Ausgabe 6/2012 1.Jahrgang www.projekt-renault.de

Projekt-Renault Journal

Reich an Farben

Laguna II Grand Tour von Oli

Fête RENAULTOLOOG

4. & 5. August 2012

Das Festival für ALLE Renaultfahrer!

http://www.renaultoloog.nl

Evenemententerrein, Schorfvenweg 1, 5976 PJ Kronenberg, Holland

Das RENAULTOLOOG 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.renaultoloog.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

RENAULT TRUCKS

RENAULT
DRIVE THE CHANGE

J. JANSSEN
RENAULTDEALER

www.autobedrijf-janssen.nl www.losangemagazine.nl
webmaster@renaultoloog.nl www.renault-trucks.net/tegelen

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 mit der Vorstellung der 4.Generation des Clio, alle Infos dazu in der nächsten Ausgabe.

Europas größtes Renault Treffen, die Kreuztage, findet in wenigen Tagen statt, da bin ich ebenfalls vor Ort.

Am Ende dieser Ausgabe wende ich mich an Euch Leser, ich suche Mitwirkende für „Projekt-Renault“, das „Projekt-Renault Journal“, das „Projekt-Renault Journal International“ und die „Projekt-Renault Galerie“, sowie Kontakt zu Clubs und Renault Fahrern und Besitzer bezüglich Clubvorstellung bzw. Fahrzeugbericht hier im Journal.

In dieser Ausgabe gibt es den dritten Teil der „Renault History“ von Andreas Gaubatz und einen sehr ausführlichen und bildreichen Artikel über den Laguna II Grandtour von Oli.

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

Inhalt

Vorwort....3

Inhalt.... 4

RENAULT NEWS:

Renault unterstützt France Mobil mit zwölf neuen Kangoo Rapid....5
Renault Twingo R.S. Red Bull Racing im Formel 1-Look....6 - 7
„Alpine ist ein Juwel, das genutzt werden muss“....8 - 10
Renault ist Nummer Eins bei Elektrofahrzeugen....11

Kostenloses Renault Motorsport-Spektakel für die ganze Familie....12 - 13
110 Jahre Renault Motoren: Effizienz und Fahrspass ab Werk....14 - 15
Renault Laguna Sportway mit bis zu 2.000 Euro Preisvorteil....16

RENAULT MOTORSPORT NEWS:

Gaststarter überraschen beim DTM-Auftritt am Red Bull Ring....17
Meisterschaftskampf spitzt sich vor grosser Kulisse zu....18
Formel Renault 2.0 startet mit einem Rekord in die zweite Runde....19
Vandoorne dominiert Formel Renault 2.0 Northern European Cup....20
Ring Racing fährt ersten VLN-Saisonsieg ein....21

RENAULT F1 NEWS:

Romain Grosjean sichert sich beim Grand Prix von Kanada den zweiten Platz....22 - 23
Renault holt mit Kimi Räikkönen Platz zwei beim Grossen Preis von Europa....24 - 25

DACIA NEWS:

Dacia und Yamaha: Kooperation für grenzenloses Freizeitvergnügen....26 - 27
Jedes zweite Flüssiggas-Fahrzeug kommt von Dacia....28

RENAULT KLASSIK:

Die Renault Historie - Teil 3....30 - 33

RENAULT SZENE:

Reich an Farben - Laguna II Grandtour von Oli....34- 45

PROJEKT-RENAULT

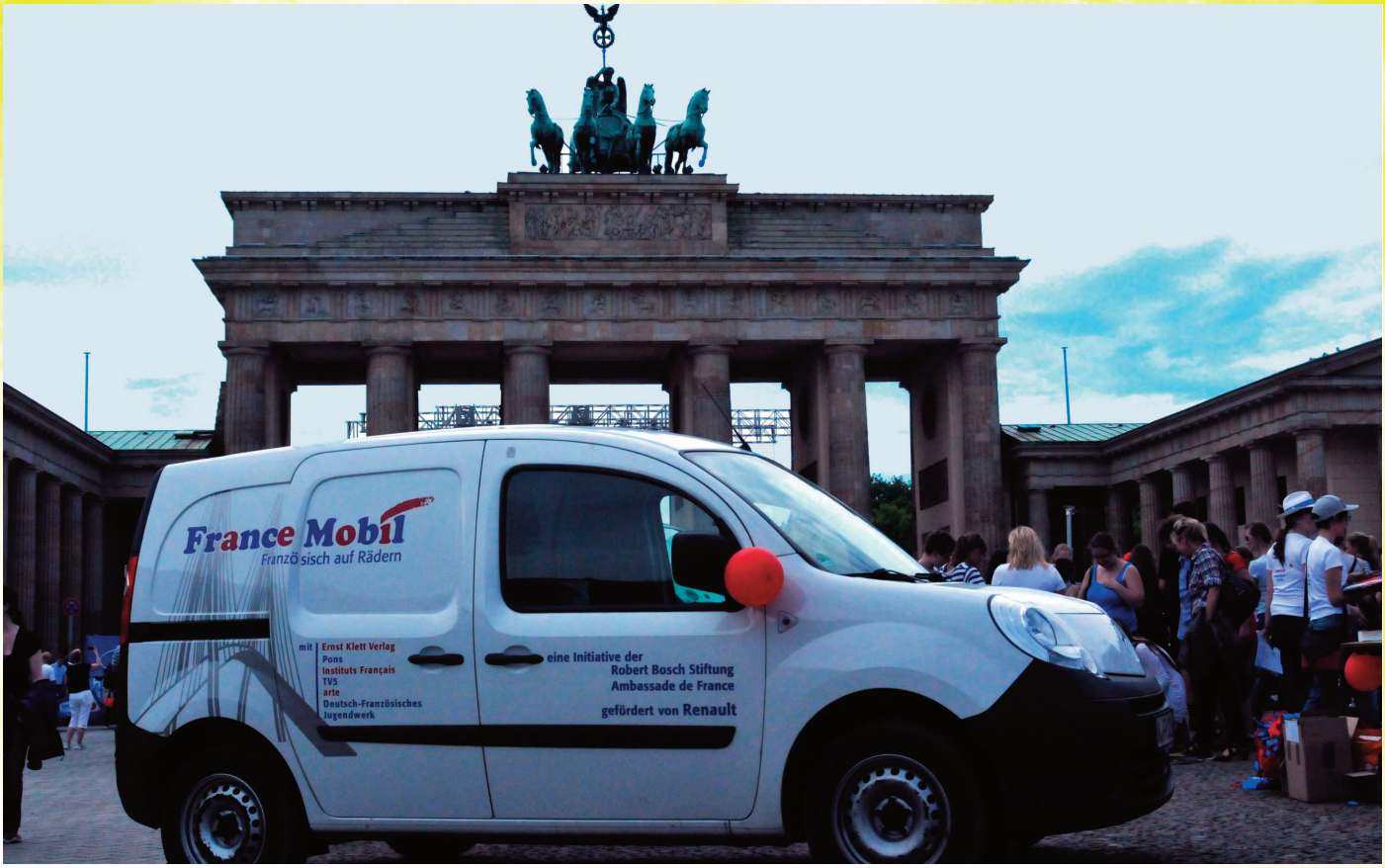
Mitwirkende gesucht....46

Illustrator / Zeichner gesucht....47

Termine....48

Impressum....49

Renault unterstützt France Mobil mit zwölf neuen Kangoo Rapid



Initiative zur Kulturförderung feiert Jubiläum

Renault setzt seine traditionsreiche Kulturförderung fort und unterstützt die Initiative für Sprach- und Kulturförderung „France Mobil“ mit zwölf neuen Kangoo Rapid.

