

# Projekt-Renault Journal

50 Jahre Renault Alpine A110



Neue Renault Studie - Alpine A110-50

# Fête RENAULTOLOG

4. & 5. August 2012

*Das Festival für  
ALLE Renaultfahrer!*

<http://www.renaultoolog.nl>

RENAULTOLOG

Evenemententerrein, Schorfvenweg 1, 5976 PJ Kronenberg, Holland



Das RENAULTOLOG Festival ist ein internationales Treffen, alles was RENAULT je produzierte trifft sich an diesem Wochenende zu einem einzigartigen Fest! Besitzen Sie ein Auto, einen Transporter, LKW, Schlepper oder sonst etwas aus dem Hause RENAULT? Dann melden Sie sich an, die Teilnahmegebühr pro Fahrzeug beläuft sich auf 15,00€. Anmelden können Sie sich auf [www.renaultoolog.com](http://www.renaultoolog.com)

## Das Festprogramm:

- \*Alle Fahrzeuge von RENAULT auf einem Platz
- \*Neue (Test) Renault Autos, Lieferwagen und Lkws fahren
  - \*Rundfahrt
  - \*Miniaturen und Modelle
  - \*Ersatzteile, Teilemarkt
  - \*Clubpräsentation
  - \*Kinderbelustigungen
  - \*Musikalische Darbietungen



[www.autobedrijf-janssen.nl](http://www.autobedrijf-janssen.nl) [www.losangemagazine.nl](http://www.losangemagazine.nl)  
[webmaster@renaultoolog.nl](mailto:webmaster@renaultoolog.nl) [www.renault-trucks.net/tegelen](http://www.renault-trucks.net/tegelen)



## Vorwort

Lieber Renault-Fan,

die ersten Treffen und Messen des Jahres liegen hinter uns und die Saison steuert immer mehr auf Ihre Höhepunkte zu.

Renault überraschte uns zum 50jährigen Jubiläum der Alpine A110 mit einer neuen Studie, der Alpine A110-50 basierend auf dem DeZir.

Auch Projekt-Renault verzeichnet eine Neuerung, ab sofort gibt es die offiziellen Pressemeldungen nicht nur auf deutsch, englisch und französisch, sondern auch auf niederländisch, portugiesisch und spanisch.

Damit weiten wir die internationale Präsenz noch weiter aus und können Euch hoffentlich, zukünftig noch mehr internationale Renaults präsentieren.

In dieser Ausgabe gibt es den zweiten Teil der „Renault History“ von Andreas Gaubatz und natürlich ausführliche Details zum 50.Geburtstag der Alpine A110 und der neuen Renault Studie A110-50, sowie einen kleinen Bericht über den Megane „blau, weiss, rot“ von Marcel Fiedler.

Ich wünsche Euch Allen eine schöne Saison 2012 und allzeit Gute Fahrt.

Viel Spaß beim Lesen

Jan Erhartitsch



***Das neue Portal für Renault Fans !!!***



**[www.Projekt-Renault.de](http://www.Projekt-Renault.de)**

# Inhalt

Vorwort.....	3
Inhalt.....	4



## RENAULT NEWS:

Renault-Nissan erwirbt Mehrheit an AvtoVAZ.....	5
Deutschland-Premiere für den Renault ZOE auf der AMI Leipzig.....	6
Master und Kangoo Z.E. sind KEP-Transporter des Jahres 2012 .....	7
Renault ehrt 50 beste Händler im „Club de l'élite 2011“ .....	8
Espace mit neuem Markengesicht .....	9
Renault Z.E. Elektrofahrzeuge auf der Nordschleife.....	10
Barbara Schöneberger und Joko Winterscheidt sind Renault Z.E.- Botschafter.....	11
Renault Kangoo Rapid und Trafic sind beste Nutzfahrzeuge 2012.....	12
50 Jahre Renault Alpine A 110: Sportsgeist à la française.....	13 - 19
Neue Renault Studie Alpine A110-50 zu Ehren einer Automobillegende.....	20 - 23
Neuer Renault Clio GPS ab 9.990 Euro erhältlich.....	24

## RENAULT MOTORSPORT NEWS:

Renault Clio führt die VLN-Gesamtwertung nach dem dritten Lauf an.....	25
Carsten Mohe fährt bei seiner Heim-Rallye im Renault Mégane N4 zum Klassensieg.....	26
CLIO CUP Bohemia feiert Premiere beim 24h-Rennen auf dem Nürburgring.....	27
Clio Cup Bohemia bezwingt die Grüne Hölle.....	28
Red Bull Ring empfängt den Clio Cup Bohemia am kommenden Wochenende.....	29

## RENAULT F1 NEWS:

Williams Renault feiert in Spanien ersten Sieg.....	30 - 31
Red Bull Racing-Renault gewinnt Grand Prix von Monaco.....	32- 33

## DACIA NEWS:

Dacia Lodgy feiert Deutschland-Premiere auf der AMI Leipzig.....	34
Dacia siegt souverän im Qualitätsreport 2012.....	35
Dacia Sandero und Duster sind „Restwertriesen 2016“.....	36
Dacia Duster Ice mit Klimaanlage bereits ab 12.290 Euro erhältlich .....	37
Dacia präsentiert die neuen Kombivans Dokker und Dokker Van.....	38
Fussball-Star Mehmet Scholl setzt den Dacia Lodgy in Szene.....	39

## RENAULT KLASSIK:

Renault Historie - Teil 2.....	40 - 43
--------------------------------	---------

## RENAULT SZENE:

Megane „blau weiss rot“ von Marcel Fiedler.....	44-47
Termine.....	48
Impressum.....	49

## Renault-Nissan erwirbt Mehrheit an AvtoVAZ

### Allianz schliesst Partnerschaft mit Rostechologii

Renault, Nissan, AvtoVAZ, die russische Staatsholding Rostechologii und die russische Investmentbank Troika Dialog haben gemeinsam ein Joint Venture unterzeichnet, das zukünftig AvtoVAZ kontrollieren wird, den Hersteller der größten russischen Automobilmарke Lada. Ziel ist es, die Modellpalette des größten russischen Automobilherstellers zu modernisieren, zu erweitern und den Technologietransfer zu beschleunigen. Während Renault und Nissan investieren, übernimmt Rostechologii die Schuldenrestrukturierung von AvtoVAZ.

Renault und Nissan sichern sich mit ihrer Investition von 750 Millionen Dollar 67,13 Prozent an dem Gemeinschaftsunternehmen. Renault trägt bis 2014 in mehreren Etappen 300 Millionen Dollar zur Gesamtinvestition bei, während Nissan 450 Millionen Dollar beisteuern wird. Insgesamt hält das Joint Venture 74,5 Prozent an AvtoVAZ. Im Rahmen des Abkommens übernimmt das neu gegründete Gemeinschaftsunternehmen sämtliche AvtoVAZ-Anteile von Troika Dialog.

Renault hat sich bereits 2008 mit 25 Prozent an AvtoVAZ beteiligt und die grundlegende Restrukturierung des Unternehmens maßgeblich begleitet. Rostechologii verringert den Schuldenstand des größten russischen Automobilherstellers um 238 Millionen Dollar (sieben Milliarden Rubel). Im Gegenzug erhält die Holding die Gewinne aus den vorgezogenen Verkäufen der nicht strategischen Aktiva. Die verbleibenden zinslosen Darlehen in Höhe von 1,56 Milliarden Dollar (46 Milliarden Rubel) werden langfristig garantiert.

Damit ermöglicht das Joint Venture AvtoVAZ eine solide Bilanz und langfristig ausreichende Liquidität.

„Das Abkommen markiert eine weitere Etappe unserer Partnerschaft, die entscheidend zur Modernisierung des größten russischen Automobilherstellers beiträgt“, erklärte Carlos Ghosn, Präsident und Vorstandsvorsitzender der Renault-Nissan Allianz, bei der Vertragsunterzeichnung. „Renault und Nissan werden den Technologietransfer in die russische Automobilproduktion fortsetzen. Zudem werden die russischen Kollegen das multikulturelle Management der Allianz zunehmend verstärken“, so Ghosn weiter.

„Wir freuen uns über den konsequenten Ausbau der Partnerschaft von AvtoVAZ mit der Renault-Nissan Allianz und begrüßen Nissan als neuen strategischen Partner“, sagte Sergei Tschemesow, Vorstandsvorsitzender von Rostechologii und Aufsichtsratsvorsitzender von AvtoVAZ. „Das Joint Venture zwischen Rostechologii und der Renault-Nissan Allianz belegt erneut, welche bemerkenswerten Fortschritte wir mit AvtoVAZ und der Marke Lada erzielt haben.“

Die Renault-Nissan Allianz wird in den kommenden Monaten die finanzielle, juristische und umwelttechnische Situation eingehend prüfen. Bis Ende 2012 werden die beteiligten Partner die endgültigen Verträge unterzeichnen und die geplanten Transaktionen durchführen.

### Erfolgreiche Partnerschaft

Das Joint Venture markiert eine weitere wichtige Etappe der Partnerschaft, nur einen Monat nach der Eröffnung der neuen Fertigungslinie der Renault-Nissan Allianz und AvtoVAZ am



traditionsreichen Standort Togliatti. Auf der neuen Produktionsstraße werden pro Jahr 350.000 Fahrzeuge der Marken Lada, Renault und Nissan gebaut. Insgesamt verfügt das Werk damit über eine Produktionskapazität von einer Million Fahrzeugen.

In dem neuen Werkskomplex werden Fahrzeuge von Lada gebaut. Noch in diesem Jahr beginnt auf der gleichen Fertigungsstraße die Montage von Nissan Fahrzeugen. Ab 2013 folgen zusätzlich zwei Renault Modelle. Insgesamt werden fünf Modelle der drei Marken vom Band laufen. Auch die Produktion von Motoren und Getrieben erfolgt in dem neuen Produktionsbereich.

Russland verzeichnet aktuell in Europa das stärkste Wachstum – ein Trend, der sich auch in den kommenden Jahren fortsetzen dürfte. Grund dafür ist der wirtschaftliche Aufschwung in den mittleren und höheren Einkommenschichten. Inzwischen verdienen über 10 Millionen russische Haushalte mehr als 50.000 Dollar pro Jahr. In 2011 wechselten in dem größten Land der Erde 2,65 Millionen Pkw und leichte Nutzfahrzeuge in Kundenhand. Für 2012 liegen die Schätzungen bei 2,9 Millionen Neuzulassungen. Die Renault-Nissan Allianz verkaufte im vergangenen Jahr 878.990 Fahrzeuge in Russland, davon 578.387 Modelle von Lada. Mit einem Marktanteil von 33 Prozent ist Russland heute nach China und den USA der drittgrößte Markt der Allianzpartner.

Text: Reinhard Zirpel / Renault-Presses  
Fotos: Renault-Presses



### Renault auf der Auto Mobil International 2012

Das rein elektrisch betriebene Kompaktmodell Renault ZOE feiert auf der Messe Auto Mobil International (AMI) vom 2. bis 10. Juni 2012 in Leipzig seine Deutschland-Premiere. Darüber hinaus stehen mit Twizy, Kangoo Z.E. und Fluence Z.E. drei weitere Elektrofahrzeuge auf dem Renault Stand in Halle 1. Die aktualisierten Modelle Twingo, Twingo Gordini R.S., Mégane, Mégane Coupé Renault Sport und Grand Scénic runden den Messeauftritt des französischen Herstellers ab.

Mit dem ZOE präsentiert Renault bereits sein viertes Z.E.-(Zero

Emission)-Serienmodell mit Elektroantrieb. Die Auslieferung beginnt in Deutschland Ende 2012. Der ZOE ermöglicht mit zahlreichen Innovationen ein komfortables und umweltschonendes Fahrerlebnis. Dazu gehören das „Range OptimizEr“-System für eine maximale Reichweite von 210 Kilometern und das Ladesystem „Chamäleon“, das eine Schnellladung mit 400 Volt in nur 30 Minuten auf 80 Prozent der Ladekapazität ermöglicht.

Der Twizy repräsentiert ein völlig neuartiges, revolutionäres Fahrzeugkonzept für den Innenstadtverkehr. Der Elektrozweisitzer ist handlich wie ein Motorroller, dabei emissionsfrei, leise und so einfach

zu fahren wie ein Pkw. Mit lediglich 2,3 Meter Länge und 1,2 Meter Breite findet er auch in engen Parklücken Platz.

Auch die neuen Generationen von Twingo, Mégane und Grand Scénic geben auf der AMI Leipzig mit ihren exzellenten Verbrauchswerten und niedrigen CO<sub>2</sub>-Emissionen ein klares Bekenntnis zum Umweltschutz. Twingo und Twingo Gordini R.S. zeigen darüber hinaus das neue Renault Markengesicht mit dem groß dimensionierten Rhombus vor dem Hintergrund einer schwarzen, zwischen den Scheinwerfern verlaufenden Blende.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Presse  
Fotos: Renault-Presse





## Renault Nutzfahrzeuge überzeugen Experten-Jury

Sieg für den Renault Master und den Elektrotransporter Kangoo Z.E. bei der Wahl zum „KEP Transporter des Jahres 2012“: Der robuste und zuverlässige Renault Master gewann zum dritten Mal in Folge die Importwertung in der Klasse bis 3,5 Tonnen zulässigem Gesamtgewicht. Der Kangoo Z.E. erhielt als besondere Auszeichnung den Innovationspreis der Jury. Insgesamt 32 Fachleute aus der Kurier-, Express- und Postbranche (KEP) testeten im großen Praxisvergleich 20 Transporter in fünf Klassen.

In zwei Tagen legten die Profis auf

mehr als 600 Testfahrten gut 9.000 Kilometer zurück. Zu den Wertungskriterien zählten neben Fahrverhalten und Komfort auch Funktionalität und Wirtschaftlichkeit.

Die Fachzeitschriften „KEP aktuell“, „trans aktuell“ und „Transporter Magazin“ des ETM-Verlags veranstalteten die Expertenwahl zum „KEP Transporter des Jahres“ bereits zum zwölften Mal.

### Zuverlässige Transportpartner: Master und Kangoo Z.E.

Der Renault Master ist in drei Radständen, vier Fahrzeuglängen und drei Laderaumhöhen sowie wahl-

weise mit Vorder- oder Hinterrad-antrieb erhältlich. Dazu kommt ein sparsamer Common-Rail-Dieselmotor, der in drei Leistungsstufen zur Verfügung steht.

