliestere stratificato, e gli stessi pregi: 5 posti e il vano bagagli trasformabile. Ma poiché è fatta per i lunghi viaggi, la Renault 5 TS possiede un equipaggiamento di gran classe: per il guidatore come per i passeggeri il confort è totale. Sedili anteriori di tipo integrale con appoggiatesta incorporato, contagiri elettronico, e moquette fanno parte dell'equilibrato equipaggiamento di serie.

NOVITÀ sulla Renault 5 TS
Strumentazione a luce verde diffusa per facilitare la lettura di notte;
- nuovo tipo di braccioli con tasca portaoggetti;

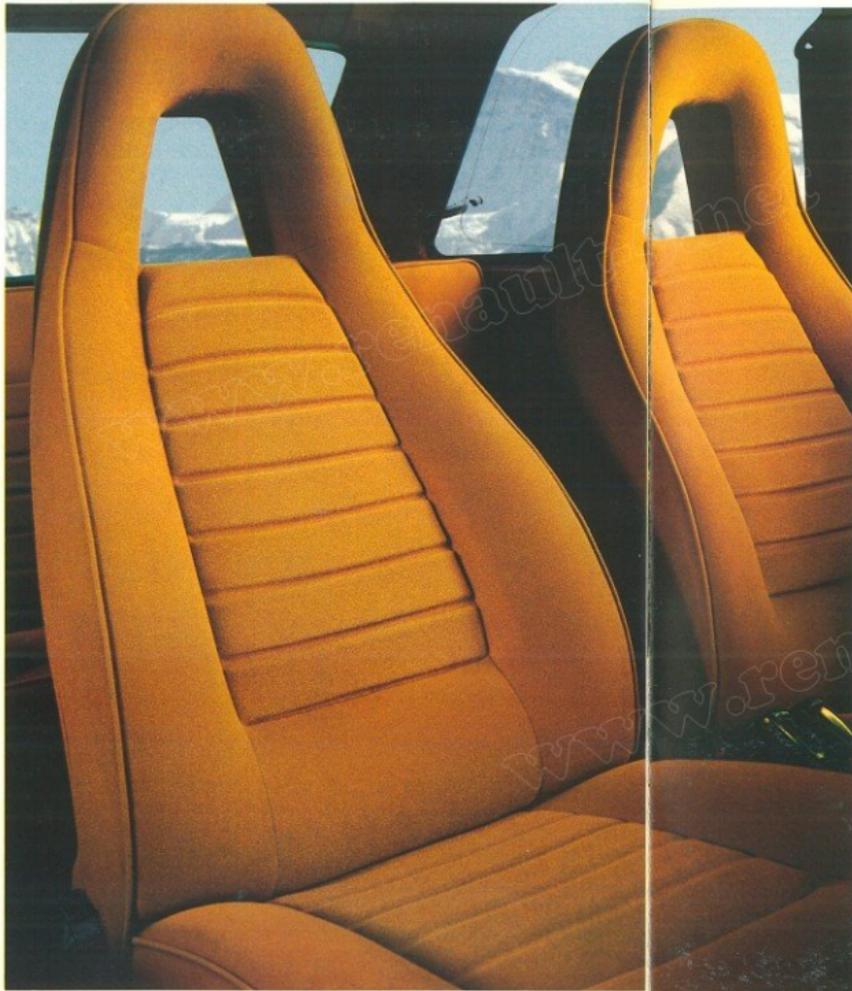
- nuovo gruppo ottico equipaggiato di lampade H4 per una illuminazione più efficace.