Seit der Gründung der Aktion im Jahr 2002 sind Lektorinnen und Lektoren mit den kompakten Renault Transportern bundesweit unterwegs und verteilen Lehr- und Informationsmaterial über Frankreich und die französische Sprache an Kindergärten, Grundschulen und weiterführenden Schulen.

Zum zehnjährigen Bestehen blickt die einzigartige Initiative auf eine äußerst positive Bilanz zurück: Die besuchten Schulen verzeichnen eine stetig steigende Anzahl von Schülern, die Französisch als Fremdsprache wählen. „Als größter französischer Automobilhersteller in Deutschland liegt uns nicht nur die Sprache unseres Mutterhauses am Herzen, sondern auch die Förderung junger Menschen“, erklärte Thomas Preil, Direktor Personal und Recht der Renault Deutschland AG, anlässlich der Fahrzeugübergabe. „Bei der einzigartigen Initiative haben bereits zwei Generationen des Kangoo Rapid die jungen Pädagogen über 1,4 Millionen Kilometer sicher ans Ziel gebracht. Das positive Feedback und das gestiegene Interesse an der französischen Sprache sind für uns Grund genug, die Aktion auch in Zukunft zu unterstützen“, so Preil weiter.

2004 erhielt das Projekt „France Mobil“ für seine Förderung der französischen Sprache und Kultur den renommierten Adenauer-de Gaulle-Preis. Die deutsche und französische Regierung stifteten die Auszeichnung zum 25. Jahrestag des Elyséevertrages 1988.

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

Limitierte Sonderserie für 17.490 Euro

Mit der exklusiven Edition Twingo R.S. Red Bull Racing feiert Renault den zweiten Formel 1-Konstrukteursweltmeistertitel von Red Bull Racing Renault. Die in Deutschland auf 20 Exemplare limitierte Sonderserie zeichnet sich durch hochwertige Ausstattungsdetails, das sportliche Cup-Fahrwerk und die Optik im Stil der Red Bull Racing Renault Formel 1-Boliden aus. Renault bietet den dynamischen Sportler zum Preis von 17.490 Euro an.

Kennzeichen des Twingo R.S. Red Bull Racing ist das geschwungene Luftleitelement unter dem Stoßfänger in Sirius-Gelb. Außenspiegelgehäuse und Heckdiffusor sind im gleichen Farbton gehalten.

Weitere Merkmale sind das Zielflaggenmotiv auf dem Dach, die markanten Red Bull Racing Türaufkleber und die nummerierte Plakette, die den exklusiven Charakter der limitierten Edition zusätzlich betont.

Noch agiler dank Cup-Fahrwerk

Für sportlichen Fahrspaß sorgt das Cup-Fahrwerk mit steiferen Federn, strafferen Dämpfern und der um vier Millimeter abgesenkten Karosserie. Die Serienausstattung umfasst darüber hinaus den R.S. Monitor. Die Anzeige im Radiodisplay gibt unter anderem Auskunft über Motorparameter wie die Öltemperatur, die aktuell abgerufene Motorleistung, das momentane Drehmoment, die Drosselklappenstellung oder den optimalen Gang.

Fahrer und Beifahrer sitzen auf Sportsitzen mit gelb abgesetzten Ziernähten. Die Türinnenverkleidungen sind farblich darauf abgestimmt. Zur umfangreichen Komfortausstattung zählen die Klimaautomatik, der Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer sowie das 4x15-Watt-CD-Radio mit MP3-Funktion, Plug & Music für externe Audioquellen und Bluetooth®-Freisprecheinrichtung.

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

„Alpine ist ein Juwel, das genutzt werden muss"

Interview mit Carlos Tavares, COO Renault S.A.S.

Carlos Tavares, der sich nicht nur theoretisch für den Motorsport begeistert, sondern selbst Rennen fährt, wurde im Juli 2011 zum Chief Operating Officer (COO) von Renault ernannt. Tavares begann seine Karriere 1981 bei Renault und war seit 2004 in verschiedenen Positionen bei Nissan tätig. Vor einigen Monaten äußerte er erstmals den Gedanken, Alpine wieder zum Leben zu erwecken. Seine Absichten, aber auch die Grenzen des Projekts verrät er in diesem Interview.

Was bedeutet Alpine für Sie?

Alpine ist ein Juwel im Kulturerbe des Unternehmens Renault – ein Juwel, das in Vergessenheit geraten ist und brach lag, als ich von Nissan zurückkehrte. Das hat uns zu einem Szenario veranlasst, wie man Alpine wieder neues Leben einhauchen könnte. Nach meiner Überzeugung muss dieses Juwel genutzt werden. Ich bin der Meinung, dass wir Alpine als Sportwagenmarke innerhalb eines breiteren Spektrums positionieren sollten. Renault ist unsere „core brand", unsere Kernmarke. Mit Dacia haben wir eine Marke für „smart buy" – „clever kaufen" Kunden in unserem Portfolio. Ich hoffe, dass sich Alpine als „sports car"-Marke etablieren wird, bis wir eines Tages noch eine Luxusmarke in das Portfolio aufnehmen. Über dieses Markenspektrum sollten wir nachdenken.

Was wären denn die Werte dieser Marke?

Ich war damals selbst noch zu klein. Aber aus dem, was ich gelesen habe, und den Gesprächen, ist mir klar geworden, dass ein ausgeprägter Erfindungsreichtum zugrunde lag. Das ist nicht dasselbe wie „Ingenieur sein". Es geht um die Verwendung ganz bestimmter Werkstoffe, um ein attraktives Gewicht-/Leistungsverhältnis, ohne dass auf realitätsferne Technologien oder Leistungsbereiche zurückgegriffen wird. Das zweite Merkmal ist das menschliche Abenteuer und die Tatsache, dass für die Marke Alpine stets eine zahlenmäßig kleinere Gruppe von Personen zuständig war, die durch und durch begeistert waren. „Die" Berlinette Alpine A110, ist ein Fahrzeug, in dem klug geballte Ingenieurskunst verbaut wurde. Wir wollen diesem Erbe treu bleiben und zugleich auf das nötige Quäntchen Modernität zurückgreifen. Es geht hier nicht darum, ein Retro-Auto auf Neu zu trimmen.

Es hat in der Vergangenheit bereits einige Projekte gegeben mit dem Ziel, Alpine wieder zum Leben zu erwecken. Was ist erforderlich, damit es dieses Mal klappt?

Zunächst muss das Produkt im Vordergrund stehen. Das Auto darf erst dann auf den Markt kommen, wenn wir alle völlig begeistert sind. Das sage ich heute in Bezug auf die Alpine, aber das gilt selbstverständlich auch ganz allgemein für alle Fahrzeuge der Renault Gruppe.

Mit anderen Worten: Der Anspruch hinsichtlich der Attraktivität der Produkte aus dem Hause Renault steigt gerade ganz gewaltig.

Der zweite Grund ist die Selbstständigkeit. In großen Firmen, wie wir eine sind, ist in den Strukturen wenig Platz für kleinere Einheiten, die viel Kreativität und Freiraum zum Leben benötigen. In einer Unternehmenswelt, in der bürokratische Abläufe den wagemutigen, innovativen und kreativen Geist lähmen, laufen kleinere Einheiten Gefahr unterzugehen. Dabei darf man in dem Zusammenhang nicht nur an die Markteinführung eines Autos denken, sondern auch an die einer Marke, damit sich entsprechende Talente entfalten können und die Vorteile großer Organisationsstrukturen genutzt werden. Wenn Sie ein neues Auto entwickeln, ist es sinnvoller, über alle notwendigen Anlagen für den Crashtest, das Feintuning der Aerodynamik usw. zu verfügen. Aber das darf uns nicht belasten. Intern gibt es bereits zwei herausragende Beispiele, die diese wohl verstandene Selbstständigkeit veranschaulichen: Renault F1 und Renault Sport Technologie. Das sind keine Zombies und auch keine Marsmenschen. Sie halten die Regeln ein, sie verfügen über ein Budget und begrenzte Arbeitskräfte. Aber innerhalb dieser Hülle genießen sie große Handlungsspielräume – und das ist gut so.