Der kompakte City-Lieferwagen Kangoo Z.E. und die Langversion Kangoo Maxi Z.E. werden von einem 44 kW/60 PS starken Elektromotor angetrieben. Seine Energie bezieht der Elektromotor aus einer Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 22 kWh. Sie ist unterflur verbaut, so dass der Laderaum uneingeschränkt zur Verfügung steht.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Presses  
Fotos: Renault-Presses





#### **Auszeichnung für Renault Händler- netz**

Zum vierten Mal in Folge kürt die Renault Deutschland AG zusammen mit der Renault Bank die 50 besten Renault Partner Deutschlands. Ausgezeichnet werden die hervorragende unternehmerische Leistung und das hohe Qualitätsniveau im Jahr 2011.

„Das Renault Händlernetz erzielt dank unternehmerischem Engagement und Sorgfalt im Detail seit Jahren Bestnoten in unabhängigen Werkstatttests“, lobte Michael Borner, Vorstand Vertrieb der Renault Deutschland AG, die ausgezeichneten Renault Partner. „Das hohe

Qualitätsniveau und die exzellente Kundenfreundlichkeit sind heute anerkanntes Merkmal der Marke. Wir werden auch in Zukunft alles daran setzen, um diesen hohen Standard noch weiter zu verbessern“, so Borner weiter.

Alle deutschen Haupt- und Vertragshändler des französischen Automobilherstellers konnten im Kalenderjahr 2011 an dem Wettbewerb teilnehmen. In insgesamt sieben Kategorien in drei Gruppen wurden die Qualität im Kundendienst und Verkaufsprozess, die Professionalisierung im Privat- und Flottenkundenbereich sowie die partnerschaftliche Zusammenarbeit mit der Renault Bank bewertet.

Die Gewinner erhielten im Rahmen eines Ehrungsabends die Urkunde und Sieger-Plakette „Club de l'Élite 2011“. Auch in Zukunft wird Renault den Wettbewerb fortführen und die Professionalität seines Händlernetzes als Beitrag zum Unternehmenserfolg auszeichnen.

Im Vorfeld der Siegerehrung im „Club de l'Elite“ erfolgte international bereits die Wahl der besten Renault Partner zum „Dealer of the Year“. Der internationale Wettbewerb fand 2012 erstmals in Paris statt.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse  
Fotos: Renault-Presse

# **DRIVE THE CHANGE**





### Renault überarbeitet Grossraumlimousine

Neue Optik für den Espace: Im Zuge der jüngsten Modellpflege erhält die Großraumlimousine das neue Renault Markengesicht. Kennzeichen ist das große, aufrecht stehende Markenlogo, das durch den dunklen Kühlergrill hervorgehoben wird. Darüber hinaus um-

schließen Motorhaube und Stoßfänger den Rhombus und werten das Markenzeichen weiter auf.

Auch in der vierten Generation vereint der Vorreiter unter den Großraumlimousinen anspruchsvolles Ambiente, höchsten Komfort, große Variabilität und optimale Sicherheit für alle Passagiere. Seit der Markteinführung des ersten Espace

entschieden sich weltweit über 1,2 Millionen Kunden für den geräumigen Van.

Weitere Informationen zum aktualisierten Espace folgen im Juli.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press





## Renault beim 40. ADAC Zurich 24h-Rennen

Leise durch die grüne Hölle: Rund 235.000 Zuschauer erlebten beim 40. ADAC Zurich 24h-Rennen die Parade von Elektrofahrzeugen auf der berühmten Nordschleife des Nürburgrings.

Mehr als 20 Renault Fluence Z.E., Kangoo Z.E., Kangoo Maxi Z.E. und Twizy gingen dabei zusammen mit 150 weiteren Elektromodellen an den Start und markierten damit

einen neuen Teilnehmerrekord.

Renault ist weltweit der erste Großserienhersteller mit drei Elektromodellen im Programm und fördert weltweit in Kooperation mit über 100 Regierungen, Organisationen und Unternehmen die Elektromobilität.

In Deutschland arbeitet das französische Unternehmen eng mit dem Energieunternehmen RWE zusammen. Der führende europäische Gas- und Stromanbieter veranstal-

tet den eKorso bereits zum zweiten Mal in Folge.

Erstmals beteiligten sich Hersteller und Privatleute gemeinsam an der Leistungsschau auf dem legendären Eifelkurs. Die Motorsportfans bekamen sowohl bereits verfügbare Serienfahrzeuge mit elektrischem Antrieb als auch innovative Mobilitätskonzepte und umweltschonende Rennsportlösungen der Zukunft zu sehen.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press





### Prominente Moderatoren outen sich als Elektro-Starter

Renault hat die Moderatoren Barbara Schöneberger und Joko Winterscheidt als Botschafter für seine Z.E. Elektrofahrzeuge gewonnen. Unter dem Motto „Ich bin ein Elektro-Starter“ übernehmen die beiden Fernsehstars die Hauptrollen in der neu entwickelten TV- und Printkampagne der französischen Marke. Wortgewandt erläutern die TV-Profis die Vorzüge der rein elektrischen und emissionsfreien Modelle Twizy, Kangoo Z.E. und Fluence Z.E und laden zu den

Elektro-Start-Tagen ein: Vom 16. bis 30. Juni können Besucher bei allen teilnehmenden Renault Partnern die Z.E. Fahrzeuge in der Praxis erproben.

Im hitzigen und lauten Wortgefecht schenken sich Barbara Schöneberger und Joko Winterscheidt nichts: In dem unterhaltsamen Renault Z.E. Werbespot, der ab 4. Juni ausgestrahlt wird, bekennen sich die beiden als „Elektro-Starter“ und versuchen sich mit ihrem Wissen über die umweltschonenden Renault Elektrofahrzeuge im flotten Rededuell auszustechen. Die neue

Kommunikationskampagne bildet den Auftakt zu einer langfristigen Partnerschaft, in der Schöneberger und Winterscheidt als Markenbotschafter für die umweltschonenden Renault Z.E. Elektromodelle werben werden.

Renault begleitet die aufmerksamkeitsstarke TV- und Printkampagne mit der zentralen Online-Plattform [www.elektro-start.de](http://www.elektro-start.de), die Besucher detailliert über die neuen Renault Z.E. Fahrzeuge und die Vorzüge der Elektromobilität informiert.

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press





## Doppelsieg für Renault Transporter bei Leserwahl

Der Renault Kangoo Rapid und der Renault Trafic haben bei der Wahl „Die besten Nutzfahrzeuge 2012“ in der Importwertung der Lieferwagen gewonnen. Der Kangoo Rapid erreichte damit bereits zum siebten Mal den ersten Platz bei der Leserwahl der Fachzeitschriften „lastauto omnibus“, „trans aktuell“ und „Fernfahrer“. Mit dem Doppelsieg bestätigt Renault erneut seine Top-Position

bei den leichten Nutzfahrzeugen: Mit aktuell einem Marktanteil von 15,6 Prozent in der Transporterklasse ist das Unternehmen das 14. Jahr in Folge Nummer eins in Europa.

Der Renault Kangoo Rapid erzielte 27,3 Prozent der Leserstimmen und bestätigte damit seinen Spitzenplatz im Segment der Kompaktlieferwagen. Noch deutlicher dominierte der Trafic die Klasse der Transporter bis 2,8 Tonnen zulässigem Gesamtge-

wicht: 41,3 Prozent der Leser gaben dem Erfolgsmodell von Renault ihre Stimme. Der Renault Master konnte sich in der Klasse der Transporter bis 3,5 Tonnen ebenfalls unter den Top Drei platzieren.

In der 16. Auflage der Wahl, die der ETM-Verlag gemeinsam mit der Sachverständigenorganisation DEKRA durchführte, gaben über 8.000 Leser ihr Votum ab.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press





### Automobillegende feiert Jubiläum

Flach, schnell, wendig, leicht: Die Alpine A 110 zählt zu den großen Automobillegenden Frankreichs. 2012 wird „le Turbot“ („der Plattfisch“) 50 Jahre alt. Mit dem Namen A 110 verbinden sich große Rallye-Triumphe, allen voran der Gewinn der internationalen Markenmeisterschaft 1971 und der ersten Rallye-Weltmeisterschaft 1973. Bis heute hat der reinrassige Sportler mit Renault Technik nichts von seiner Faszination eingebüßt. Sein Erfolgsrezept: konsequenter Minimalismus und kompromisslose Sportlichkeit.

Oktober 1962: Auf dem Pariser „Salon de l'Automobile“ herrscht Premierenfieber. Die Autowelt trifft sich erstmals nicht mehr im historischen Grand Palais, sondern in den Ausstellungshallen an der Porte de Versailles zur großen Herbstmesse. Ausgerechnet die kleine Sportwagenmanufaktur Alpine stiehlt hier so manchem großen Hersteller die Schau, denn auf ihrem Stand ist ein Fahrzeug zu sehen, das direkt von der Rennstrecke zu kommen

scheint. Sein Name: A 110 Berlinese „Tour de France“.

Mit 1,13 Meter Höhe reicht der Neuling den meisten Betrachtern gerade einmal bis zur Hüfte. Die aerodynamisch geformte Frontpartie mit Scheinwerfern hinter Plexiglasabdeckungen, die flache Windschutzscheibe, die niedrigen Seitenfenster und die sanft abfallende Heckpartie lassen keinen Zweifel am Wesen des gerade einmal 3,85 Meter langen Zweisitzers aufkommen. Das Kampfgewicht von 575 Kilogramm auch nicht. Der Name des A 110-Schöpfers steht ebenfalls für kompromisslose Sportlichkeit: Jean Rédélé.

### Alpine: erschwingliche Sportwagen auf Renault Basis

Rédélé, ein Renault Händler und Rallye-Pilot aus Dieppe an der Kanalküste, baut seit 1955 in seiner Heimatstadt Sportwagen auf Renault Basis. Zur Erinnerung an seinen Sieg beim Coupe des Alpes 1954 auf einem Renault 4 CV 1063 gibt er ihnen den Markennamen „Alpine“. Der Name wird

dank ausgezeichneter Erfolge bei Rallyes und Langstreckenrennen schnell zum Inbegriff für automobilen Sportsgeist à la française und steht für ein geniales Konzept: Alpine-Modelle sind keine Hochpreis-Exoten, sondern Sportwagen für jedermann, aus bewährten Renault Komponenten komponiert. Deshalb lassen sie sich in jeder Renault Werkstatt warten. Die Alpine Wettbewerbsversionen unterscheiden sich von den zivilen Varianten in erster Linie durch das getunte Triebwerk. Die Optik ist identisch. Dies gibt jedem Kunden das Gefühl, in einem potenziellen Rennwagen zu sitzen.

### Schnelle Schwestern von Renault 4 CV und Dauphine

Als erstes Modell aus eigener Fertigung bringt Rédélé 1955 das kleine, leichte Sportcoupé A 106 auf Basis des Renault 4 CV heraus. Die Typbezeichnung bezieht sich auf die Baureihen-Chiffre des Triebwerks (1060er-Serie). Auch bei den folgenden Modellreihen folgt Rédélés Firma – zumeist – dieser Linie. Der Einbau des Trieb-



werks im Heck bietet handfeste Traktionsvorteile auch auf unbefestigten Straßen. Mit der A 106 startet bei dem Kleinserienhersteller von der Kanalküste auch die Tradition der Kunststoffkarosserie, kombiniert mit einem Plattform- oder Zentralrohrrahmen.

1958 führt die Sportwagen-schmiede aus Dieppe den Typ A 108 ein, zunächst als Cabriolet, ab 1959 auch als Variante mit festem Hardtop. Die Basis bietet der Renault Dauphine. Im September 1960 erscheint bei der Tour de France Automobile die Berlinette A 108. Das flache Heckmotor-Coupé nimmt in Grundzügen bereits die Form der legendären A 110 vorweg und bietet mit seinem niedrigen Gewicht von gerade einmal 530 Kilogramm beste Voraussetzungen für den Renn- und Rallyeeinsatz.

Die A 108 erfüllt mit zahlreichen Siegen und Podiumsplatzierungen voll und ganz die Erwartungen ihrer Schöpfer, so dass bei Erscheinen der A 110 der Name Alpine

bereits weit über die Fachwelt hinaus bekannt ist. Da im Zusammenhang mit den Sportserfolgen stets auch der Name Renault fällt, steht die Leitung des Automobilherstellers aus Billancourt den Aktivitäten Rédélés durchaus wohlwollend gegenüber.

### **Kleiner Motor, großer Fahrspaß**

Für die A 110 hat das Team von Jean Rédélé die gelungene Form der Berlinette A 108 mit viel Feingefühl überarbeitet. Wieder steht die Ziffernfolge für einen neuen Motor: die 956-Kubikzentimeter-Maschine des Renault 8, der im Juni 1962 sein Debüt gefeiert hat. Dank seiner fünf- statt dreifach gelagerten Kurbelwelle bietet das längs eingebaute Vierzylinderaggregat noch bessere Tuning-Möglichkeiten als die technisch ausgereizten Vorläufer aus 4 CV und Dauphine. Statt 44 PS wie im R 8 leistet das Triebwerk in der A 110 anfangs 52 PS und beschleunigt die französische Flunder auf 170 km/h – ein Wert, der Anfang der 1960er-Jahre

selbst in der automobilen Oberklasse eine Ausnahme ist. Seine Kraft überträgt der kleine Vierzylinder über ein 4-Gang-Schaltgetriebe an die Hinterräder. Gegen Aufpreis ist auch eine 5-Gang-Box erhältlich.

Da der Kühler des Renault 8-Motors nicht mehr vor, sondern hinter dem Triebwerk sitzt, werden die seitlichen Lufteinlässe des Vorgängers A 108 überflüssig. Die Konturen bleiben jedoch als dekorative Sicken im Kunststoffkleid erhalten. Seine Atemluft bezieht das Triebwerk über Ansaugöffnungen rechts und links neben der Motorhaube.