E' inutile ritornare sulla qualità cittadina della Renault 5 TS. Sono le stesse della Renault 5. Per contro è interessante scoprire le sue prestazioni da grande strada. Il motore di 1289 cc, con una potenza fiscale di 15 cv, sviluppa 65 cv DGM a 6 000 g/m. Raggiunge la coppia massima a 3 600 g/m: una prova di durata e robustezza. Inoltre potete sempre disporre di una riserva di potenza molto utile nei sorpassi o nelle manovre difficili. Quanto alle accelerazioni sono spettacolari: chilometro con partenza da fermo in 35,4 secondi. Per andare forte e apprezzarlo bisogna

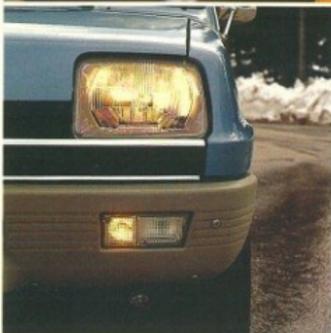
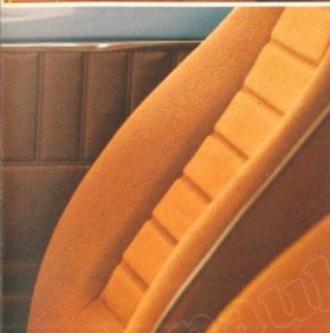
essere sicuri della propria vettura. La Renault 5 TS è una trazione anteriore. In rettilineo come in curva la tenuta di strada è eccezionale. La sospensione a 4 ruote indipendenti e a grande escursione incolla la vettura alla strada. Una barra antirullo anteriore e posteriore completa la sospensione. La frenata è semplicemente fantastica. Freni a disco anteriori, a tamburo posteriori, con comando idraulico e servofreno Master-Vac, doppio circuito con ripartitore di pressione sensibile al carico che evita, in caso di brusca frenata, il bloccaggio delle ruote posteriori. Il cambio con leva a cloche è a 4 rapporti

tutti sincronizzati. Nell'asse del volante imbottito, il cruscotto con la strumentazione chiara e leggibile. Contagiri elettronico, contachilometri con totalizzatore parziale, tergicristallo e lavavetro anteriore e posteriore, spia di controllo del livello liquido freni, spia dello starter e del freno a mano inseriti. Sulla consolle centrale i comandi di climatizzazione luminosi come il posacenere e l'accendino e un vano per l'autoradio e mangianastri.



Chi fa lunghi viaggi dà molta importanza al come stare seduto. Ecco allora i particolari sedili della Renault 5 TS. Sono di tipo integrale con appoggiatesta incorporato e totalmente avvolgenti. Sostengono perfettamente la schiena, la testa, le reni. E per consentire la miglior posizione di guida si spostano avanti e indietro a volontà e facilmente grazie a una comoda barra disposta su tutta la larghezza del sedile. Gli schienali sono reclinabili fino alla posizione orizzontale, per formare delle vere e proprie cuccette. Per permettere ai passeggeri posteriori di entrare e uscire agevolmente, i due