Die dritte Voraussetzung für den Erfolg liegt in der Erkenntnis, dass nicht versucht werden sollte, dieses Unterfangen im Alleingang in Angriff zu nehmen. Wir müssen nach Menschen Ausschau halten, die möglicherweise die gleichen Interessen wie wir haben, um eine Reihe von Dingen gemeinsam anzugehen und Synergieeffekte zu bilden.

Das sind also die drei Voraussetzungen, über die wir zurzeit nachdenken, um in Erfahrung zu bringen, ob wir, oder ob wir nicht die Marke wieder zum Leben erwecken können.

Sie sprechen von gemeinsamen Ansätzen, von Synergien. Bedeutet das, dass eine für die Alpine entwickelte Plattform auch für andere Marken genutzt werden könnte?

Das ist nicht ausgeschlossen, aber dazu kann ich zum heutigen Zeitpunkt nichts verraten!

Kann man die Studie Alpine A110-50 als einen großen Bekanntheitstest in der breiten Öffentlichkeit betrachten?

Gewiss, und sogar als etwas mehr als das. Das Concept Car ist unsere respektvolle Hommage an dieses außergewöhnliche Produkt – die Berlinette A 110. Es ist auch eine gute Gelegenheit zu zeigen, dass wir diese Perle im Markenportfolio der Renault Gruppe besitzen und dass wir ein neues Kapitel in dieser Geschichte eröffnen. Die Zukunft wird uns zeigen, ob wir dabei schnell vorankommen oder nicht. Es ist noch nicht entschieden. Wir müssen auch vernünftige solide Grundlagen haben, damit die Marke nicht nur von der Begeisterung eines Einzelnen angestoßen wird, sondern auf einem ausreichend nachhaltigen Fundament fußt, das auch von den künftigen

leitenden Teams, die nach uns kommen werden, getragen wird. Diese nachhaltige Orientierung steht im Fokus all meiner Überlegungen.

Und dennoch äußert sich Renault erstmals offiziell zu der Marke, seitdem sie eingeschlafen ist?

Stimmt! Und ich kann Ihnen sagen, dass es Menschen im Unternehmen gab, die ziemlich nervös darauf reagiert haben.

Die Begeisterung eines Einzelnen kann nicht die einzige Komponente in einem solchen Projekt sein. Kann sie dennoch Antriebskraft sein?

Ganz gewiss. Letztes Wochenende war ich in Barcelona, um mich mit unseren Formel 1-Kunden zu treffen. Wir sind nun seit 35 Jahren in dieser Disziplin präsent und haben zehn Weltmeistertitel geholt. Die Gruppe blickt auf große Momente in ihrer Motorsportgeschichte zurück. Aber darüber wissen erstaunlich wenig Menschen Bescheid. Es gilt also, die Begeisterung und die Energie, die im Unternehmen für aufregende Produkte – insbesondere im Motorsport – vorhanden sind, freizusetzen. Bei Renault begeistert man sich unglaublich für Motorsport. Aber das Unternehmen unterliegt auch sehr starken wirtschaftlichen Zwängen. Das erklärt, warum wir alle hervorragenden Ergebnisse, die bereits erarbeitet worden sind, nutzen müssen. Zudem gilt es, die Arbeit begeisterter Menschen, die trotz enger Budgetgrenzen oder zuweilen hoher Belastungen politischer Art, das Unternehmen voranbringen, würdigen. Es ist meine Aufgabe, für die Freisetzung dieser Energie zu sorgen. Denn unserem Unternehmen fehlen weder Talente noch Begeisterung. Auch da zeigt sich, dass die Leistungskraft, die Begabung und die Demut unserer Mitarbeiter bei Renault F1 sehr anregend ist. Ich finde, dass man davon stärker Notiz nehmen müsste.

Haben Sie ein Zeitfenster für die Entscheidungsfindung eingeplant?

Wir möchten im Laufe des Jahres 2012 eine Entscheidung treffen. Ich denke nicht, dass es grundsätzlich darum geht, ob wir es machen oder nicht. Das wird vielleicht mehr Zeit in Anspruch nehmen. Momentan steht ein Zeitfenster offen, wir arbeiten daran. Aber Sie können sicher sein: Wenn es uns 2012 nicht gelingt, werde ich mich weiter dafür einsetzen, die Marke Alpine wieder aufleben zu lassen.

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

Renault ist Nummer Eins bei Elektrofahrzeugen

Stärkster Absatz bei Fahrzeugen mit Batteriebetrieb

Renault ist in Deutschland der erfolgreichste Anbieter von Fahrzeugen mit rein elektrischem Antrieb. Mehr als jedes vierte zugelassene Elektrofahrzeug stammt von dem französischen Hersteller.

Renault bietet in Deutschland die gefragtesten Elektrofahrzeuge an: In Deutschland hat der französische Hersteller in den ersten fünf Monaten 2012 knapp 600 Kangoo Z.E. und Fluence Z.E. mit reinem Elektroantrieb verkauft. Insgesamt entschieden sich bis einschließlich Mai rund 2.100 Käufer für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge mit Batterieantrieb. Damit wechselten im Vergleich zum Vorjahreszeitraum fast doppelt so viele Modelle mit Elektroantrieb in Kundenhand (Januar bis Mai 2011: 1.135).

Besonders erfolgreich platzierte sich der Renault Kangoo Z.E.: Von den insgesamt 626 Zulassungen im Segment der leichten Nutzfahrzeuge entfielen 445 auf den kompakten Transporter des französischen Herstellers. Damit erzielt das Renault Modell einen Marktanteil von 71 Prozent.

Großen Anklang findet auch der Cityflitzer Twizy im Markt der Elektromobile. Genau 1.001 Einheiten des agilen Zweisitzers wurden in den ersten beiden Verkaufsmonaten bereits zugelassen. Mit dem komplett neu entwickelten Fünftürer ZOE, der zum Jahresende sein Marktdebüt feiert, erweitert Renault sein Angebot um das bislang vielseitigste Elektrofahrzeug der Marke.

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

World Series by Renault vom 30.6. – 1.7. am Nürburgring

Hochkarätigen Motorsport in Kombination mit erstklassiger Familienunterhaltung bieten die World Series by Renault, die am 30. Juni und 1. Juli 2012 erneut am legendären Nürburgring stattfinden. Der besondere Clou: Der Eintritt zur gesamten Veranstaltung und das Parken sind kostenlos. Gratis-Tickets gibt es bei allen Renault Partnern, im Internet unter der Adresse www.worldseriesbyrenault.com oder direkt an den Eingängen zum Veranstaltungsgelände.