### **Leichtgewicht mit Zentralrohrrahmen-Chassis**

Die exzellente Performance der A 110 ist auch eine Frage des Gewichts. Gerade einmal 575 Kilogramm weist Alpine für die Ur-Version von 1962 aus. In späteren Ausführungen legt der gallische Renner auf bis zu 730 Kilogramm zu, aber auch damit zählt die über-



wiegend in der klassischen französischen Rennfarbe Blau geordnete Berlinette zu den leichtesten Serienfahrzeugen ihrer Zeit. Maßgeblich zum Idealgewicht trägt die Kunststoffkarosserie bei. In den Rennversionen wiegt das wohlgeformte Kleid lediglich 27 Kilogramm.

Leichtbau total, das gilt auch für das Chassis: Ein längs liegendes Zentralrohr mit den Aufnahmen für die Vorder- und die Hinterachse sowie ein Hilfsrahmen aus Rechteckrohren für Motor, Getriebe und Differenzial, und fertig ist die Grundkonstruktion. Besonders praktisch: Zum Beheben von Wettkampfverletzungen lassen sich Chassis und Kunststoffkarosserie problemlos voneinander trennen.

Außerdem verzichtet Alpine auf jeglichen verzärtelnden und gewichtstreibenden Komfort. Die Serienausstattung beschränkt sich auf das Nötigste. Die Liste der Komfortoptionen ist ebenfalls überschaubar: Zum Produktionsstart 1962 enthält sie lediglich Liegesitze, Nebelscheinwerfer, die beheizbare Windschutzscheibe und –

ganz wichtig – das Sportlenkrad. Kofferraum? Fehlanzeige. Das Abteil unter der Fronthaube wird vom Benzintank und vom Reserverad in Beschlag genommen. Fürs Gepäck bleibt nur das bisschen Platz hinter den Sitzen.

### Gymnastikprogramm beim Einstieg

Um ins Innere des 1,13 Meter hohen Flachmanns zu gelangen, müssen größer gewachsene Fahrer und Beifahrer ein veritables Gymnastikprogramm absolvieren. In eine Alpine A 110 steigt man nicht ein, man schlängelt sich hinein: Türe auf, rechtes Bein unter das Lenkrad einfädeln, das Gesäß in den Sitz fallen lassen, linkes Bein nachziehen, so sieht der typische Bewegungsablauf aus. Aber auch das gehört zum Alpine-Mythos. Die A 110 ist kein Schönwetter-Auto oder Boulevard-Cruiser, sondern ein Sportwagen von Anfang an.

Einmal drinnen, finden sich Pilot und Copilot in einer halb liegenden Position wieder und betrachten die Welt von schräg unten. Dank der

kompakten Außenabmessungen und des stark eingezogenen Dachs geht es auch ansonsten recht eng zu, die Knie sind auf permanenter Tuchfühlung mit dem Schalthebel, während das Motorengeräusch samt zugehörigen Vibrationen selbst bei den Varianten mit Straßenschalldämpfer fast ungefiltert in die Kabine dringt. „Eines Tages kam man in Frankreich auf die Idee, zwei liegende Männer mit Kunststoff zu überziehen und auf Räder zu stellen“, beschreibt der österreichische Journalist Herbert Völker die Natur der Alpine-Fahrzeuge. Die puristische A 110 verkörpert diesen Minimalismus wie kein zweites Modell.

### Hoch präzise: Lenkung und Fahrwerk

Zum Rallye-Fahrzeug par excellence wird die A 110 durch ihr Fahrwerk. Vorne verfügt die Berlinette über Einzerradaufhängung, hinten kommt eine Pendelachse zum Einsatz, wie sie für Heckmotorfahrzeuge der damaligen Zeit typisch ist. Gegen Ende der Modellkarriere wird die nicht mehr ganz



moderne Hinterachskonstruktion durch Einzelradaufhängungen an Querlenkern ersetzt. Hinzu kommt eine hoch präzise Lenkung, mit der sich bei Bedarf das nach außen drängende Heck sofort wieder einfangen lässt. Meist kommt es erst gar nicht so weit, denn der extrem negative Sturz an der Hinterachse und die günstige Gewichtsverteilung sichern hohe Kurvengeschwindigkeiten – vorausgesetzt, der Alpine-Fahrer bleibt tapfer auf dem Gas stehen. Zusätzlich halten vier serienmäßige Scheibenbremsen das Temperament im Zaum.

### **Mehr Hubraum, mehr Leistung, mehr Sport**

Modellverbesserungen und Modifikationen erfolgen bei der A 110 praktisch laufend. Dies betrifft auch die Motoren. Mitunter sind von ein und demselben Triebwerk mehrere Leistungsstufen parallel im Programm. Leistungsstufe und Motorisierung richten sich danach, ob die Kunden nur „ein bisschen

Sport“ („du sport un peu“), „viel Sport“ („du sport beaucoup“) oder „leidenschaftlichen Sport“ („du sport passionnément“) wünschen, das heißt: das Fahrzeug auf der Rallye-Piste einsetzen wollen.

Die Leistung der 1,0-Liter-Maschine steigt bis 1966 auf 80 PS, womit die A 110 erstmals die prestigeträchtige 200-km/h-Marke erreicht. Zum Modelljahr 1964 erweitert Rédélé das Angebot um eine Version mit dem 1.108-Kubikzentimeter-Aggregat aus dem neuen Renault 8 Major (65 PS). Ein Jahr später können die Käufer eine Variante mit dem auf 95 PS gesteigerten 1,1-Liter-Triebwerk des Renault 8 Gordini ordern.

Das Tuningspektrum bei Alpine ist vielfältig: Je nach Version erhalten die Großserienaggregate aus dem Renault Regal für den Einsatz in der A 110 größere Einlassventile, schärfere Nockenwelle, andere Pleuel, Fächerkrümmer und größere Vergaser. Als Haustuner

von Alpine fungieren Amédée Gordini, der in der Szene ehrfürchtig den Beinamen „Le Sorcier“, der Hexer, trägt, und Marc Mignotet, dessen Spezialität die Hubraumvergrößerung bis an die Grenze des Machbaren ist.

### **A 110 1300/S: neues Spitzenmodell mit Top-Performance**

Mit dem A 110 1300/S zeigt Alpine 1965 auf dem Pariser Automobilsalon, was in Sachen Leistungssteigerung alles möglich ist. Für den Einsatz im neuen Spitzenmodell wird das Gordini-Triebwerk auf 1.296 Kubikzentimeter aufgeböhrt. Die Leistung steigt auf 120 PS. Das entspricht einer Literleistung von 92,6 PS ganz ohne Aufladung. Das Kraftpaket beschleunigt die A 110 auf bis zu 228 km/h, womit „le Turbot“ endgültig in echte Sportwagenregionen vorstößt. „Die Fahrleistungen des Alpine lassen unsere gängigen Sportwagen beinahe wie zweisitzige Attrappen erscheinen“, jubelt



„auto, motor und sport“ angesichts der Performance des 1300er-Modells.

Die Verlegung des Kühlers vom Heck in die Front gewährleistet eine optimale Kühlung des Motors und sorgt für eine bessere Gewichtsverteilung. Clevere Lösung: Die Kühlwasserleitungen verlaufen im Zentralrohr des Rahmens. An die Stelle des alten Wasserkühlers im Heck kommt ein Ölkühler. Der Benzintank wird deutlich vergrößert und wandert hinter die Sitze. Um besonders lange Etappen bewältigen zu können, behalten manche Wettbewerbsausführungen allerdings das Spritreservoir unter der Fronthaube.

### 1965: Alpine Modelle jetzt auch vom Renault Händler

Das Jahr 1965 ist noch in anderer Hinsicht bedeutend für Alpine: Erstmals sind die Modelle aus Dieppe über das Renault Händlernetz zu kaufen. Damit erhält die engagierte Truppe von Jean Rédélé endgültig die höheren Weihen aus der Konzernzentrale in Billancourt. Speziell für Käufer im Ausland erleichtert dies den Erwerb der fran-

zösischen Renner erheblich.

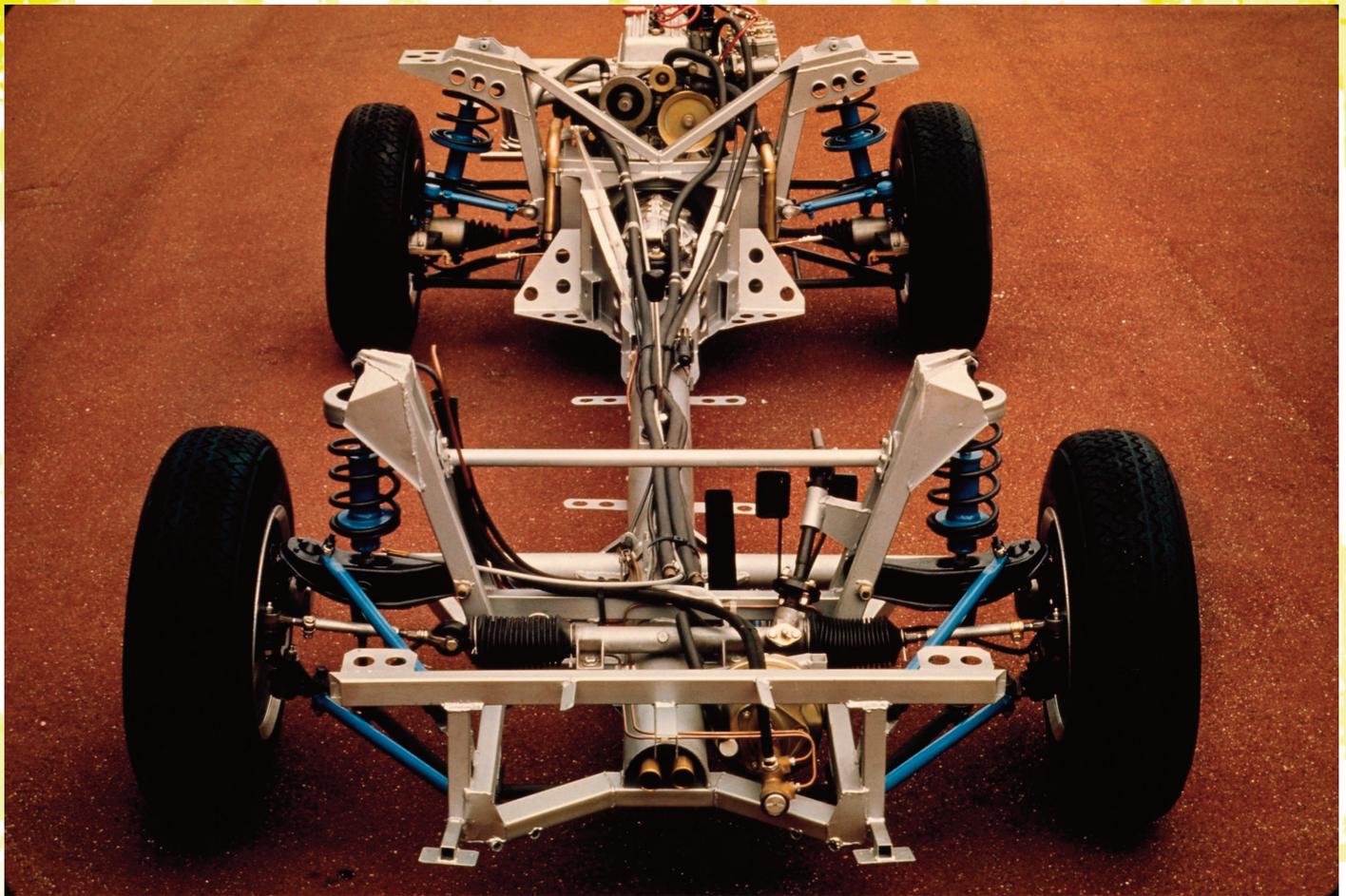
Außerdem bringt Renault 1965 den R 16 heraus. Der Neuling glänzt nicht nur mit seiner revolutionären Schrägheckarchitektur, auch unter der Motorhaube hat er Aufsehenerregendes zu bieten: den ersten komplett aus Aluminium gefertigten Motor von Renault. Das moderne 1.470-Kubikzentimeter-Triebwerk stößt in Dieppe schnell auf Interesse, denn es bietet bessere Perspektiven für das Tuning als die mittlerweile am Limit angelangten Triebwerke auf Basis des R8-Gordini-Motorblocks.

Nur ein Jahr nach seinem Debüt im R 16 feiert der Aluminiumvierzylinder als neue Basismotorisierung für die A 110 Premiere, selbstverständlich standesgemäß leistungsgesteigert: Statt 55 PS wie in der Großserienausführung leistet das Leichtmetallaggregat im A 110-Heck 70 bis 90 PS. Mit dem neuen Leichtmetallaggregat ist die Flunder 180 bis 190 km/h schnell. Außerdem erhält der gallische Renner in allen Varianten zwei große Zusatzscheinwerfer, die ihn noch attraktiver machen.

### A 110 1600 S: heißes Eisen für den Sporteinsatz

Getreu der Devise, dass Hubraum durch nichts zu ersetzen ist, legt Rédélé 1968 noch einmal nach und ersetzt die 1,5-Liter-Maschine durch die 1.565-Kubikzentimeter-Variante des Renault 16 TS. Anfangs ist das Triebwerk in Ausführungen bis 102 PS erhältlich. 1969 debütiert als heißes Eisen für den Sporteinsatz die 225 km/h schnelle Alpine A 110 1600 S mit 138 PS.

Der 1,6-Liter-Treibsatz kommt wie gerufen, denn ab Ende der 1960er-Jahre stehen Alpine und die A 110 plötzlich bei den großen internationalen Rallyes im Rampenlicht. Bislang ist die Firma aus Dieppe fast ausschließlich bei Wettbewerben innerhalb Frankreichs angetreten. Eine Ausnahme bildeten lediglich Langstreckenrennen. 1968 legen Renault und Alpine jedoch ihre Motorsportaktivitäten zusammen, die Equipe aus Dieppe wird zum offiziellen Werksteam der Régie Nationale. Die neu geregelte Kooperation sieht die Konzentration auf den Rallye-Sport vor.



### Mit Renault Unterstützung auf die große Rallye-Bühne

Dank gebündelter Ressourcen und der wendigen A 110 kommt Alpine groß raus. Ein erstes Ausrufezeichen setzt der Beinahe-Sieg von Gérard Larousse bei der Rallye Monte Carlo 1968. Der Alpine-Pilot scheitert nur deshalb, weil Zuschauer am Col de Turini ausgangs einer Kurve Neuschnee auf die Strecke gekippt haben, um das Spektakel noch dramatischer zu gestalten. Die Folge: Larousse, deutlich in Führung liegend, verliert die Kontrolle und kommt von der Strecke ab. Ein Fehlschlag zwar, aber auch ein Vorgeschmack auf kommende Rallye-Erfolge der A 110.