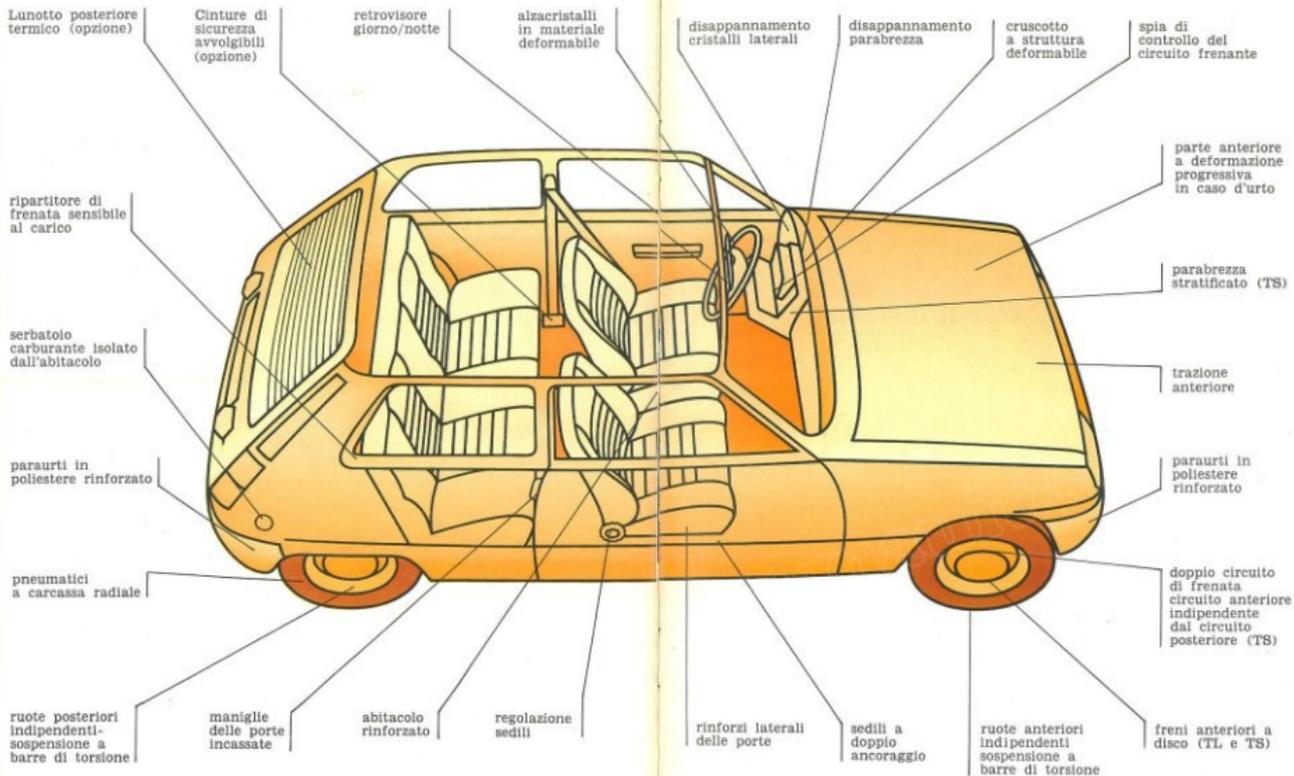
sedili anteriori si sollevano completamente e si inclinano in avanti, restando da soli in questa posizione. L'insonorizzazione della Renault 5 TS è molto curata. Una moquette, intonata al colore dei sedili, ricopre completamente pavimento e parete divisoria del motore, nonché il ripiano posteriore. In opzione: cinture di sicurezza autoavvolgenti.



Avavamo detto che la Renault 5 TS ha un equipaggiamento di gran classe. Ecco. Troverete di serie su tutte le Renault 5 TS: ruote di tipo sportivo, fari allo iodo a lunga portata, sedili di tipo integrale con appoggiatesta incorporato, luci di retromarcia incorporate nei fanalini della targa posteriore, retrovisore giorno/notte, contagiri elettronico, posacenere posteriori, spia di controllo livello liquido freni, accendisigari, posacenere, comandi riscaldamento luminosi, vano portaoggetti, braccioli con tasca portaoggetti, consolle centrale. Interruttore del lunotto posteriore termico,

del ventilatore di climatizzazione, dei fari allo iodo. Bocchette disappannamento vetri laterali. Levetta comando tergicristallo-lavavetro elettrico. Ripiano posteriore rivestito in moquette. Moquette sul pavimento, maniglie di sostegno posteriori con gancetto appendiabiti, tergicristallo-lavavetro del lunotto posteriore termico. In opzione: Tetto apribile, cristalli azzurrati con parabrezza stratificato, tinta metallizzata. Ora conoscete tutte le Renault 5. Non vi resta che una sola cosa da fare: decidere.

E per questo non resta veramente che fare una cosa sola: compiere una prova in città e su strada. Solo così potrete farvi un'opinione personale e senza lasciarvi influenzare. Come, prima di voi, hanno fatto 1 200 000 automobilisti che hanno scelto la Renault 5.