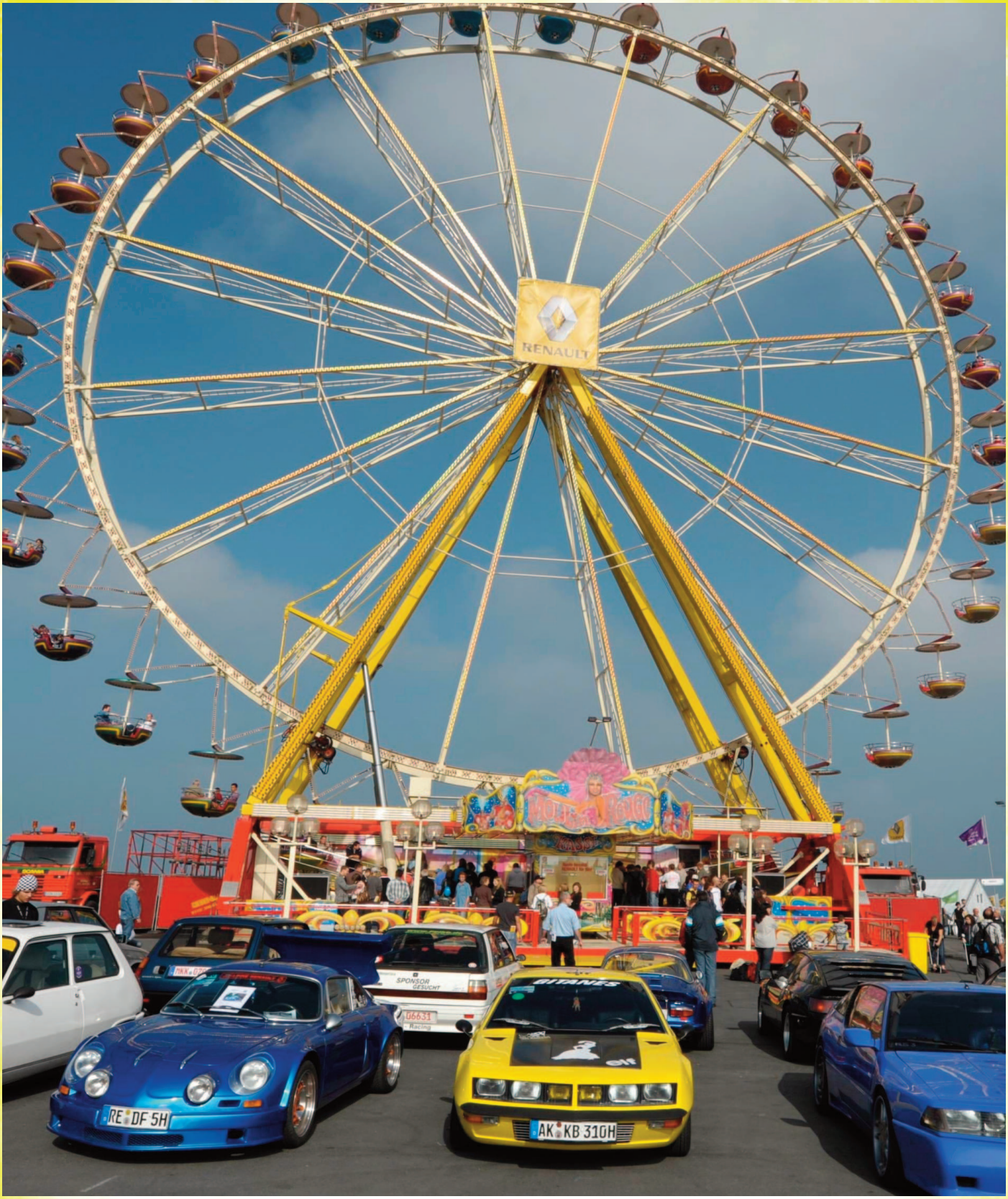
Die World Series by Renault finden in Deutschland bereits seit 2005 statt und haben allein im vergangenen Jahr 50.000 Rennsportfans an den Nürburgring gelockt. Auch in diesem Jahr bietet Renault wieder ein breit gefächertes Programm. So erleben die Besucher zahlreiche internationale und nationale Meisterschaftsläufe in vier Rennserien und spektakuläre Formel 1-Demonstrationsfahrten. Die Rennwagen sind dabei zum Greifen nah, denn das Fahrerlager ist ganztägig geöffnet, so dass die Gäste den Teams über die Schulter blicken können. Traditionell ist auch der Gang durch die Boxengasse ausdrücklich erlaubt: Beim „Pit Walk“ lässt sich die Anspannung der Fahrer nur wenige Minuten vor den Starts der verschiedenen Rennserien hautnah erleben.

Zahlreiche Attraktionen auch für die kleinsten Gäste

Speziell für Kinder hat Renault einen Spiel- und Erlebnisbereich mit Hüpfburg und vielen weiteren Aktivitäten eingerichtet. Darüber hinaus steht das mit 50 Metern höchste mobile Riesenrad Europas für eine entspannte Fahrt mit Aussicht über die „Grüne Hölle“ bereit.

Eher gemütlich geht es bei den Oldtimerfreunden des Dachverbandes der Deutschen Alpine und Renault Clubs (D’ARC) zu, die ihre automobilen Schätze auf dem Heliport und bei der Oldie-Parade auf der Rennstrecke präsentieren.

Action bis ans Limit bieten dagegen zahlreiche Simulatoren, in denen Besucher ihr eigenes Rennfahrertalent unter Beweis stellen können. Wer vom „Motosportvirus“ angesteckt wird und zukünftig lieber am Steuer eines echten Rennwagens an den Start gehen will, für den stellt Renault eine große Bandbreite an erschwinglichen Wettbewerbsfahrzeugen aus – von den erfolgreichen Rund-



streckenboliden bis zum Rallye-Racer.

Sowohl auf der Rennstrecke als auch im Straßenverkehr ist die Sicherheit seit Jahren ein vorrangiges Thema bei Renault. Als Marke mit der sichersten Fahrzeugpalette Europas demonstriert Renault anhand eines speziell präparierten Laguna, wie die unterschiedlichen Systeme zur aktiven und passiven Sicherheit eines Renault beitragen. Wie wichtig das Anlegen des Sicherheitsgurtes ist, können Interessierte zudem auf einem so genannten Gurtschlitten selbst erleben.

Die World Series by Renault sind an beiden Tagen von 9:00 bis 18:00 Uhr geöffnet. Unter

www.worldseriesbyrenault.com

gibt es weitere Informationen und aktuelle Veranstaltungshinweise.

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

Wegweisende Innovationen für Serie und Motorsport

Mit den aktuellen Downsizing-Triebwerken aus der ENERGY-Familie setzt Renault Maßstäbe für Effizienz und Umweltschonung bei Serienfahrzeugen. Darüber hinaus hält die französische Marke als Motorenlieferant des Red Bull Racing Teams seit zwei Jahren den Weltmeistertitel in der Formel 1. Die hochmodernen Renault Aggregate von heute stehen in einer langen Tradition wegweisender Ingenieurskunst, die Louis Renault selbst begründet hat:

Vor 110 Jahren konstruierte er einen robusten Zweizylinder, weil er seine Automobile mit eigenen Motoren ausrüsten wollte. Seitdem hat Renault auf der Straße und im Rennsport immer wieder mit bahnbrechenden Aggregaten auf sich aufmerksam gemacht.