Mit ihrem heulenden Motorensound und ihrem tänzelnden, in schnellen Kurven stets nach außen drängenden Heck avanciert die französische Flunder schnell zum Publikumsliebling. Neben der Variante 1300/S etabliert sich ab 1971

besonders die 1600 S als Garant für Siege und Podiumsplätze. Um noch mehr Leistung herauszukitzeln, bohrt der nimmermüde Marc Mignotet den 1,6-Liter-Motor auf 1.798 und später auf 1.860 Kubikzentimeter auf. Als Berlinette 1800 sorgen auch diese hubraumstärksten Versionen auf den Rallye-Strecken für Furore. Mit bis zu 180 PS zählen sie außerdem zu den leistungstärksten Ausführungen.

### Seriensiege und Meistertitel

Krönung der Renault Alpine Motorsportaktivitäten ist der Gewinn der internationalen Markenmeisterschaft 1971 und der ersten Rallye-Weltmeisterschaft 1973. In beiden Jahren gelingt den Alpine Piloten obendrein ein spektakulärer Dreifachsieg bei der Rallye Monte Carlo. Zum echten Seriensieger avanciert die A 110 bei der Rallye Lyon-Charbonnières (1968, 1969, 1970, 1971, 1972), dem Coupe des Alpes (1968, 1969, 1971), der Tour

de Corse bzw. Rallye Korsika (1968, 1970, 1972, 1973), der Akropolis-Rallye (1970, 1971, 1973) und der Rallye San Remo (1970, 1971, 1973).

### 1972: Start ins Turbo-Zeitalter mit der A 110

Noch in anderer Hinsicht schreibt die A 110 Motorsportgeschichte: Für das „Critérium des Cévennes“ 1972 rüsten der experimentierfreudige Motorenspezialist Mignotet und der junge Ingenieur Bernard Dudot das 1600 S-Aggregat mit einem Turbolader aus. Der Motor bringt auf dem Prüfstand 240 PS, für den Renneinsatz wird er vorsichtshalber auf 200 PS gedrosselt.

Die Bedenken sind gerechtfertigt: Der nach den Worten von Alpine-Testfahrer Alain Serpaggi mit drei bis vier Sekunden (!) Verzögerung brutal einsetzende Turboschub verlangt akrobatische Fähigkeiten am



Volant. Dennoch gelingt dem unerschrockenen Jean-Luc Th  rier unter Aufbietung all seines Könnens im ersten Rennen gleich der erste Sieg. Es ist gleichzeitig der erste Erfolg für ein turbogeladenes Fahrzeug im europäischen Motorsport.

Für Renault markiert der Triumph beim „Crit  rium des Cevennes“ den Einstieg in die Turbo-Ära. Früher als die meisten anderen europäischen Gro  serienhersteller erkennt das Unternehmen das Potential aufgeladener Triebwerke im Rennsport. Unter der Federführung Dudots entsteht 1976/77 der erste Turbomotor für die Formel 1. 1978 gewinnt Renault mit Turbo-Power bei den 24 Stunden von Le Mans, und ab 1980 f  hrt der französische Hersteller aufgeladene Motoren auf breiter Front in die Serie ein.

### Absatzrekorde durch Rallye-Siege

Die Rallye-Erfolge treiben den A 110-Absatz in ungeahnte Höhen: 1971 verlassen 1.029 Exemplare der Berlinette die Fabrik in Dieppe, so viel wie nie zuvor. Auch die futuristisch gezeichnete, wesentlich komfortablere A 310, die im März des gleichen Jahres ihre Premiere feiert und eigentlich als Nachfolgerin auserkoren ist, kann daran nichts ändern. Erst die Ölkrise 1973 hinterlässt in den Zulassungszahlen deutliche Spuren.

Dieppe ist nicht der einzige Produktionsort für die A 110. Auch

bei FASA in Spanien, DiNA in Mexico und Willys Overland in Brasilien wird der Kunststoffrenner in Lizenz gebaut. Als einer von wenigen Herstellern aus dem Westen kann Alpine mit Hilfe von Renault sogar eine Fertigung jenseits des Eisernen Vorhangs organisieren. Zwischen 1968 und 1969 entstehen bei Bulgaralpine in Sofia rund 100 Lizenz-Exemplare der A 110. 1969 und 1970 nehmen Bulgaralpine-Fahrzeuge sogar an der Rallye Monte Carlo teil.

### Furioses Karriereende

Nach den Rallye-Erfolgen wendet sich Alpine, wo Renault seit 1973 die Aktienmehrheit innehat, dem Projekt Le Mans zu. Trotz ihres vorgerückten Alters wird die A 110 dennoch weiterhin gehegt und gepflegt. So erhält das Modell 1600 SI mit 91 kW/124 PS (1973-1975) erstmals eine Benzineinspritzung. Neu ist auch die Einzelradaufhängung hinten nach Vorbild der A 310 anstelle der Pendelachse.

Dennoch neigt sich die Karriere des Klassikers allmählich ihrem Ende zu. Das wissen auch die Fans und bescheren dem kn  ppelharten Sportgerät, kaum dass der   lschock vorüber ist, nochmals einen veritablen Boom: 1976 werden 907 Einheiten der heiß geliebten Flunder abgesetzt. Damit erlebt „le Turbot“ 14 Jahre nach seiner Premiere sein zweitbestes Verkaufsjahr. Auf den Rallye-Pisten der Welt glänzt die

Berlinette in den Händen von Privatfahrern derweil noch immer mit guten Ergebnissen.

Motorseitig frischt Alpine die ehrwürdige Heckschleuder noch ein letztes Mal auf und legt das Modell 1600 SX mit 70 kW/95 PS und nunmehr 1.647 Kubikzentimetern auf. Auch in dieser, im Vergleich zu den Modellen 1300/S und 1600 S deutlich zivilisierten Version macht die A 110 noch immer „starke Männer schwach“, wie die zeitgenössischen Werbetexter dichten.

### 1977: Produktionsende nach 7.489 Exemplaren

Doch die Tage der A 110 sind unwiderruflich gezählt. 1977 steht für das Schwestermodell A 310, das bei Alpine bislang eher ein Schattendasein fristet, endlich ein V6-Motor zur Verfügung. Das 110-kW/150-PS-Aggregat treibt die französische Antwort auf den Porsche 911 auf eindrucksvolle 220 km/h Spitze, vom Prestigegewinn durch die zwei zusätzlichen Zylinder ganz abgesehen. Die A 110 kann damit nicht mehr mithalten. So kommt mit dem neuen Top-Modell auch das Aus für den heiß geliebten Plattfisch. Im Juli 1977 rollt das 7.489. und gleichzeitig letzte Exemplar von der Montagelinie, ausnahmsweise nicht in Blau, sondern in Grün.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Presse  
Fotos: Renault-Presse



## Klassiker neu interpretiert

Hommage an einen Klassiker: Mit der Studie Alpine A110-50 feiert Renault den 50. Geburtstag des kompromisslosen Sportlers Alpine A 110. Das Concept Car vereint typische Stilelemente der Automobillegende aus den 1960er und 1970er-Jahren mit Merkmalen der neuen Renault Formensprache, wie etwa dem neuen Markengesicht. Auch die blaue Karosserielackierung ist dem historischen Vorbild nachempfunden. Als technische Basis des Renault Alpine A110-50 dient das Wettbewerbsfahrzeug Mégane Trophy.

„Die Entwicklung dieses Concept Cars war ein großes Abenteuer, das unsere ganze Kreativität forderte. Wir wollten ein zeitgemäßes Fahrzeug schaffen, das die Leidenschaft von Renault für den Motorsport verkörpert“, erklärt Axel Breun, Di-

rektor Renault Konzeptfahrzeuge. „Für jeden im Team wurde mit der Arbeit an der Alpine Studie ein Traum wahr. Unser Ziel war eine moderne Interpretation der A 110 im Einklang mit ihrem Erbe“, so Laurens van den Acker, Senior Vice President Corporate Design bei Renault.

## Designdetails zitieren historisches Vorbild

An das historische Vorbild erinnern unter anderem die runden Zusatzscheinwerfer in der Front mit gelben LED-Leuchten und das stark gewölbte Heckfenster, das beim Renault A110-50 den Blick auf den Motor freigibt. Auch der markante Grat in der Mitte der Fronthaube ist der Berlinette „Tour de France“ nachempfunden, wie die A 110 bei ihrem Marktdebüt 1962 getauft wurde. Dies gilt ebenfalls für die seitlichen Lufteinlässe. Sie sind eine

Reminiszenz an die dekorativen Sicken in den Seitenpartien des Originals. Im Concept Car dient die rechte Öffnung der Kühlung des Getriebes und die linke der Kühlung des Motorraums.

## Neue Lackfarbe erinnert an das Alpine Blau

Eine Verbeugung vor der flachen „Flunder“ aus der Sportwagenschmiede von Jean Rédélé (1922-2007) stellt schließlich auch das Blau der Karosserielackierung dar. Der Farbton wurde eigens für die Renault Studie komponiert und ähnelt dem klassischen Alpine Blau der A 110. Die von kraftvollen Rundungen geprägte Karosserie ist komplett aus Kohlefaser gefertigt. Wie bei hochkarätigen Supersportwagen ist die Fronthaube vorne angeschlagen, während die Motorhaube nach hinten öffnet.



Von den Studien DeZir, CAPTUR, R-Space und Frenzy übernimmt der Renault A110-50 das neue Renault Markengesicht. Kennzeichen ist der prominent platzierte Renault Rhombus. Damit das chromglänzende Markenzeichen noch plastischer hervortritt, ist es vor einer schwarzen, quer über die Frontpartie verlaufenden Blende platziert, die die Scheinwerfer elegant miteinander verbindet und die Breite des Fahrzeugs betont.

„Die sportliche Studie besitzt wie auch die historische Berlinette den Charakter einer Skulptur und steht für die drei Schlüsselwörter unserer Designphilosophie: einfach, sinnlich und warm“, so Concept-Car-Direktor Breun.

### Lenkrad im Rennwagen-Stil

Im vorwiegend schwarz gehaltenen Innenraum des Zweisitzers dominiert sachlich-sportliche Atmo-

sphäre. Zu den Highlights zählt das Lenkrad mit Farbdisplay. Auf ihm lässt sich eine Vielzahl von Informationen abrufen. Die Technik hierfür stammt aus der Rennserie Formel Renault 3.5. Der Fahrersitz mit dem Schriftzug „Renault Alpine A110-50“ ist mit Sabelt Renngurten ausgestattet.

### Stabiler Gitterrohrrahmen, ideale Gewichtsverteilung

Der Renault Alpine A110-50 basiert auf dem Mégane Trophy mit Rohrrahmen-Chassis und Mittelmotor-Layout. Mit einem Leergewicht von lediglich 880 Kilogramm erweist sich das Concept Car als würdiger Nachfolger der leichten A 110. Die Gewichtsverteilung von 47,8 Prozent auf der Vorderachse und 52,2 Prozent auf der Hinterachse gewährleistet höchste Fahrstabilität.

Für den Einsatz im neuen Renault

Concept Car wurde die Rahmenkonstruktion gezielt modifiziert und versteift. So erhielt der im Vergleich zum Mégane Trophy nochmals flachere Renault Alpine A110-50 unter anderem einen niedrigeren Überrollbügel und abgesenkte Aufnahmepunkte für den Motor. Im Chassis integrierte Pneumatikzylinder können das Fahrzeug bei Bedarf anheben. Auf diese Weise lassen sich Servicearbeiten an der Rennstrecke, wie etwa Reifenwechsel, noch schneller erledigen.

### Bodeneffekt sorgt für Top-Aerodynamik

Die Renault Studie zeichnet sich durch hohe aerodynamische Effizienz aus. Renault erreicht dies unter anderem durch einen Frontsplitter, der einen Teil der Luft unter das Fahrzeug lenkt, einen glatten Unterboden und einen Heckdiffusor, der die unter dem Fahrzeug entlangströmende Luft



beschleunigt. Auf diese Weise entsteht ein Unterdruck, der den Renault Alpine A110-50 förmlich an den Boden saugt. Der verstellbare Heckflügel verstärkt die Bodenhaftung zusätzlich.

Zur aerodynamischen Optimierung bedienten sich die Entwickler der computergestützten Strömungsmechanik (Computational Fluid Dynamics, kurz: CFD), wie sie auch in der Formel 1 zum Einsatz kommt. Hierbei wird mit Hilfe spezieller Software und leistungsfähiger Rechner der Luftfluss unter- und oberhalb des Fahrzeugs sowie im Heckbereich simuliert.

## Lupenreines Rennfahrwerk

Vom Mégane Trophy übernimmt der Renault Alpine A110-50 den Radstand von 2.625 Millimetern. Die Spurweite ist auf 1.680 Millimeter vorne und 1.690 Millimeter hinten verbreitert, wodurch sich

das Einlenkverhalten in Kurven verbessert. Variable Stoßdämpfer bieten zahlreiche Möglichkeiten zur Fahrwerksabstimmung.

Die 21-Zoll-Räder mit Zentralverschluss ermöglichen den Einbau groß dimensionierter Bremsen: Vorne kommen innenbelüftete Bremsscheiben mit 356 Millimeter Durchmesser und 6-Kolben-Bremsätteln zum Einsatz. Hinten verzögern Scheibenbremsen im 330-Millimeter-Format mit 4-Kolben-Sätteln.

## Kraftpaket mit 400 PS und 3,5 Liter Hubraum

Der Renault Alpine A110-50 wird vom gleichen 3,5-Liter-V6-Mittelmotor angetrieben wie das Cupmodell Mégane Trophy. Das Aggregat mit Vierventiltechnik und vier oben liegenden Nockenwellen mobilisiert 294 kW/400 PS. Dies entspricht einer spezifischen Leistung

von 84 kW/114 PS pro Liter Hubraum. Der Saugmotor basiert auf einem Serientriebwerk der Renault-Nissan Allianz. Frischluft bezieht das Aggregat über eine Ansaugöffnung, die in das Dach integriert ist.