Cofano bagagli trasformabile da 270 a 900 dm³

Ripiano posteriore ribaltabile

Schienali regolabili in inclinazione

Maniglia di sostegno (2 posteriori 1 anteriore)

Strumentazione completa

Tergicristallo a 2 velocità

Motore da 44 cv DGM

Sterzo a cremagliera

Ruota di scorta

Circuito chiuso con liquido antigelo



Pneumatici a carcassa radiale

Ruote posteriori indipendenti

Barre di torsione trasversali

Posacenere posteriore

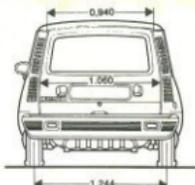
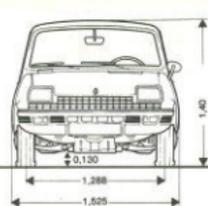
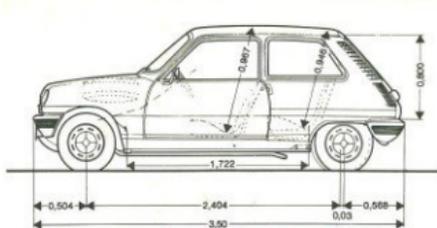
Leva del cambio a cloche

Barre di torsione longitudinali

Elettroventilatore

Barra antirollio

Ruote anteriori indipendenti



Tipo	Berlina a trazione anteriore, 2 porte e 1 portello posteriore rialzabile, 4 posti.	Berlina a trazione anteriore, 2 porte e 1 portello posteriore rialzabile, 4 posti.	Berlina a trazione anteriore, 2 porte e 1 portello posteriore rialzabile, 4 posti.
Carrozzeria	Integramente in acciaio che forma con il pianale rigido uno chassis-secco. 790 Kg. 1060 Kg. Peso totale a pieno carico e carico trainabile 1610 Kg. Da 270 a 900 dm ³	Integramente in acciaio che forma con il pianale rigido uno chassis-secco. 818 Kg. 1160 Kg. 1810 Kg. Da 270 a 900 dm ³	Integramente in acciaio che forma con il pianale rigido uno chassis-secco. 860 Kg. 1200 Kg. 1900 Kg. Da 270 a 900 dm ³
Motore	A 4 tempi, 4 cilindri in linea, posto dietro l'assale anteriore. Monoblocco in ghisa con camicie dei cilindri unido-estrabili. Albero motore a 5 supporti, albero a camme laterale azionato a catena. Testata in alluminio, valvole parallele in testa. Lubrificazione sotto pressione con pompa ad ingranaggi. Raffreddamento a liquido in circuito chiuso con pompa, termostato e vaso di espansione. Cilindrata 845 cc, potenza fiscale 11 CV. Alasaggio per corsa (28 x 90). Potenza massima DGM: 36 CV a 5500 giri/m. Coppia massima DGM: 5,8 Kgm a 2500 g/m.	A 4 tempi, 4 cilindri in linea, posto dietro l'assale anteriore. Monoblocco in ghisa con camicie dei cilindri unido-estrabili. Albero motore a 5 supporti, albero a camme laterale azionato a catena. Testata in alluminio, valvole parallele in testa. Lubrificazione sotto pressione con pompa ad ingranaggi. Raffreddamento a liquido in circuito chiuso con pompa, termostato e vaso di espansione. Cilindrata 956 cc, potenza fiscale 12 CV. Alasaggio per corsa (65 x 72). Potenza massima DGM: 44 CV a 5500 giri/m. Coppia massima DGM: 6,4 Kgm a 2500 g/m.	A 4 tempi, 4 cilindri in linea, posto dietro l'assale anteriore. Monoblocco in ghisa con camicie dei cilindri unido-estrabili. Albero motore a 5 supporti, albero a camme laterale azionato a catena. Testata in alluminio, valvole parallele in testa. Lubrificazione sotto pressione con pompa ad ingranaggi. Raffreddamento a liquido in circuito chiuso con pompa, termostato e vaso di espansione. Cilindrata 1200 cc, potenza fiscale 15 CV. Alasaggio per corsa (72 x 87). Potenza massima DGM: 63 CV a 5000 giri/m. Coppia massima DGM: 9,7 Kgm a 2500 g/m.