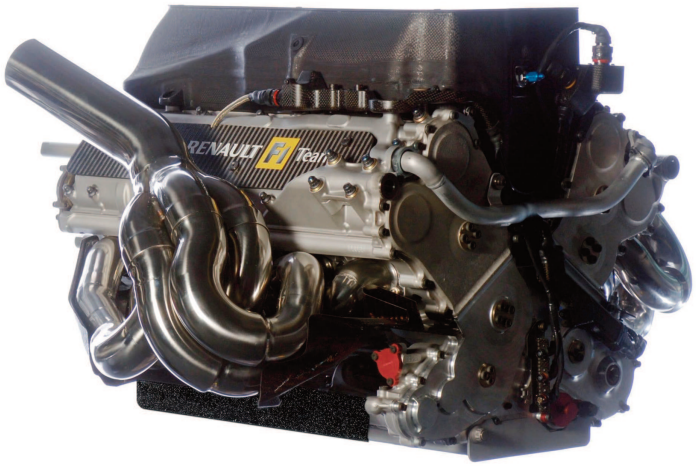
Aktuelles Beispiel: Die neue Generation des Mégane benötigt mit dem ENERGY dCi 110 eco2-Diesel lediglich 3,5 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer und ist damit das sparsamste Modell in der volumenstarken Kompaktklasse. Der CO2-Ausstoß von 90 Gramm pro Kilometer markiert ebenfalls den Klassenbestwert .

Downsizing in seiner effizientesten Form

Der ENERGY dCi 110 eco2 ist eines von gegenwärtig sechs Triebwerken innerhalb der ENERGY-Motorenfamilie. Diese innovativen Aggregate kombinieren Turboaufladung und Hubraumreduktion mit modernsten Effizienztechnologien wie der Start & Stop-Automatik und dem Energy Smart Management zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie. Gleichzeitig stehen sie für intensiven Techniktransfer aus der Formel 1. So übernehmen die neuen Motoren von den Hochleistungsaggregaten aus dem Rennsport unter anderem das quadratische Bohrung-Hub-Verhältnis, spezielle Oberflächen zur Verringerung der innermotorischen Reibung und Programme zur Motorsteuerung.

Formel 1 als Testfeld für neue Technologien

In der Formel 1 ist der französische Hersteller aktuell Motorenpartner Nummer eins. In der Saison 2012 fahren vier Rennställe mit dem RS27-Achtzylinder von Renault Sport F1. Neben dem zweifachen Weltmeisterteam Red Bull Racing Renault mit Champion Sebastian Vettel setzen auch Lotus, Caterham und erstmals seit den erfolgreichen 1990er-Jahren wieder Williams auf Renault Power. Zusätzlich zur Stärkung des internationalen Bekannt-



heitsgrades dient die Formel 1 Renault auch als Testfeld für neue Technologien. Insgesamt kann die Marke mit dem Rhombus in der Top-Liga des Motorsports auf zehn Konstrukteurstitel als Motorenpartner zurückblicken. Sie zählt damit zu den erfolgreichsten Akteuren in der Königsklasse.

Vom Zweizylinder zum Reihenachtzylinder

Die Renault Motorengeschichte startet im April 1902 mit einem kleinen 1,7-Liter-Zweizylinder für den Typ H 14 CV. Nur zwei Monate später debütiert der erste Renault Vierzylinder. Das 3,8-Liter-Aggregat verhilft dem Typ K gleich im ersten Renneinsatz zum Sieg. In der Folgezeit sorgt Renault vor allem mit großvolumigen Motoren in Luxuswagen für Aufmerksamkeit. Die Krönung markiert 1907 im Typ AR 50 CV das bis heute hubraumstärkste Pkw-Triebwerk der Marke: ein mächtiger Reihensechszylinder mit 9,5 Liter Hubvolumen. Der 9,1-Liter-Motor des Typ HF 40 CV von 1921 steht ihm nur wenig nach. Neben einem Rallye-Monte-Carlo-Sieg gehen diverse Langstreckenweltrekorde auf das Konto dieses Triebwerks. In den 1930er Jahren markieren opulente Reihenachtzylinder bei Renault die Spitze des Motorenbaus, darunter die „Nerva"-Reihe mit Zylinderkopf aus Aluminium.

Nach dem Zweiten Weltkrieg bestimmen wirtschaftliche Heckmotormodelle die Renault Palette – bis der französische Hersteller 1961 mit dem R4 das Frontmittelmotor-Prinzip in die Serie einführt. Sein kompakter Vierzylinder bekommt außerdem erstmals ein geschlossenes und damit wartungsfreies Kühlsystem. Darüber hinaus braucht der R4 keinen Abschmierservice mehr. Die Wartungsintervalle können deshalb kundenfreundlich verdoppelt werden. 1965 folgt in der Schrägheckklimousine R16 das erste Renault Triebwerk in Vollaluminium-Bauweise.

Erster Turbomotor in der Formel 1

In den 1970er-Jahren tritt Renault in der Formel 1 eine Revolution los: Das neu gegründete Werksteam startet 1977 als erster Formel 1-Rennstall mit einem Turboaggregat. 1979 folgt der erste Sieg. Auch in der Serie erweist sich Renault als Turbopionier und trägt dort ab 1980 in allen Klassen vom Kleinwagen bis zum Sportwagen maßgeblich zur Verbreitung der Technik bei.

Führend bei Effizienz und Umweltschonung

Mit steigenden Kraftstoffpreisen und wachsendem Bewusstsein für eine umweltschonende Mobilität gerät ab den 1990er-Jahren die Effizienzsteigerung des Verbrennungsmotors in den Blickpunkt der Entwickler. Renault gehört auch hier zu den Schrittmachern. 1998 präsentiert der französische Hersteller im Mégane Coupé mit der Motorisierung 2.0 16V IDE (Injection Directe Essence) den ersten europäischen Benzin-Direkteinspritzer in einem Pkw seit über 40 Jahren. 1999 folgt der erste Diesel-Direkteinspritzer von Renault mit Common-Rail-Technik.

Mit den Dieseln der 1.5 dCi-Familie (ab 2001) sowie den Benzinern TCe 100 (ab 2007) und TCe 130 (ab 2009) leitet Renault die Downsizing-Ära ein. 2011 folgen die ersten ENERGY-Triebwerke, mit denen Renault seine führende Rolle bei Effizienz, Verbrauchssenkung, Emissionsreduktion und Umweltschonung untermauert.

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

Renault Laguna Sportway mit bis zu 2.000 Euro Preisvorteil

Sonderedition für Limousine und Kombi

Renault bietet das Mittelklassemodell Laguna und die Kombiversion Laguna Grandtour ab sofort als hochwertiges Sondermodell Sportway mit einem Preisvorteil von 2.000 Euro an. Die Edition kennzeichnen ein besonders sportlicher Look und umfangreiche Komfortmerkmale. Dazu gehören das Soundsystem „3D Sound by Arkamys“, Klimaautomatik, Tempopilot sowie Licht- und Regensensor.

Das 4x35W-CD-Radio-System mit MP3-Funktion und acht Lautsprechern sorgt in den Laguna Sportway-Sondermodellen für eine präzise Klangverteilung. Die integrierte Bluetooth-Freisprecheinrichtung sowie ein Klinken- und USB-Anschluß ermöglichen zudem die Integration moderner Mobiltelefone und Smartphones in das Bordsystem.

Serienmäßig an Bord sind außerdem Klimaautomatik, Tempopilot, Licht- und Regensensor und die Einparkhilfe hinten. Abgerundet wird die Komfortausstattung durch elektrische Fensterheber hinten, die automatische Parkbremse und den automatisch abblendenden Innenrückspiegel.

Interieur und Exterieur mit sportlicher Note

Schwarz lackierte Außenspiegelgehäuse und beim Kombi Grandtour stark getönte Scheiben hinten verleihen dem Sondermodell eine sportliche Note. Der Innenraum wird zusätzlich durch das GT-Lenkrad in Leder, den Aluschalthebelknauf und Alupedale aufgewertet. Durch ein reichhaltiges Optionsangebot, wie die 17-Zoll-Leichtmetallräder „Black Sari“,

Bi-Xenonscheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht und beheizbare Vordersitze lässt sich die Ausstattung weiter individualisieren.