## Sequenzielles 6-Gang-Getriebe für schnelle Gangwechsel

Der Renault Alpine A110-50 überträgt seine Kraft über ein halbautomatisches sequenzielles 6-Gang-Getriebe mit Schaltwippe am Lenkrad und 2-Scheiben-Kupplung an die Hinterräder. Das Getriebe ist längs hinter dem Motor eingebaut.

Noch mehr Bilder zur Alpine A110 und zur Studie A110-50 gibt es in der „Projekt-Renault Galerie“.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press





### Exklusives Sondermodell

Das neue Renault Sondermodell Clio GPS bietet zum Vorzugspreis ab 9.990 Euro Mittelklassekomfort in der Kompaktklasse. Das Ausstattungsspektrum umfasst neben der manuellen Klimaanlage und einem hochwertigen Pioneer Audiosystem auch das portable Navigationsgerät TomTom® Start 20 CE Traffic. Die auf **2.000 Exemplare begrenzte Edition** ist ab Juni bei den Renault Partnern erhältlich.

Der Clio GPS ist als Drei- und Fünftürer verfügbar. Die Basis für das attraktive Sondermodell bildet der Clio Expression in der Benzin-

motorisierung 1.2 16V 75 mit 55 kW/75 PS.

Das zum Gesamtpaket zählende TomTom® Start 20 CE Traffic mit 4,3-Zoll-(11-cm)-Touchscreen ist dank intuitiver Benutzeroberfläche leicht bedienbar und greift bei der Routenberechnung auf den umfangreichen Informationspool von TomTom® zurück. Auf Basis dieser Daten berechnet IQ Routes die je nach Wochentag und Tageszeit effizienteste Strecke.

Darüber hinaus verfügt der Clio GPS über eine serienmäßige Pioneer Audioanlage. Das System kann MP3-Dateien abspielen und ver-

fügt darüber hinaus über die Bluetooth®-Schnittstelle sowie die Plug-&-Music-Schnittstelle mit 3,5-Millimeter-Klinken- und USB-Anschluss für externe Audioquellen.

Die Ausstattung komplettieren die manuelle Klimaanlage, elektrische Fensterheber vorne, Zentralverriegelung mit Funk-Fernbedienung und LED-Tagfahrlicht. Ab Werk sind außerdem die elektrische Servolenkung, das höhenverstellbare Lenkrad und der höhenverstellbare Fahrersitz an Bord.

Text: Thomas May-Englert / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press





### Renault im Langstrecken-Motorsport

Bei der Generalprobe zum 24h-Rennen bot der Nürburgring am vergangenen Wochenende ein Fahrerfeld mit mehr als 200 Fahrzeugen. Dabei gab es einen überraschenden Führungswechsel in der VLN-Gesamtwertung und Langstrecken-Motorsport der Extraklasse.

Mit mehr als 18 Renault Clio in der dritten Startgruppe des insgesamt 212 Teilnehmer starken Feldes, startete am Samstag der 54. ADAC ACAS H&R Cup bei frühlingshaftem Eifelwetter. Hatten die Wetterverhältnisse bei den ersten beiden Saisonläufen noch die Geschehnisse auf der Rennstrecke mitbestimmt, so war das Wetter an diesem Renntag der Garant für zahlreiche Zuschauer entlang der Nordschleife.

Am Ende des Qualifyings hatten

sich die Cup3-Gewinner des zweiten Saisonlaufs, Jannik Olivo und Elmar Jurek auf dem TKS-Clio, hinter dem Gespann Goedicke/Schläppi von Schläppi Race-Tec einsortieren müssen. Direkt dahinter in der Startaufstellung folgte Karl Brinker von Vulkan-Racing Mintgen Motorsport. Innerhalb der ersten Stunde des 4-Stunden Rennens hatte sich jedoch bereits das spätere Siegerfahrzeug der Cup3-Wertung mit Olivo und Jurek an die Spitze gesetzt.

Lag Karl Brinker nach der Hälfte der Renndauer noch auf dem zweiten Platz vor dem Clio von Schläppi Race-Tec, fand sich dieser am Ende des Rennens auf dem 15. Platz der Cup3-Klasse wieder. Hinter den finalen Zweiten Goedicke und Schläppi beendeten Knut Wolf und Michele DiMartino das Rennen auf Platz Drei, welches auf Grund eines Unfalls im Bereich Tiergarten drei Minuten vor dem offiziellen Rennende mit der roten

Flagge abgebrochen wurde.

Mit Tim und Dirk Groneck aus Melle, fuhr der Viertplatzierte der Cup3-Klasse den ersten Platz der Clio Cup Speed Trophy Sonderwertung ein. Mit dieser Platzierung sicherten sich die Niedersachsen den zweiten Platz der Speed Trophy-Wertung die nun von den Zweitplatzierten dieses Rennens Frei und Raab von RL-Racing angeführt wird. Dritter und Vierter in der Geldwertung wurden zwei Clio von Roadrunner Racing aus Köln vor dem Schweizer-Gespann Muster/ Lüscher.

Weitere Informationen rund um das Motorsport-Engagement der Renault Deutschland AG finden Sie auf der offiziellen Website <http://www.renault-sport.de>. Weitere Informationen zur VLN Langstrecken Meisterschaft Nürburgring finden Sie unter <http://www.vln.de>

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press



Beim vierten Lauf zur Deutschen Rallye-Meisterschaft (DRM), der AvD-Sachsen-Rallye, feierte Renault Pilot Carsten Mohe einen viel umjubelten Klassensieg. Auf heimischem Terrain konnte sich der Crottendorfer gegen starke Konkurrenz behaupten und kam auf dem hervorragenden sechsten Gesamtrang ins Ziel.

Wieder einmal wurde die Sachsen-Rallye ihrem Ruf als einer der anspruchsvollsten DRM-Läufe gerecht. Wechselhafte Wetterbedingungen und die ultraschnellen Wertungsprüfungen rund um Zwickau verlangten den Lenkradartisten alles ab. Renault Mégane N4-Pilot Carsten Mohe präsentierte sich bei seiner Heim-Rallye in Top-Form. Der Sachse feierte gemeinsam mit Copilotin Katrin Becker seinen ersten Divisionssieg in der laufenden DRM-Saison und ließ dabei auch deutlich leistungsstärkere Fahrzeuge hinter sich.

„Die Rallye war wie erwartet sehr schwierig. Das unbeständige Wetter erschwerte die Reifenwahl. Am ersten Tag hatten wir auf zu harte Slicks gesetzt, dadurch übersteuerte unser Auto recht stark. Auf der zweiten Etappe begann es dann zu regnen. Hier hatten wir die richtigen Pneus aufgezogen und konnten sehr gute Zeiten fahren“, berichtet der Kfz-Meister aus Crottendorf.

Nach vier von sieben DRM-Läufen liegt er mit seinem rund 290 PS starken Fronttriebler in der Division 3 auf dem zweiten Meisterschaftsrank.

Im Vergleich zum Vorjahr konnte sich der amtierende Deutsche 2WD-Meister auf den sehr schnellen Prüfungen rund um die sächsische Automobilstadt Zwickau nochmals steigern: „Wir waren deutlich schneller als vergangenes Jahr und konnten teilweise sogar mit den leistungsstärkeren Allradlern mithalten. Unser Auto funktionierte wieder einmal

hervorragend, wir hatten keinerlei technische Probleme“, so ein freudestrahlender Mohe. „Das Glück war diesmal auf unserer Seite. An dieser Stelle möchte ich mich auch bei meinem gesamten Team bedanken. Die Jungs haben wieder einmal einen tollen Job gemacht, ohne sie wäre dieser Erfolg nicht möglich gewesen.“

Auch Youngster Toni Mosel zeigte im Renault Twingo R2 des Teams Mohe Rallyesport eine hervorragende Vorstellung. „Er hat einen weiteren großen Schritt nach vorne gemacht. Bei seinem ersten DRM-Lauf konnte er mit sehr guten Zeiten beeindrucken und meisterte die teils schwierigen Bedingungen mit Bravour“, lobte Carsten Mohe. „Wir geben ihm die nötige Zeit, die er braucht, um sich weiterzuentwickeln.“

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse  
Fotos: Renault-Presse



## CLIO CUP Bohemia 2012

Gemeinsam mit der niederländischen Schwesterserie des erfolgreichen Markenpokals starten mehr als 50 Renault Clío auf der legendären Nordschleife.

Zum mittlerweile vierzigsten Mal seit 1970, wird das bedeutende 24-Stunden-Rennen am kommenden Samstag auf der Nordschleife des Nürburgrings ausgetragen. In der zweiten Saison seines Bestehens hat auch der Renault Clío Cup Bohemia (CCB) dieses Motorsport-Großereignis in den eigenen Rennkalender aufgenommen.

Gemeinsam mit der Partnerserie Clío Cup Nederlands starten beim Rahmenrennen, kurz vor Beginn des 24-Stunden Klassikers durch „die Grüne Hölle“, mehr als 50 Renault Clío RS III „Cup“. Damit bilden sie im Starterfeld zwischen Porsche Carrera und Mini die größte Gruppe. Dies ist leicht nachzuvollziehen – ist der frontgetriebene Clío doch eines der meistverkauften Tourenwagenmodelle, das derzeit auf europäischen Renn-

strecken zu finden ist.

Für den Clío Cup Bohemia ist das 24-Stunden-Rennen am Wochenende die zweite Station der noch jungen Saison 2012. Jedoch wird schon der dritte Saisonlauf auf der legendären Berg-und-Tal-Strecke in der Eifel ausgetragen. Die insgesamt 13 Rennen im Kalender des CCB verteilen sich auf „nur“ sieben Rennwochenenden in vier Ländern. Mit dieser Verteilung der Rennen auf eine relative geringe Zahl an Terminen, bekommen junge Fahrer ab 16 Jahren die Möglichkeit ihre rennsportlichen Fähigkeiten zu entwickeln ohne die Verantwortung von Schule, Ausbildung oder Beruf zu vernachlässigen.

Im Rahmen der 24-Stunden dürfen jedoch erst Fahrer ab 18 Jahren ins Cockpit steigen, da die Strecke einen hohen Anspruch, selbst an erfahrene Rennfahrer darstellt. Um jedoch nicht auf wichtige Punkte beim Kampf um die Meisterschaft verzichten zu müssen, sorgen Streichresultate für einen fairen Ausgleich für die jungen Piloten. So wird der derzeit Drittplatzierte

der Gesamtwertung Jan Kisiel (PL), leider nicht antreten können.

Der Rennverlauf führt die Fahrer nach einer Einführungsrunde über die gesamte Nordschleife, auf vier Rennrunden über die mehr als 25 Kilometer lange Strecke. Am Ende des Rennens werden die beiden Clío Cups separat gewertet.

### Zeitplan:

Do. 17.05. 16:30 – 17:30 freies Training

Fr. 18.05. 08:15 – 09:15 Qualifikation

Sa. 19.05. 11:35 Rennen

Weitere Informationen rund um das Motorsport-Engagement der Renault Deutschland AG finden Sie auf der offiziellen Website <http://www.renault-sport.de>. Weitere Informationen zum CLIO CUP finden Sie unter <http://www.cliocup.cz>.

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Presse  
Fotos: Renault-Presse



Mit einer Startergruppe von insgesamt 45 Renault Clio haben der Clio Cup Bohemia und sein niederländisches Pendant am Samstag im Rahmen des 24-Stunden Rennens am Nürburgring ihren dritten Saisonlauf absolviert.

Nach einem Qualifying auf nasser Strecke am Freitagmorgen zeigte sich die Eifel am Samstag von der freundlichen Seite und schickte die Fahrer bei Sonnenschein und Wolken auf die 25 km lange Nordschleife. Insgesamt galt es, vier Rennrunden nach einer Einführungsrunde zu überstehen. Für viele Fahrer beider Rennserien war das Rennen über die legendäre Eifelstrecke eine Premiere.

Somit standen am Ende eines weitestgehend unfallfreien Rennens besonders Nordschleifen-erfahrene Piloten auf dem Podium. Marc-Uwe von Niesewand (GER) und Dino Calcum (GER), beides Schützlinge von Team Schläppi

Race-Tec aus der Schweiz, fuhren nacheinander auf das Treppchen. Überraschungs-Dritter wurde der Schweizer Frederic Yerly vom Gruyère Racing Team bei seiner Nordschleifen-Premiere. Drei Hundertstelsekunden vor von Niesewand ging der Fahrer des niederländischen Clio Cups Jeroen Bleekemolen über die Ziellinie. Die schnellste Rennrunde im Clio Cup Bohemia fuhr Frederic Yerly mit 10:12.491. In der Meisterschaftsgesamtwertung führt nun Frederic Yerly mit 71 Punkten vor Daniel Hadorn (63) und Marc-Uwe von Niesewand (55). Auf den Plätzen vier und fünf befinden sich Tomas Pekar (46) und Dino Calcum (41).

1. v. NIESEWAND Marc-Uwe, GER | Schläppi Race-Tec | 41:01.907

2. CALCUM Dino, GER | Schläppi Race-Tec | 41:09.776

3. YERLY Frederic, SUI | Gruyère Racing Team | 41:10.431

4. ECKL Armin, GER | AMC Burgau - Steibel MS | 41:11.519

5. HADORN Daniel, SUI | Wüst Motorsport | 41:40.755

6. RUH Michael, SUI | Schläppi Race-Tec | 42:08.112

7. AHRENS Alf, GER | Schlaug Motorsport | 42:09.093

8. EBERLE Pascal, GER | Steibel Motorsport | 42:10.326

9. KERN Thomas, GER | Schlaug Motorsport | 42:15.933

10. Osborne Alex, GBR | ApoSport | 42:16.957

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Pressé  
Fotos: Renault-Pressé

## Red Bull Ring empfängt den Clio Cup Bohemia am kommenden Wochenende



Nach der Hatz des Clio Cup Bohemia im Rahmen des 24-Stunden-Rennens auf dem Nürburgring geht es für die Renault Boliden am 2./3. Juni im österreichischen Spielberg weiter. Dort debütiert man im Rahmen der Deutschen Tourenwagen-Masters.