Trasmissione	Pezzone monodisco a secco con mozzo ammortizzatore di torsione. Molla a diaframma. Cuscinetto reggipinta a sfere. Comando meccanico. Trasmissione alle ruote mediante due alberi con due giunti omocinetici per ognuno.	Pezzone monodisco a secco con mozzo ammortizzatore di torsione. Molla a diaframma. Cuscinetto reggipinta a sfere. Comando meccanico. Trasmissione alle ruote mediante due alberi con due giunti omocinetici per ognuno.	Pezzone monodisco a secco con mozzo ammortizzatore di torsione. Molla a diaframma. Cuscinetto reggipinta a sfere. Comando meccanico. Trasmissione alle ruote mediante due alberi con due giunti omocinetici per ognuno.
Cambio	4 rapporti avanti tutti sincronizzati e 1 RM. Coppia omica: 4,125:1 (8 x 33).	4 rapporti avanti tutti sincronizzati e 1 RM. Coppia omica: 4,125:1 (8 x 33).	4 rapporti avanti tutti sincronizzati e 1 RM. Coppia omica: 3,825:1 (8 x 29).
Sospensioni	4 ruote indipendenti. Anteriori: quadrilateri trasversali, deformabili, guida assicurata da 2 triangoli sovrapposti, barre di torsione longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici. Il sistema comprende inoltre una barra antirullo. Posteriori: bracci di sospensione tirati, barre di torsione trasversali ed ammortizzatori idraulici telescopici.	4 ruote indipendenti. Anteriori: quadrilateri trasversali, deformabili, guida assicurata da 2 triangoli sovrapposti, barre di torsione longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici. Il sistema comprende inoltre una barra antirullo. Posteriori: bracci di sospensione tirati, barre di torsione trasversali ed ammortizzatori idraulici telescopici.	4 ruote indipendenti. Anteriori: quadrilateri trasversali, deformabili, guida assicurata da 2 triangoli sovrapposti, barre di torsione longitudinali, ammortizzatori idraulici telescopici. Il sistema comprende inoltre una barra antirullo. Posteriori: bracci di sospensione tirati, barre di torsione trasversali ed ammortizzatori idraulici telescopici.
Sterzo	A cremagliera. Demoltiplicazione: 20:1. Numero totale dei giri del volante: 3,75.	A cremagliera. Demoltiplicazione: 20:1. Numero totale dei giri del volante: 3,75.	A cremagliera. Demoltiplicazione: 20:1. Numero totale dei giri del volante: 3,75.
Freni	Anteriori: a tamburo. Posteriori: a tamburo. Comando idraulico con ripartitore di pressione che evita il bloccaggio delle ruote posteriori.	Anteriori: a disco. Posteriori: a tamburo. Comando idraulico con ripartitore di pressione che evita il bloccaggio delle ruote posteriori. Il veicolo è dotato di servofreno, doppio circuito ed un indicatore di livello del liquido freni.	Anteriori: a disco. Posteriori: a tamburo. Comando idraulico con ripartitore di pressione che evita il bloccaggio delle ruote posteriori. Il veicolo è dotato di servofreno, doppio circuito ed un indicatore di livello del liquido freni.
Pneumatici	135 x 330 a carcassa radiale.	145 x 230 a carcassa radiale.	145 x 230 a carcassa radiale.
Impianto elettrico:	12 volt 50 A 140/28 A/h	12 volt 50 A 140/28 A/h	12 volt 50 A 180/36 A/h
Capacità	41 litri Carburante 5,8 litri Liquido di raffreddamento 2,5 litri Olio motore 1,8 litri	41 litri 5,8 litri 2,5 litri 3 litri 1,8 litri	41 litri 6,3 litri 3 litri 1,8 litri
Prestazioni e consumo	135 Km/h Consumo (norma cava) 6,5 litri a 100 Km	180 Km/h 7,5 litri a 100 Km	155 Km/h 7,9 litri a 100 Km
Opzioni	Tetto apribile. Lunotto termico.	Tetto apribile. Lunotto termico. Cristalli azzurrati. Tinta metallizzata.	Tetto apribile. Clature avvolgibili. Cristalli azzurrati. Tinta metallizzata.