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

Gaststarter überraschen beim DTM-Auftritt am Red Bull Ring

Spannendes Qualifying beim Clio Cup Bohemia

Bei strahlendem Sonnenschein debütiert der Clio Cup Bohemia im Rahmen der DTM auf dem Kurs in der Steiermark.

Im Vordergrund eines malerischen Alpenpanoramas wurde heute das Qualifying für das dritte Meisterschaftswochenende im Clio Cup Bohemia ausgetragen. Fand das erste freie Training des Wochenendes noch auf nasser Strecke am frühen Freitagmorgen statt, konnten die Piloten am gestrigen Nachmittag die Strecke unter trockenen Bedingungen kennenlernen. Die meisten der 26 Starter haben auf dem Alpenkurs zuvor noch keine Fahrpraxis sammeln können. Das beeindruckende Umfeld am Rande namhafter Serien wie der DTM, dem Porsche Carrera Cup und der Formel 3 Euroserie begeistert Piloten, Teams und Zuschauer gleichermaßen.

Die volle Konzentration der Piloten galt während dem Qualifying allerdings nur dem Geschehen auf der Rennstrecke. Für eine große Überraschung sorgte die Pole-Position des irischen Gastfahrers vom Südtiroler Team Pyro-Target David Dickenson aus Dublin (1:51.002 min). Innerhalb von nur fünf Zehntelsekunden haben sich die Fahrer für die dahinter liegenden Startpositionen zwei bis zehn qualifiziert.

Hier zeigte sich abermals die Stärke der eidgenössischen Clio Cup Teilnehmer mit der zweiten Startposition für Daniel Hadorn (1:51.294 min). Dahinter starten Dino Calcum (1:51.294 min) von Schlaeppi Race-Tec und Tomas Pekar vom Team Josef Pekar (1:51.440 min). Darauf folgen Pascal Eberle (Steibel Motorsport, 1:51.493 min) trotz eines Getriebeschadens im ersten freien Training und Nürburgring-Sieger Marc-Uwe von Niesewand (Schlaeppi Race-Tec, 1:51.575 min).

In Startreihe vier gehen morgen Rene Leutenegger (Wuest Motorsport, 1:51.693 min) und Alf Ahrens (Schlaug Motorsport, 1:51.776 min) ins Rennen.

Auf den Plätzen neun und zehn komplettieren Chris Swanwick (Pyro-Target, 1:51.788 min) und Andreas Stucki (Stucki Motorsport, 1:51.797 min) die Top Ten für das morgige erste 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 Bohemia finden Sie unter http://www.cliocup.cz und auf Facebook unter http://on.fb.me/LfhcKS

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

Clio Cup Bohemia in Spielberg

Fünfter Sieger im fünften Rennen beim spektakulären Premierenauftritt des Clio Cup Bohemia bei der DTM in Spielberg.

Die Piloten des Renault Clio Cup Bohemia starteten bereits am Sonntagmorgen auf dem Kurs in der Steiermark, wo der Markenpokal im Rahmen der DTM gastierte. Zur Frühstückszeit begaben sich 26 Fahrzeuge ins erste Rennen des Tages, welches mit packenden Zweikämpfen und überraschenden Resultaten den Spannungsbogen für das zweite Rennen am Nachmittag spannte. Im Qualifying konnte der Gaststarter David Dickenson (IRL) vom Team Pyro-Target überraschend die Pole an sich reißen. Doch die dahinter startenden Platzhirsche Hadorn, Calcum, Pekar, von Niesewand und Ahrens ließen den Iren auch im Rennen nicht ohne weiteres davon kommen. Jedoch sorgten die Duelle zwischen den Positionen zwei und sechs dafür, dass Dickenson Abstand auf die Verfolger gut machen konnte. Durch eine Kollision in der Mitte des Rennens fiel Dino Calcum um einige Positionen zurück und Tomas Pekar musste das Rennen sogar vorzeitig beenden. Dies war Beginn einer furiosen Aufholjagd von Pascal Eberle, der nach einem schlechten Start zurückgefallen war. In der verbleibenden Rennzeit fuhren Eberle und Marc-Uwe von Niesewand noch an den Führenden Dickenson heran und passierten nur wenige Zehntelsekunden nach ihm die Ziellinie.

Die Auslosung nach dem ersten Rennen ergab, dass das Feld zwischen den Positionen eins und sieben umgekehrt ins zweite Rennen startete. Somit startete Andreas Stucki auf der Pole Position, vor Dino Calcum und Alf Ahrens. Letzterer erwischte auch einen hervorragenden Start und setzte sich nach der ersten Kurve an die Spitze des Feldes.

Dicht dahinter folgte die Verfolgergruppe mit Andreas Stucki, Dino Calcum, Daniel Hadorn, Marc-Uwe von Niesewand, Pascal Eberle und David Dickenson die mehrmals untereinander ihre Positionen tauschten. Alf Ahrens fuhr bis zur elften Runde des Rennens relativ unbehelligt auf der ersten Position, bis er bei einem Angriff durch Dino Calcum die Ideallinie verlor uns bis ins Kiesbett hinausgetragen wurde. Dadurch zogen die Verfolger allesamt vorbei und Ahrens reihte sich an fünfter Position wieder ein. Kurz zuvor hatte sich bereits der Meisterschaftsführende Daniel Hadorn durch einen Abflug von der Strecke um fünf Plätze, auf die elfte Position, verschlechtert. Nicht anders als herausragend kann man die Leistung vom Tschechen Tomas Pekar beschreiben, der vom vorletzten Platz gestartet und bis auf Rang Nummer sechs vorgefahren war. In der letzten Kurve fiel er jedoch auf den neunten Platz zurück und rollte gerade noch mit dem verbleibenden Schwung über die Ziellinie.

Die beste Bilanz an diesem Wochenende verbuchte das Team von Schlaeppi Race-Tec aus der Schweiz. Nach dem dritten Platz von Marc-Uwe von Niesewand im ersten Rennen und dem Doppelsieg durch Calcum/ von Niesewand im zweiten Rennen ergibt sich folgendes Bild an der Spitze der Meisterschaftswertung:

1. von Niesewand, Marc Uwe: 99 Punkte

2. Hadorn, Daniel: 90 Punkte

3. Calcum, Dino: 86 Punkte

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

Formel Renault 2.0 startet mit einem Rekord in die zweite Runde

FORMEL RENAULT 2.0 NEC auf dem Nürburgring

Mit einer Rekordteilnehmerzahl beginnt am Freitag auf dem Nürburgring der Kampf um den FORMEL RENAULT 2.0 Northern European Cup (NEC). Zur Einsitzer-Nachwuchsserie im Rahmen der VLN Langstrecken Meisterschaft werden knapp 40 Autos erwartet. Nach der langen Pause seit dem ersten Rennwochenende im April sind Fahrer und Teams bereit für das vierte und fünfte Rennen der Saison.

Als Austragungsort wählten die Veranstalter der NEC die Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy der VLN auf der weltberühmten Eifel-Rennstrecke. Die Piloten der Renault-Nachwuchsserie befahren den Kurs über die Kurzanbindung: Nach der Mercedes Arena sparen sich die Fahrer die Müllenbachschleife und biegen direkt in die Kumho-Kurve ab.