Das Rennen durch die „Grüne Hölle“ in der Eifel war bereits für viele ein Highlight in der noch jungen, zweiten Saison des Clio Cup Bohemia (CCB). Nun steht am kommenden Wochenende im österreichischen Spielberg, wo die Rennserie erstmalig im Rahmen der DTM gastiert, ein weiterer Höhepunkt an.

Der ehemals unter dem Namen A1-Ring bekannte Kurs ist nach umfangreicher Renovierung eine der modernsten Rennstrecken Europas. Darüber hinaus freuen sich die Organisatoren des CCB über die Möglichkeit, den noch jungen Markenpokal im Rahmen der DTM einem breiten Publikum vorzustellen.

Piloten, Teams und Organisatoren sind gespannt auf das Renn-Debüt in der Steiermark. Mit 4318 Metern ist der Red Bull Ring der zweitkürzeste Kurs im Kalender der diesjährigen CCB-Saison. Er verfügt über insgesamt sieben Kurven (2 links, 5 rechts) und eine Fahrbahnbreite zwischen 12 und 13 Metern. Da der derzeit Führende des Gesamtklassements, Frederic Yerli aus der Schweiz, am kommenden Wochenende seiner Teilnahme im Rahmen des Eurocup im belgischen Spa den Vorzug gibt, rechnen sich die Verfolger Daniel Hadorn (2.) und der Gewinner des Rennens auf der Nordschleife, Marc-Uwe von Niesewand (3.), gute Chancen aus, wichtige Punkte im Kampf um die Meisterschaft zu sammeln. Nach zwei je halbstündigen Trainings am Freitag und dem Qualifying am Samstagnachmittag steigen die Clio Piloten am Sonntag gleich zweimal ins Cockpit.

Alle Ergebnisse und Berichte sind über die offizielle Seite des Clio

Cup unter [www.cliocup.cz](http://www.cliocup.cz) oder unter [www.renault-sport.de](http://www.renault-sport.de) abrufbar. Während Training, Qualifying und Rennen können die Geschehnisse auf der Rennstrecke über die Facebook-Seite des Clio Cup Bohemia mitverfolgt werden.

### Zeitplan des Rennwochenendes am Red Bull Ring:

Freitag, 1. Juni

8.30 bis 09.00 Uhr  
1. Freies Training

16.30 bis 17.00 Uhr  
2. Freies Training

Samstag, 2. Juni

16.15 bis 16.45 Uhr Qualifying

Sonntag, 3. Juni

8.15 bis 08.45 Uhr Rennen 1  
17.05 bis 17.35 Uhr Rennen 2

Text: Carsten Wiezorek / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press



## Grand Prix von Spanien

Der Venezolaner Pastor Maldonado hat mit seinem Sieg beim fünften Lauf zur diesjährigen Formel 1-Weltmeisterschaft den ersten großen Erfolg für die Partnerschaft zwischen dem Team Williams GP und Renault besiegelt. Der 27-jährige war von der Pole Position gestartet. Beide Unternehmen haben zwischen 1989 und 1997 eine ganze Ära im Grand Prix-Sport geprägt und dabei gemeinsam 64 Siege errungen. Für den Rennstall von Teamgründer Frank Williams war es der insgesamt 114. Erfolg in der Königsklasse des Motorsports, für Renault der 144.

Rang drei und damit einen weiteren Podestplatz eroberte der Finne Kimi Räikkönen für Renault. Der Pilot des Lotus F1 Teams überquerte die Ziellinie nur wenige Sekunden hinter Fernando Alonso und vor seinem Teamkollegen Ro-

main Grosjean. Damit setzten drei der vier Ersten auf den RS27-Achtzylinder von Renault.

Red Bull-Racing erlebte einen schwierigeren Auftakt in die europäische Formel 1-Saison. Titelverteidiger Sebastian Vettel, der eine Boxen-Durchfahrtsstrafe wegen Nichtbeachtung Gelber Flaggen erhalten hatte und bei einem Reifenwechsel den Frontflügel wechseln lassen musste – kämpfte sich mit einem engagierten Schlusspurt noch von der neunten bis auf die sechste Position nach vorne. Mark Webber im zweiten Red Bull-Renault RB8 verpasste als Elfter den Sprung in die Punkteränge nur knapp. Auch der Australier hatte zuvor die Nase seines Boliden tauschen lassen.

Caterham F1 brachte beide Fahrzeuge ins Ziel. Heikki Kovalainen wurde 16., Vitaly Petrov belegte Rang 17.

Williams-Pilot Bruno Senna musste seinen FW34 in der 13. Runde nach einer Kollision mit Michael Schumacher abstellen.

In der Fahrerwertung liegt Sebastian Vettel weiterhin an der Spitze, nun aber punktgleich mit Fernando Alonso. Red Bull Racing führt in der Konstruktors-Wertung, während das Lotus F1 Team näher zum Zweitplatzierten aufschließen konnte. Williams F1 belegt nach dem Erfolg in Barcelona den sechsten Rang. Caterham rangiert weiterhin auf der elften Position.

## Jean-François Caubet, Geschäftsführer Renault Sport F1

„Wir freuen uns alle sehr für Williams F1 und sind sehr stolz, dass unsere neue Partnerschaft dem stolzen Erbe der ersten Ära gerecht wird. Das Paket aus Renault Motor und Williams-Chassis funktioniert schon seit dem Saisonbeginn sehr



gut und machte Hoffnung auf gute Ergebnisse – in Barcelona haben wir jetzt das bestmögliche Resultat erreicht. Dieser Sieg ist eine großartige Belohnung für die Teams von Williams in Grove und Renault Sport F1 in Viry. Wir waren überzeugt, gemeinsam erfolgreich sein zu können und haben das jetzt früher als erwartet bewiesen.

Unsere Freude wird natürlich überschattet von dem Feuer-Zwischenfall in der Williams-Box nach dem Rennen. Aus der Mannschaft von Renault Sport F1 wurde niemand verletzt, aber wir sind in Gedanken bei den Freunden von Williams und unseren Partnern bei Caterham, die ebenfalls betroffen waren. Wir wünschen den Verletzten alles Gute und eine schnelle Genesung.“

### Rémi Taffin, Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Unser RS27-Triebwerk hat bei allen Partnerteams an diesem Rennwochenende sehr gut funktioniert. Wir kennen Barcelona von den Wintertestfahrten besser als jeden anderen Kurs. Trotzdem gibt es auf jeder Strecke ein paar knifflige Herausforderungen, die wir meistern müssen. Dazu zählen hier die Fahrbarkeit und das Beschleunigungsverhalten in den langsameren Passagen. Dies mit hohen Endgeschwindigkeiten auf der langen Geraden zusammenzubringen, ist eine zentrale Aufgabe. Drei Autos mit Renault Motoren unter die ersten Vier zu bringen, ist ein fantastisches Ergebnis. Es zeigt, dass sich unsere Vorbereitungen ausgezahlt haben.

Herzlichen Glückwunsch an Pastor Maldonado zu seinem ersten Grand Prix-Sieg und an Williams F1 für ihren ersten Triumph seit 2004. Mit einer neuen Motor-Chassis-Kombination so frühzeitig zu siegen, ist ein außergewöhnlicher Erfolg. Dieser Sieg unterstreicht, wie gut die Systeme und Prozesse beider Partner aufeinander abgestimmt sind.

Wir wünschen unseren Kollegen bei Williams nach dem Zwischenfall in der Garage alles Gute und freuen uns darauf, diese tolle Form im weiteren Saisonverlauf bestätigen zu können.“

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Presse  
Fotos: Renault-Presse, Media Renault, Williams F1 Press, Media Renault Sport





### GP von Monaco

Der diesjährige Grand Prix-Sieger in den Straßen von Monte Carlo heißt Mark Webber. Für den Red Bull Racing-Pilot ist es bereits der zweite Erfolg im Mittelmeer-Fürstentum, jeweils herausgefahren mit Motor-Power von Renault. Damit hat bei jedem einzelnen der bisherigen sechs Saisonrennen ein anderer Fahrer den Sieg errungen – die letzten drei Erfolge sicherten sich jeweils Fahrer mit V8-Motoren von Renault. Webber nahm das Rennen von der ersten Startposition aus in Angriff und überquerte die Ziellinie nach 78 Runden vor Nico Rosberg und Fernando Alonso. Für den französischen Automobilhersteller ist es der sechste Sieg in Monaco und der dritte hintereinander für Red Bull Racing und Renault.

Sebastian Vettel, Webbers Teamkollege, wurde Vierter. Der amtierende Weltmeister hatte für einen langen ersten Turn auf die härtere Rennreife gemischt und konnte

sich so nach seinem späten Boxenstopp vor Lewis Hamilton setzen.

Kimi Räikkönen erreichte als einziger Fahrer des Teams Lotus das Ziel, der Finne belegte den neunten Platz. Romain Grosjean im zweiten Lotus-Renault wurde bereits beim Start in eine Kollision verwickelt und musste seinen Rennwagen abstellen. Die gleiche Unfall-Kettenreaktion eliminierte auch den Williams-Renault des Spanien-Siegers Pastor Maldonado aus dem Großen Preis von Monaco. Für Rang zehn ließ sich Maldonados Teamkollege Bruno Senna einen WM-Punkt gutschreiben.

Heikki Kovalainen beendete den sechsten Saisonlauf auf Platz 13. Für den Finnen und seinen Rennstall Caterham ist es das beste Ergebnis des Jahres. Der Renault Partner rückt damit in der Konstrukteurswertung an Marussia vorbei auf die zehnte Position vor. Am Steuer des zweiten Caterham-Renault musste Vitaly Petrov auf-

grund eines elektrischen Problems in Runde 15 aufgeben.

Mit diesem Ergebnis hat Red Bull-Renault seine Führung in der Konstrukteurswertung vor McLaren und Ferrari weiter ausgebaut. Lotus-Renault belegt nun Rang vier, während Williams-Renault auf Platz sechs geführt wird. Sebastian Vettel und Mark Webber liegen in der Fahrertabelle mit jeweils 73 Punkten nur drei Zähler hinter Fernando Alonso.

### Rémi Taffin, Leiter der Formel 1-Aktivitäten von Renault Sport F1

„Der Große Preis von Monaco stellt die Motorenhersteller in der Formel 1 vor eine besondere Herausforderung, denn dieses Rennen ist einzigartig im WM-Kalender. Entsprechend zufrieden sind wir mit dem Sieg und drei weiteren Platzierungen in den Punkterängen. Unser Glückwunsch gilt Mark Webber, der seinen ersten Sieg in diesem Jahr eingefahren hat. Er



stand während des gesamten Rennens unter hohem Druck und hat dieses Resultat mehr als verdient. Red Bull-Renault konnte alle Monaco-Grands Prix der vergangenen drei Jahre gewinnen – auch über dieses Ergebnis bei unserem Heimrennen freuen wir uns besonders.

Schade für Lotus, dass sich das Potenzial ihrer Chassis-Motor-Kombination an diesem Wochenende nicht entsprechend ausgezahlt hat – doch Unfälle wie jener von Romain Grosjean passieren hier in Monte Carlo immer wieder. Auch Pastor Maldonado wurde in der Folge ein Opfer der Kollision

mit Michael Schumacher. Gut, dass sich Kimi Räikkönen und Bruno Senna aus allen Schwierigkeiten heraushalten konnten und zwei Punkte für Lotus-Renault beziehungsweise Williams-Renault einfuhren.

Fantastisch auch, dass Caterham-Pilot Heikki Kovalainen Rang 13 ins Ziel brachte und sein Team damit auf Platz zehn der Konstrukteurs-Wertung aufrücken konnte.

Allerdings sind wir aus Sicht des Motorenherstellers an diesem Wochenende nicht von Problemen verschont geblieben – wir werden dies

nun in Ruhe analysieren und die intensive Kooperation mit unseren Partnerteams fortsetzen.

Als nächstes steht der Große Preis von Kanada auf dem Kalender, eine Strecke mit völlig anderer Charakteristik. Dort wird ein Maximum an Leistung ebenso abgefragt wie gutes Ansprechverhalten aus den Spitzkehren heraus. Wir legen auch dort alles in die Waagschale, um noch konkurrenzfähiger aufzutreten und unseren Partners das bestmögliche Paket anzubieten.“

Text: Caroline Engelhardt / Renault-Press  
Fotos: Renault-Press





### Dacia auf der Auto Mobil International 2012

Deutschland-Premiere für den Dacia Lodgy: Die rumänische Renault Tochter stellt den preiswerten Kompaktvan auf der Auto Mobil International (AMI) in Leipzig vom 2. bis 10. Juni 2012 erstmals dem deutschen Publikum vor. Darüber hinaus ist auf dem Dacia Stand in Halle 1 der aktualisierte Sandero Stepway II zu sehen.

Der Dacia Lodgy ist ab Juni zu einem Einstiegspreis von 9.990 Euro erhältlich. Damit ist er das günstigste Modell seiner Klasse. Bereits die Basisausstattung enthält ab Werk Front- und Seitenairbags für

Fahrer und Beifahrer sowie das elektronische Stabilitätsprogramm ESP\*. Weiteres Kennzeichen des Dacia Kompaktvans ist die umfangreiche Innenraumvariabilität. Wird die Rückbank zusammengelegt und senkrecht gegen die Rückseite der Vordersitze gestellt, steigt das Ladevolumen von 827 auf 2.617 Liter. Dies ist Bestwert im Kompaktvansegment. In der optionalen siebensitzigen Ausführung fasst das Gepäckabteil noch immer 207 Liter.

### Sandero Stepway II: Aktualisierung für das Crossover-Modell

Als weitere Neuheit ist in Leipzig der Dacia Sandero Stepway II zu

sehen. Das aktualisierte Crossover-Modell enthält bereits in der Basisversion elektrische Fensterheber vorn und Zentralverriegelung mit Funkfernbedienung. Mit dem aufpreisfreien „Design-Paket Rot“ können die Besitzer dem Interieur einen individuellen Charakter verleihen.

Als neue Topmotorisierung für den Dacia Sandero Stepway II steht das Triebwerk 1.6 16V 105 eco2 mit 77 kW/105 PS zur Verfügung. Der Vierzylinder lässt sich mit Superbenzin oder Bioethanol (E85) betreiben.

Text: Thomas May-Englert / Dacia-Press  
Fotos: Dacia-Press





## Bestnote im Zufriedenheitsindex der „AUTO ZEITUNG“

Dacia Besitzer sind die zufriedesten Autofahrer in Deutschland. Zu diesem Gesamturteil kommt der „Qualitätsreport 2012“ der renommierten Fachzeitschrift „AUTO ZEITUNG“. Die rumänische Renault Tochter erzielte hervorragende Noten in allen Wertungskapiteln und sichert sich mit deutlichem Vorsprung den ers-

ten Platz.

Insgesamt rund 17.000 AUTO ZEITUNG-Leser bewerteten im Rahmen der Befragung die Bereiche Einsatz- und Pannensicherheit sowie Produkt-Zufriedenheit. Die hervorragenden Qualitäten im kundenrelevanten Alltagseinsatz belegt die überragende Bestnote im Kapitel Einsatzsicherheit: 80,4 Prozent der Fahrer eines Dacia mussten in den vergangenen zwölf Monaten

nicht außerplanmäßig in die Werkstatt.

Bei der Pannensicherheit überzeugt die rumänische Erfolgsmarke ebenfalls mit hoher Praxistauglichkeit: 94,6 Prozent aller Dacia Fahrer blieben im vergangenen Jahr von Ausfällen unterwegs verschont.

Text: Thomas May-Englert / Dacia-Press  
Fotos: Dacia-Press





### Erneut beste Werterhalt-Prognose

Der Dacia Sandero 1.2 16V 75 und der Dacia Duster 1.6 16V 105 4x4 sind zum zweiten Mal in Folge die wertstabilsten Fahrzeuge ihrer Klasse und damit „Restwertriesen 2016“. In ihrer jeweiligen Fahrzeugklasse werden sie in vier Jahren beim Wiederverkauf den niedrigsten Wertverlust in Euro verzeichnen. Der kompakte Fünftürer Sandero ist außerdem erneut klassenübergreifend das Fahrzeug mit der geringsten Wertminderung. Zu diesem Ergebnis kommt die aktuelle Erhebung von „bähr & fess forecasts“ im Auftrag von „Focus Online“.

Der Kleinwagen-Sieger Dacia Sandero verbucht laut der Analyse in vier Jahren einen voraussichtlichen Wertverlust von 3.633 Euro. Damit erzielt er noch einen Restwert von 46,5 Prozent seines ursprünglichen Neupreises von 6.790 Euro. Auf Platz zwei in der Kleinwagenwertung behauptet sich mit dem Logan MCV 1.6 MPI 85 ebenfalls ein Dacia Modell. Sein Wertverlust beträgt 4.075 Euro, der Restwert 49 Prozent.

In der Klasse der Kompakt-SUV kommt der Sieger ebenfalls von der rumänischen Renault Tochter: Der Dacia Duster 1.6 16V 105 4x4 verliert bis zum Jahr 2016 nach der

Prognose lediglich 7.051 Euro und erzielt noch 52 Prozent seines Neupreises.

Das renommierte Marktforschungsinstitut bähr & fess forecasts untersucht regelmäßig den Restwert von Gebrauchtwagen. Für die Studie im Auftrag von Focus Online listete das Unternehmen in insgesamt 14 Klassen die Neuwagen auf, die bei einem Verkauf im Jahr 2016 den geringsten Wertverlust erwarten lassen.

Text: Thomas May-Englert / Dacia-Press  
Fotos: Dacia-Press





### Sondermodell zum Vorzugspreis

Hohen Klimakomfort und edle Optik zum konkurrenzlos günstigen Preis bietet der neue Dacia Duster Ice. Das Sondermodell ist bereits ab 12.290 Euro mit Klimaanlage und 16-Zoll-Rädern im 5-Speichen-Design ausgestattet. Damit liegt der Duster Ice nochmals 500 Euro unter dem Ausstattungsniveau Ambiente, das die Basis für die attraktive Edition bildet. Zum serienmäßigen Lieferumfang gehören außerdem Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Zentralverriegelung mit

Funkfernbedienung und elektrische Fensterheber vorn.

Der Duster Ice ist in den Antriebsvarianten 1.6 16V 105 4x2 mit 77 kW/105 PS (12.290 Euro) und dCi 90 4x2 mit 66 kW/90 PS (13.890 Euro) erhältlich. Die Kunden können die Sonderedition in den Karosserielackierungen Arktis-Weiß und Marine-Blau bestellen. Wahlweise sind die Metalltöne Platina-Grau, Basalt-Grau, Perlmutter-Schwarz und Mahagonibraun verfügbar. Die Liste der Optionen für den Duster Ice umfasst unter anderem das 4x15-Watt-CD-

Radio mit MP3-Funktion, AUX-In, USB- und Bluetooth®-Schnittstelle sowie Lenkradfernbedienung.

Dank der umlegbaren Rücksitzlehne glänzt der Duster Ice mit bis zu 1.636 Liter Stauvolumen. Zusätzlich verfügt das Sondermodell serienmäßig über die Dachreling. Im Innenraum steigern ein Staufach zwischen den Vordersitzen und Ablagefächer in den Vordertüren die Variabilität.

Text: Thomas May-Englert / Dacia-Press  
Fotos: Dacia-Press





## Weltpremiere in Casablanca

Mit dem komplett neu entwickelten Kombivan Dokker und der Nutzfahrzeugvariante Dokker Van bringt die rumänische Renault-Tochter Dacia ihre fünfte Modellreihe auf den Markt. Kennzeichen der Schwestermodelle sind das exzellente Raumangebot und der variable Innenraum. Das vielseitige Modell feiert auf der Auto Expo Casablanca vom 18. bis 27. Mai seine Weltpremiere.

Der Name des Newcomers ist vom

englischen „Dockworker“ abgeleitet und weist auf die hohe Ladekapazität und Robustheit des Fahrzeugs hin. Die fünfsitzige Pkw-Variante Dokker ist wahlweise mit einer oder zwei hinteren Schiebetüren erhältlich. Dank der hohen Ladekapazität und des modularen Innenraumkonzepts eignet sie sich besonders für Familien mit großem Transportbedarf.

Die Nutzfahrzeugversion Dokker Van ist auf Wunsch ebenfalls mit zwei weit öffnenden Schiebetüren lieferbar. Das Frachtraumvolumen

zählt zu den besten im Segment der Kompakttransporter. Weitere Merkmale sind der vielseitig wandelbare Innenraum und Motoren mit niedrigem Verbrauch.

Dacia Dokker und Dokker Van werden im neu eröffneten Werk der Renault-Nissan Allianz im marokkanischen Tanger nach höchsten Umweltstandards produziert und sind ab Ende Juni in Marokko erhältlich. Die weitere Markteinführung gibt Dacia in Kürze bekannt.

Text: Thomas May-Englert / Dacia-Press  
Fotos: Dacia-Press





## Pointierte Statements zum neuen Kompaktvan

Mehmet Scholl präsentiert den neuen Dacia Lodgy pünktlich zum Start der Fußball-Europameisterschaft im Juni. Der populäre Ex-Bayern München-Profi setzt den ersten Kompaktvan der rumänischen Marke im Rahmen einer kombinierten Print-, TV- und Online-Kampagne in Szene. Scholl, der bereits als Botschafter für den Dacia Duster fungierte, stellt die Stärken des Lodgy dabei mit pointierten Statements heraus.

Schon in seiner aktiven Zeit als Fußballprofi war der 41-Jährige bekannt für seine hintergründige und selbstironische Art („Die schönsten Tore sind diejenigen, bei denen der

Ball schön flach oben rein geht.“, „Meine Unbekümmertheit wandelte sich in kontrollierte Spontaneität.“). In den Spots und Anzeigen zum Dacia Lodgy stellt der ARD-Fußball-Experte und künftige Trainer der zweiten Mannschaft des FC Bayern München dieses Talent gezielt in den Dienst des Kompaktvans. „Understatement ist auch ein Statement. Und Dacia verkörpert das so glaubwürdig wie kaum eine andere Marke“, so Scholl.

„Mehmet Scholl ist der perfekte Botschafter für Dacia, und wir freuen uns, dass die Zusammenarbeit jetzt noch intensiviert wird“, erklärt Dacia Marketing-Vorstand Patrick Fourniol.

## Dacia bleibt Partner beim „Tor des Monats“

Die von der Hamburger Agentur Nordpol+ konzipierte Kampagne für den Lodgy umfasst neben Print-Anzeigen, Online-Auftritten und einem 30-sekündigen TV-Spot auch wieder den Trailer zum „Tor des Monats“ in der ARD-Sportschau. Bereits in der Bundesliga-Saison 2011/2012 trat Dacia als Sponsor des beliebten TV-Klassikers auf. Dabei brachte Scholl insgesamt 1,5 Millionen Zuschauer dazu, an der Abstimmung sowie am Dacia Duster Gewinnspiel teilzunehmen.

Text: Caroline Engelhardt / Dacia-Press  
Fotos: Dacia-Press



### Die Anfänge...

Der Weihnachtsabend 1898 war für Louis RENAULT ein nicht zu erwartender Erfolg gewesen. Gleich zwölf seiner "Autochen" sollte er den betuchten Kunden liefern. Natürlich fängt Louis umgehend mit der Produktion an, und selbstverständlich steht es außer Frage, daß die Brüder nun ein eigenes Unternehmen gründen werden. Aber erst wird er seine Erfindung, den "Antrieb ohne Ketten" zum Patent anmelden. Er weiß um die immense Bedeutung solcher Patente, bringen diese doch letzten Endes auch das benötigte Kapital.

Am 9. Februar 1899 meldet Louis das Patent unter der Antragsnummer 285753 an, für ein "Schaltgetriebe mit verschiedenen Stufen für den Einsatz in Automobilen".

Rund vierzehn Tage später, am 25. Februar 1899 gründen die drei Brüder die "Société RENAULT Frères" mit Sitz in der Rue du Point du Jour 139 in Billancourt, und zwar rückwirkend zum 1. Ok-

tober 1898. Auf den 300 m<sup>2</sup> ihrer kleinen Werkstatt beginnt die Produktion. Das Büro befindet sich in den Anfangsjahren noch in Paris, in der Rue Etienne Marcel 51. Und auch Telefon hat man schon, das Werk in Billancourt erreicht man unter der Nummer 690-53, das Büro hat den Anschluß 118.62.

Allerdings sind Fernand und Marcel immer noch etwas skeptisch, ob denn der jüngere Bruder mit seinen Visionen wirklich erfolgreich sein würde. Sie setzen sich ein Zeitlimit, zwei Jahre wollen sie die Entwicklung des Unternehmens beobachten, sie rechnen in dieser Zeit mit einem Absatz von rund 30 Fahrzeugen. Das Ziel scheint realistisch, denn ein Automobil ist zu dieser Zeit nur etwas für die oberen Zehntausend, der normale Bürger kann sich so einen Luxus nicht leisten.

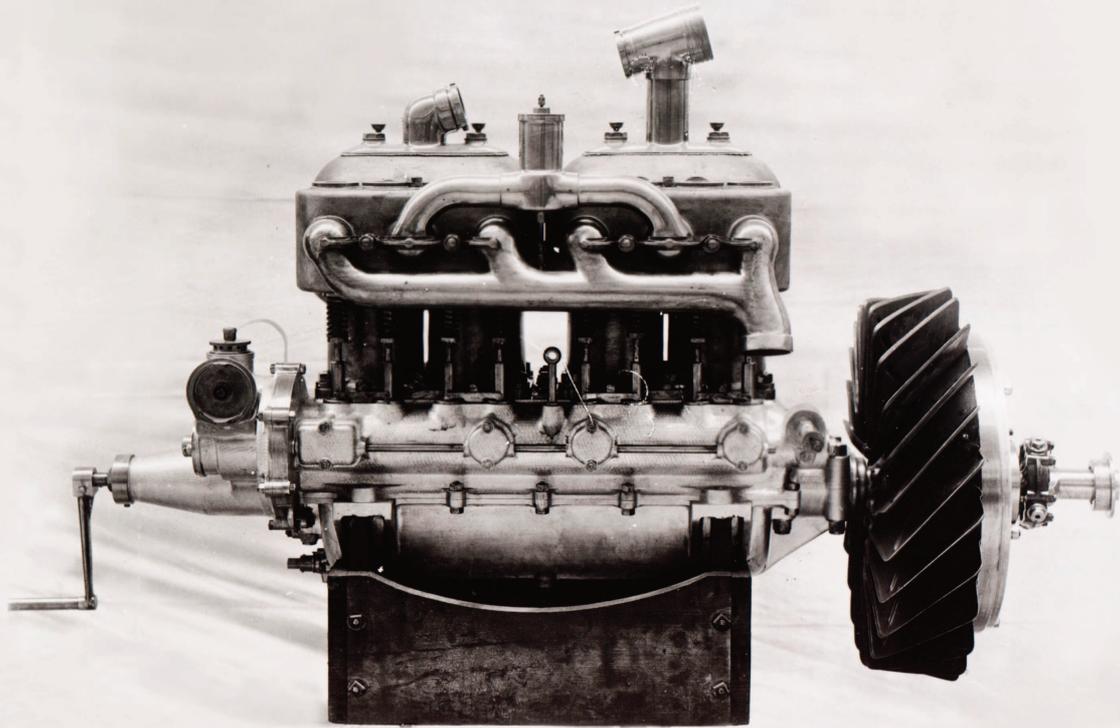
Automobile wie die Voiturette kosten in diesen Tagen ca. 3.000 Francs. Das zehnfache eines Jahresgehältes durchschnittlicher Lohnempfänger. Louis läßt sich davon nicht beirren, er ist sich der Zuver-

lässigkeit und der revolutionären Technik seines Automobils bewußt. Und er wird Recht behalten. Schon im Laufe des Jahres 1899 sind die Erwartungen weit übertroffen, 71 Automobile werden bei "RENAULT Frères" bestellt. 1900 sind es 179, ein Jahr später bereits 347 Automobile, die RENAULT an die Kunden ausliefert.

### Kometenhafter Aufstieg...

Es ist ein unerwarteter Erfolg, selbst für Louis. Er hat zwar mit einem größeren Erfolg gerechnet wie seine Brüder, doch auch diese Ergebnisse überraschen den jungen Techniker.