Nach den ersten drei Rennen am Hockenheimring Ende April führt der Brite Jake Dennis die Meisterschaft mit einem 12-Punkte-Abstand vor dem Belgier Stoffel Vandoorne an. Beide Fahrer teilten die Siege aus den drei Rennen auf dem Formel 1-Kurs in der Kurpfalz unter sich auf und sind nun bereit, ihre Positionen auf dem Nürburgring auszubauen. Aber auch Andrea Pizzitola (Italien), Jordan King (Großbritannien) und Alex Riberas (Spanien) haben sich beim ersten Event Podiumsplätze erkämpft. Da alle Piloten für die gesamte Saison eingeschrieben sind, haben sie sich eine solide Basis beim Kampf um die Meisterschaft erarbeitet, um nun die Verfolgung auf den Meisterschaftsführenden aufzunehmen.

Wie gewöhnlich findet das VLN-Programm nur am Freitag und Samstag statt, sodass der Zeitplan für die NEC sehr eng getaktet ist. Bereits am Freitagmorgen starten die Piloten um 8.00 Uhr mit einem 45-minütigen Freien Training. Die beiden Qualifikations-Sessions folgen ab 10.45 Uhr unmittelbar hintereinander. Das erste Rennen des Wochenendes startet dann am Nachmittag um 13.55 Uhr. Zum zweiten Rennen am Samstag gehen die Piloten um 10.25 Uhr auf die Strecke.

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

FORMULA RENAULT 2.0
NORTHERN EUROPEAN CUP

Vandoorne dominiert Formel Renault 2.0 Northern European Cup

Renault im Motorsport

Das vergangene Rennwochenende der Formel Renault 2.0 NEC-Saison bescherte dem Belgier Stoffel Vandoorne eine maximale Ausbeute. Mit zwei Pole Positions und zwei Siegen auf dem Nürburgring, war der Pilot von Josef Kaufmann Racing beim zweiten Event der Saison eine Klasse für sich. Der Einzige, der dem Belgier gefährlich werden konnte, war das McLaren-Talent Nyck de Vries von R Ace GP, der zum ersten Mal in seiner jungen Motorsportkarriere auf das Podium fuhr.

Das erste Qualifying begann am Freitagmorgen unter trockenen Bedingungen. Vandoorne stellte mit 1:26.912 die Zeit auf, die es von den anderen 35 Teilnehmern als zu schlagen galt. Mit 1:27.311 kam der junge Niederländer Nyck de Vries als Zweitschnellster an die Zeit heran. Und so war auch das zweite Qualifying eine Wiederholung des ersten Durchgangs in der Vandoorne (1:26.769) und de Vries (1:27.381) die erste Startreihe unter sich ausmachten. Dahinter gingen Mikko Pakari und Pieter Schothorst aus Startreihe zwei ins Rennen.

Auf den ersten Blick schien das vierte Rennen um den Northern European Cup 2012 (NEC) einen guten Start zu haben – auf trockener Strecke startete ein volles Feld mit fast 40 Autos in das Rennen. Durch einen technischen Defekt der Startanlage wurde jedoch das Rennen nach der Einführungsrunde abgebrochen. Nachdem das Problem gelöst war, starteten alle Piloten nach einer weiteren Einführungsrunde in ein auf 23 Minuten verkürztes Rennen.

Nyck de Vries, der eine starke Leistung in beiden Qualifyings gezeigt hatte, verlor jedoch durch einen verpatzten Start fünf Plätze. In einer packenden Aufholjagd, bei der de Vries in der letzten Runde die vierte Position von Pieter Schothorst erkämpfte, bewies der junge Niederländer starke Nerven. Vor ihm kämpften Jordan King und Pierre Gasly bis zum Schluss um den zweiten Platz. Vandoorne fuhr davon unbehelligt und mit einem Abstand von mehr als sechs Sekunden einen Start-Ziel-Sieg vor King und Gasly ein.

Im zweiten Rennen führten Vandoorne und De Vries das Feld auf trockener Strecke vom Start weg an. Auch Pieter Schothorst erwischte einen guten Start und fuhr an dritter Position in die erste Kurve. Dort lief es kurz dahinter für Jakub Smiechowski und Shahaan Engineer weitaus weniger gut. Nach einem Ausflug ins Kiesbett in der Mercedes Arena und einen anschließenden Fehler der Streckensicherung, stand Engineers Auto mitten auf der Fahrbahn und war somit eine enorme Gefahr für alle restlichen Fahrzeuge auf der Strecke. Die durch die Rennleitung eingeleitete Safety Car Phase blieb erfolglos, so dass das Rennen abgebrochen werden musste. Nachdem die Strecke wieder gereinigt und alle Autos beseitigt waren, wurde das Rennen mit 19 Minuten auf der Uhr wieder gestartet.

Mit verbleibenden 31 Fahrzeugen auf der Strecke, fiel Pieter Schothorst Mikko Pakari zum Opfer, die gemeinsam im Castrol-S von der Strecke abkamen. An der Spitze des Feldes fuhren Vandoorne und De Vries ihr eigenes Rennen. Weniger als vier zehntel Sekunden trennten die beiden beim Überqueren der Ziellinie. Hinter De Vries fuhr R Ace GP-Teamkollege Andrea Pizzitola auf das Podium.

Vandoorne führt nach fünf Läufen die Meisterschaft mit 122 Punkten vor dem Zweitplatzierten MP Manor Motorsport-Piloten Jake Dennis an. Nur einen Punkt dahinter liegt Jordan King mit 96 Punkten. Die dritte und nächste Runde des Formel Renault 2.0 Northern European Cup findet zwischen dem 6. und 8. Juli auf der Motorsport Arena Oschersleben statt.

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

Ring Racing fährt ersten VLN-Saisonsieg ein

Beim vierten VLN-Lauf der Saison 2012 sorgten zahlreiche Unfälle für einen Überraschungssieger unter den RENAULT CLIO bei der 43. Adenauer ADAC Rundstrecken-Trophy. Auch in der Renault-Geldwertung CLIO CUP Speed Trophy gab es einen überraschenden Erstplatzierten.

Insgesamt 18 RENAULT CLIO starteten am vergangenen Samstag aus der dritten Startgruppe des mehr als 160 Teilnehmer starken Gesamtfeldes bei trockenen Streckenverhältnissen. In den vorderen Startreihen hatten sich auch die bis dato Meisterschaftsführenden Jannik Olvio und Jurek Elmar platziert. Die beiden Berliner lagen bis ungefähr zur Mitte des Rennens in der CUP3-Wertung vorne, mussten das Rennen jedoch vorzeitig wegen eines Motorschadens beenden.

Da auch anderen Favoriten wie Karl Brinker von Vulkan-Racing Mintgen und Holger Goedicke und Mathias Schläppi von Schläppi Race-Tec das Rennen nicht bis zum Ende durchfahren konnten, schlug die Stunde der Nervenstarken. Nach knapp vier Stunden Rennzeit gingen Helmut und Horst Baumann vom Team Ring Racing vor den Piloten Peter Utsch und Pierre Moret über die Ziellinie. Während die Erstplatzierten einen Vorsprung von mehr als drei Minuten herausfahren konnten, trennten den Zweiten und Dritten nur wenige Zehntelsekunden. Mit Jana Meiswinkel und Ernst Berg fuhren die Viertplatzierten der CUP3-Klasse den ersten Platz der CLIO CUP Speed Trophy Sonderwertung ein. Besonders erfreulich ist dies für das Team vom SFG Schönau, die nach einem Unfall beim Saisonauftakt nun zum ersten Mal wieder mit dabei waren. Ein Abo auf den zweiten Platz in der Sonderwertung hat wohl das Gespann von Schlaug Motorsport. Im vierten Lauf sicherten sich die Piloten Lhomer und Frei zum vierten Mal den zweiten Platz und bauen damit ihre Tabellenführung in der Renault-Geldwertung weiter aus.