Er gibt sich mit dem Erreichten nicht zufrieden, tüftelt schon an den nächsten Verbesserungen, an einem weiteren Modell und er will natürlich auch einen eigenen Motor in seine Fahrzeuge einbauen. Noch stammen die Motoren von deDion-Bouton, qualitativ sehr gute Aggregate, dennoch ist das für Louis ein unhaltbarer Zustand. Aber noch ist es nicht so weit. Sie



müssen einen Schritt nach dem anderen tun, sie müssen sich und ihr Unternehmen bekannt machen. Die Brüder wissen um die Wichtigkeit der Werbung, der richtigen Präsentation. So liegt es natürlich nahe, daß die Fabrikanten auf dem zweiten Automobilsalon in Paris, der vom 15. Juni bis zum 9. Juli 1899 stattfindet, sich und ihr Automobil präsentieren.

Die Journalisten und das fachkundige Publikum sind von RENAULTs innovativem Fahrzeug begeistert, ein Reporter der Zeitschrift "le Velo" gibt den Anstoss:

"Monsieur RENAULT, Sie sollten Rennen fahren mit dem Wagen!"

Die Brüder kennen den Stellenwert dieser Autorennen. Schon seit einigen Jahren werden diese Veranstaltungen ausgetragen, das erste offizielle Autorennen fand 1894 statt, es führte von Paris nach Rouen. Diese Rennen wurden vom begeisterten Publikum frenetisch

bejubelt, die Verlierer ernteten Spott und Häme, die Gewinner aber durften sich über lukrative Aufträge freuen.

Die Brüder handeln schnell, sie haben Feuer gefangen. Schon am 27. August des Jahres 1899 findet das Rennen Paris-Trouville statt, an diesem Rennen werden die Brüder teilnehmen. Der Name RENAULT ist noch recht unbekannt, doch dieses erste Rennen wird das schlagartig ändern. Louis und Marcel gehen mit ihrem Typ A ins Rennen. Und belegen am Ende die ersten beiden Plätze. Die Distanz von 172 Kilometern hat ein RENAULT in vier Stunden und 21 Minuten zurück gelegt. Auch hier geben sich die Drei keinesfalls mit dem Erreichten zufrieden.

Noch im gleichen Jahr bestreiten die RENAULTs die Distanzfahrten Paris-Ostende und Paris-Rambouillet-Paris. Und auch diese Rennen enden mit einem Triumph für RENAULT. Das Engagement zahlt

sich aus, immer mehr Aufträge gehen bei den RENAULT Werken ein, die Auftragsbücher sind prall gefüllt. Der umtriebige Louis ruht sich aber zu keiner Zeit auf den erworbenen Lorbeeren aus, im Gegenteil.

Wie ein Besessener verbringt er Stunde um Stunde damit, einen neuen Wagen zu bauen, 1900 bringt er den Typ B, eine konsequente Weiterentwicklung der Voiturette. Mit 450cm<sup>3</sup> und etwas mehr Leistung wartet das neue Modell aber mit einer weiteren Neuerung auf:

Erstmals kann ein RENAULT auch mit einer geschlossenen Karosse von Labourdette bestellt werden.

Im November des gleichen Jahres stellt RENAULT den Typ C der Öffentlichkeit vor, erstmals kommt ein Motor mit Wasserkühlung zum Einsatz, der Hubraum ist mit 450cm<sup>3</sup> gleich wie beim Typ B.



Diese ersten beiden Jahre, in denen die älteren Brüder abwarten und beobachten wollten, sind mehr als nur zur Zufriedenheit verlaufen, die RENAULT Werke beschäftigen in diesem Jahr 110 Mitarbeiter, die auf einer Fläche von über 4.500m<sup>2</sup> die Fahrzeuge produzieren.

Längst ist man über den Schuppen hinaus gewachsen. Zum großen Erfolg der noch jungen Automobilmanufaktur tragen aber nicht nur die erfolgreich absolvierten Automobilrennen bei. Auch die Erfindungen von Louis RENAULT sind bald in aller Munde. Und diese Erfindungen werden die automobilen Welt auf Jahre hinaus revolutionieren, manche sind sogar heute noch in ihren Grundprinzipien gängige Praxis im Automobilbau.

Schon 1902 macht sich Louis Gedanken, wie man aus einem Motor noch mehr Leistung holen kann, welches Prinzip ist dafür am effektivsten? Seine Überlegungen führen im Ergebnis zum ersten Turbolader der Geschichte. Und im gleichen

Jahr findet Louis eine Fehlerquelle, die zu vielen Ausfällen im Straßenverkehr führt. Und stellt diese Fehlerquelle ab. Es handelt sich dabei um die Zündkerze.

In dieser Zeit ist es üblich, daß die Zündkerzen mit Klammern festgehalten werden, was allerdings auf den schlechten und holprigen Staubpisten des noch jungen Straßennetzes (sofern es diese Bezeichnung überhaupt verdient) nicht stabil genug ist. Immer wieder kommt es zu Ausfällen, weil die Zündkerzen aus ihren Halterungen springen.

Louis gibt der Zündkerze ein Gewinde und verpasst dem Motorblock das passende Gegenstück. Die Zündkerze sitzt fest an ihrem Platz. Schon ein Jahr später stellt sich dem Tüftler, der (wir erinnern uns) nie ein Ingenieurstudium absolviert hat, ein weiteres Problem.

Die Bremsen der Fahrzeuge erscheinen unzureichend und zu anfällig, die Leistung der Motoren nimmt rasant zu, die Automobile werden

schneller. In den Anfangstagen des Automobils ist es üblich, daß die Räder mit Gummi- oder Holzklötzen gebremst werden. Wilhelm Maybach hat dieses System verbessert, in dem er Lederriemen über eine Trommel laufen lässt, beim betätigen des Bremshebels bremst das Band die Trommel.

Doch auch diese Lösung ist noch nicht der Weisheit letzter Schluß, Louis findet Schwachstellen an dem System. So verlegt er den eigentlichen "Bremsapparat" ins Innere der Trommel, zwei Bremsbacken pressen sich an die Innenseite der Trommel und verzögern so die Geschwindigkeit. Dieses System arbeitet schneller und effizienter, außerdem ist die Bremsmechanik im Inneren der Trommel auch geschützt gegen Staub, Nässe, Öl.

Weiter geht es mit der Renault Historie - Teil 3 in der nächsten Ausgabe.

Text: Andreas Gaubatz / Renault Klassik  
Fotos: Renault Presse



## Die Europäische Renault Klassik Seite

Alle Renault  
Modelle mit  
einem

Mindestalter von  
20 Jahren findet  
Ihr auf  
Renault-Klassik.

[www.renault-klassik.eu](http://www.renault-klassik.eu)



Und vergesst  
nicht Euren  
Besuch im  
Renault-Klassik  
FORUM!!!

<http://renaultklassik.phpbb6.de>

Idee & Realisierung by Andreas Gaubatz





**Der Megane "blau,weiss, rot" von Marcel überrascht mit seinem Design.**

**Motor:** 2 Liter mit 135 PS

**Karosserie:** 2005 gekauft in schwarz. Nach kurzer Zeit wurden alle Zierleisten inkl. Stoßfängerleisten vorn und hinten in Wagenfarbe angepasst. Eine RS-Schürze folgte und die Heckklappe verlor ihr Renaultzeichen doch der Griff wurde gelassen. Nach einer Komplettaackierung in "Snow White Queen" - einem Lack wie beim VW Polo - unter [www.P-C-F.net](http://www.P-C-F.net) zusehen, wagte ich auch den Versuch eines weissen Fahrzeugs.

Niemand hatte zu dem Zeitpunkt jemals gedacht, daß die Farbe weiss mal so angesagt werden wird. Im selben Atemzug bekam die Heckklappe einen Kohlefaser-Umhang.

Kurze Zeit darauf machte sich "Detailschauer.de" an die Motorhaube. Geceant wurden die Stoßfänger

vorn und hinten und die Heckklappe komplett. Zierleisten waren Anfangs in weiss und wurden aber dann zweifarbig angepasst. Jeweils rot/schwarz und blau/schwarz.

**Felgen:** 18 Zoll ELIA Felgen. Anfangs waren die Felgen vom Renault Autohaus original in silber montiert, was zu einer schwarzen Karosse sehr gut passte. Als ich die Karosse im April 2007 weiss lackierte nahm ich mir auch gleich die Felgensterne vor.

Irgenwann im Laufe der Zeit ist mir das Fahrzeug Ton-in-Ton zu schlicht geworden. Aufwachen war angesagt. Zu weiss passt jede Farbe, also standen Felgenfarben zur Auswahl wie Verkehrspurpur, Rehbraun, Signalviolett, Melonengelb, Gold...usw., doch die Felgensterne bekamen rot und blau, ein Jahr drauf wurden dann die Aussenbetten weiss lackiert.

Zudem habe ich alle restlichen Chrom- und Silberteile am Fahr-

zeug verbant. Griffe wurden weiss und die Antenne musste einer schwarzglänzenden weichen. Das letzte chromglänzende Teil war das Renaultzeichen. Die Betonung liegt auf "war".

**Fahrwerk:** Anfangs vom Autohaus, ELIA Federn 40mm vorn und hinten. Später dann Gewindefahrwerk der Firma K&W, Höhe und Härte verstellbar.

**Sonstiges:** Selbstleuchtendes Nummernschild, Radio Kenwood DNX-5220BT DoppelDIN

Wer Interesse an diesem Megane hat kann sich mit Marcel in Verbindung setzen, da der Megane „blau, weiss, rot“ zum Verkauf steht.

Infos und Kontaktaufnahme unter

[www.blauweissrot.de.tl](http://www.blauweissrot.de.tl)

Text: Jan Erhartitsch / Marcel Fiedler  
Fotos: Marcel Fiedler





[www.detailschauer.de](http://www.detailschauer.de)

blau  
weiss  
rot<sup>de</sup>

[www.detailschauer.de](http://www.detailschauer.de)



## Termine

### Juni

02. - 10. Juni

-AMI Leipzig

03. Juni

-8. Int. Tuningday Gollhofen

06. - 09. Juni

-WeinBergTour Leutschach

16. - 17. Juni

-Renault meets Rennsteig

22. - 24. Juni

-French Emotions II

29. Juni - 01. Juli

-Tuning EXPO Saarbrücken

-30. Juni

-World Series by Renault

### Juli

01. Juli

-World Series by Renault

-Tuning EXPO Saarbrücken

13. - 15. Juli

-Kreuztage

20. - 22. Juli

-3. Twingowochenende am Edersee

28. Juli

-3. Int. CarTuning Night Gollhofen

### Juli

22. Juli

-Int. Renault und Alpine Treffen des  
RC Nordschwarzwald e.V.

29. Juli

-4. Treffen des RC Rhein - Main

### August

04. - 05. August

-Renaulttoolog Festival

11. August

-4. Renault Treffen Gera

17. - 19. August

-Tuning Summer Camp Bautzen

31. August - 02. September

-Der Bergwinkel ruft !!!

### September

01. - 02. September

-Der Bergwinkel ruft !!!

15.-16. September

-2. Renault-Treffen Cars de l'amour  
und Renault-Scene Fichtelgebirge

### Dezember

01. - 09 Dezember

-Essen Motor Show



Details zu allen Terminen  
gibt es unter  
[www.projekt-renault.de](http://www.projekt-renault.de)



**Fête RENAULTOOL**  
4. & 5. August 2012  
Das Festival für  
**ALLE Renaultfahrer!**

Evenementterrein, Schorfvenweg 1, 5976 PJ Kronenberg, Holland



Das RENAULTOOL Festival ist ein internationales Treffen, alles was RENAULT je produzierte trifft sich an diesem Wochenende zu einem einzigartigen Fest! Besitzen Sie ein Auto, einen Transporter, LKW, Schlepper oder sonst etwas aus dem Hause RENAULT? Dann melden Sie sich an, die Teilnahmegebühr pro Fahrzeug beläuft sich auf 15,00€. Anmelden können Sie sich auf [www.renaultool.com](http://www.renaultool.com)

Das Festprogramm:  
\*Alle Fahrzeuge von RENAULT auf einem Platz  
\*Neue (fest) Renault Autos, Lieferwagen und Lkws fahren  
\*Rundfahrt  
\*Miniaturren und Modelle  
\*Ersatzteile, Teilemarkt  
\*Clubpräsentation  
\*Kinderbelustigungen  
\*Musikalische Darbietungen

**J. JANSSEN**  
RENAULTDALEY

**Boomer magazine**  
[www.boomerjournal.com](http://www.boomerjournal.com) [www.boomermagazine.nl](http://www.boomermagazine.nl)  
[boomer@boomerjournal.com](mailto:boomer@boomerjournal.com) [www.boomerjournal.com](http://www.boomerjournal.com)



## KREUZTAGE X3

europa's biggest renault show



july 2012 - 13.-15.

[www.kreuztage.de](http://www.kreuztage.de)

[www.facebook.com/kreuztage](http://www.facebook.com/kreuztage)

## Herausgeber

Jan Erhartitsch (V.i.S.d.P.)

## Grafik, Satz und Layout

Jan Erhartitsch

## Bilder und Texte

Jan Erhartitsch, Renault-Presse, Renault-Media, Renault Deutschland AG, Renault Sport und alle in den einzelnen Texten genannten Firmen und Personen.

## Copyright

Das Copyright liegt bei den jeweiligen Marken, Firmen und Personen die in den Artikeln aufgeführt sind. Das Copyright für das Projekt-Renault Journal als Gesamtwerk liegt bei Jan Erhartitsch.

## Hinweis

Das Projekt-Renault Journal erscheint monatlich und ist genauso wie die Website Projekt-Renault.de ein rein privates Projekt womit keinerlei Einnahmen erzielt werden. Sämtliche Ausgaben und deren Inhalt stehen den Lesern kostenlos zur Verfügung.

## Kontakt

anfragen[at]projekt-renault.de

## Website

www.projekt-renault.de

## Twitter

[https://twitter.com/#!/projekt\\_renault](https://twitter.com/#!/projekt_renault)

## Facebook

<http://www.facebook.com/pages/Projekt-Renault/100545769989384?ref=sgm>

## YouTube

<http://www.youtube.com/projektrenault>



Sittler & Kewenig Tuning GmbH  
Edgar Kewenig  
Auf dem Graben 11  
66822 Lebach  
Tel.: +49 (0)6881 - 53656  
Fax: +49 (0)6881 - 538328  
E-mail: info(at)sk-tuning.de

<http://shop.sk-tuning.eu>