Der fünfte Lauf der VLN Langstreckenmeisterschaft 2012 findet in zwei Wochen mit dem 52. ADAC Reinoldus-Langstreckenrennen am 07. Juli 2012 statt.

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

Romain Grosjean sichert sich beim Grand Prix von Kanada den zweiten Platz

GP von Kanada

Der in Genf geborene Franzose Romain Grosjean ist beim Grand Prix von Kanada dank RS27 V8-Power von Renault mit seinem Lotus auf den zweiten Platz vorgefahren. Nach einer spannenden Aufholjagd, bei der er unter anderem Titelverteidiger Sebastian Vettel und Fernando Alonso überholen konnte, überquerte der 26-jährige GP2-Meister die Ziellinie nur 2,5 Sekunden hinter Sieger Lewis Hamilton. Mit Rang zwei hat Grosjean das bisher beste Resultat seiner Formel 1-Karriere errungen und rückte in der Fahrerwertung auf die siebte Position vor.

Red Bull-Pilot Sebastian Vettel beendete den Montreal-Grand Prix als Vierter. Der Heppenheimer hatte den siebten Saisonlauf von der Pole Position aus in Angriff genommen und das Rennen in der Anfangsphase kontrolliert. Nach seinem ersten Boxenstopp kehrte der zweifache Weltmeister jedoch als Dritter auf die 4,361 Kilometer lange Strecke zurück. Ein zweiter Reifenwechsel gut zehn Runden vor Ende warf ihn zwar auf Platz fünf zurück; mit großem Kampfgeist konnte Vettel jedoch wieder an Fernando Alonso vorbeigehen, der unter abbauenden Pneus litt. Mark Webber im zweiten Red Bull-Renault wurde in Kanada Siebter. Kimi Räikkönen im zweiten Lotus-Renault errang die achte Position. Damit war der 32-jährige Finne der vierte Partner von Renault in den Top 10.

Nach einem problematischen Qualifying nahmen die beiden Williams-Piloten Pastor Maldonado und Bruno Senna das Rennen nur von den Startplätzen 22 und 13 auf. Maldonado, der Überraschungssieger des Grand Prix von Spanien, arbeitete sich bis auf Rang 13 vor, Senna wurde 17. Caterham F1, das vierte Partnerteam von Renault in der diesjährigen Formel 1-Saison, entschied einmal mehr das Duell der drei noch jungen Grand Prix-Rennställe für sich. Heikki Kovalainen belegte Platz 18 vor Vitaly Petrov.

In der Konstrukteurs-Wertung konnten Red Bull Racing und Renault ihre Führung mit einem 31 Punkte-Vorsprung auf McLaren verteidigen. Lotus ist an Ferrari vorbei auf die dritte Position vorgerückt. Das Team Williams F1 belegt Rang sieben, während Caterham weiterhin auf Platz zehn liegt.

Weltmeister Sebastian Vettel ist in der Fahrertabelle nun Dritter. Den 24-Jährigen trennen aber nur drei Punkte vom neuen Spitzenreiter Lewis Hamilton und ein Zähler von Fernando Alonso. Auf Platz vier folgt Mark Webber, während die beiden Lotus-Piloten Kimi Räikkönen und Romain Grosjean die Positionen sechs und sieben belegen.

Rémi Taffin, Leiter des Einsatz-Teams von Renault Sport F1

„Der Große Preis von Kanada zählt aus Sicht der Formel 1-Achtzylinder zu den besonders anstrengenden Saisonläufen. Auf den langen Geraden spielt – ebenso wie auf den reinen Power-Strecken in Spa-Francorchamps und Monza – eine möglichst hohe Leistung die Hauptrolle. Vor den engen Spitzkehren und Schikanen kommt es im Sinne eines stabilen Fahrverhaltens auch auf eine gute Motorbremse an. Mit einem Podestplatz, zwei Fahrern unter den ersten Vier und vier RS27-Aggregaten unter den ersten Acht können wir daher

ganz zufrieden sein.

Speziell für unser Partnerteam Lotus hat sich der Grand Prix von Kanada gelohnt. Der Rennstall konnte sich in der Konstrukteurs-Wertung an Ferrari vorbei auf Rang drei schieben – dies ist auch ein Zeichen dafür, wie konkurrenzfähig die Kombination aus Lotus E20 und RS27-Motor von Renault Sport F1 in dieser Saison ist. Dabei mussten unsere Ingenieure mit dem Achtzylinder im Auto von Romain Grosjean besonders achtsam umgehen, nachdem eine Ölprobe am Samstag auf ein Problem hindeutete. Doch es ist uns gelungen, den Einsatzzyklus des Motors zu retten und auch damit noch ein Topresultat herauszufahren.

Nach Kanada steht für uns nun der Große Preis von Europa in Valencia auf dem Programm – erneut ein Stadtkurs, bei dem es vor allem auf maximale Motorleistung ankommt. Montreal hat uns auch gezeigt, wie hoch die Konkurrenzdichte in der laufenden Saison ist. Um die Rennwagen in eine wettbewerbsfähige Balance zu bringen, kommt es auf das kleinste Detail an. Wir werden uns in Viry-Châtillon nun bestmöglich auf die bevorstehende Aufgabe vorbereiten."

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

Renault holt mit Kimi Räikkönen Platz zwei beim Grossen Preis von Europa

GP von Europa

Der Europa-Grand Prix im spanischen Valencia bot Spannung vom Start bis zur Zieldurchfahrt und Positionswechsel in einer atemlosen Dramaturgie. Gleich drei Fahrer mit Renault Motoren hatten realistische Siegchancen. Nach den Ausfällen von Sebastian Vettel (Red Bull-Renault) und Romain Grosjean (Lotus-Renault) holte Kimi Räikkönen im Lotus-Renault E20 als Zweiter einen Podestplatz.

Der Finne eroberte in der Schlussphase mit einem mutigen Manöver Position zwei von Lewis Hamilton (McLaren) und feierte in Valencia bereits seinen dritten Podiumsplatz des Jahres. Sensationell war die Aufholjagd von Mark Webber im Red Bull Racing-Renault: Der Australier war nach technischen Problemen im Qualifying als 19. gestartet und kämpfte sich mit Brillanz und Strategie-Geschick bis auf Platz vier vor. Das Rennen gewann Fernando Alonso (Ferrari).

Der dramatische achte Saisonlauf war geprägt von Führungswechseln, Positionskämpfen im gesamten Feld und zahlreichen Zwischenfällen. Eine der vielen harmlos verlaufenen Kollisionen löste eine Safety Car-Phase aus. Sebastian Vettel im Red Bull Racing-Renault war von der Pole Position gestartet, hatte umgehend einen Vorsprung auf die Verfolger herausgefahren und kontrollierte das Rennen von der Spitze. Bis zum Einsatz des Safety Cars: Der zweifache Weltmeister blieb nach dem Restart zwar klar in Führung, in Runde 34 jedoch rollte sein RB8 ohne Vortrieb aus. Ursache ist nach ersten Untersuchungen ein Defekt in Zusammenhang mit der Lichtmaschine.

Lotus-Renault Pilot Romain Grosjean, der sich noch vor den ersten Boxenstopps an Lewis Hamilton (McLaren) vorbei auf Rang zwei geschoben hatte, wurde beim Restart von Alonso überrascht. Auf der Verfolgung des Spaniers streikte dann auch an Grosjeans Auto die Lichtmaschine – der junge Franzose musste die Hoffnungen auf seinen ersten Grand Prix-Sieg vertagen.

Barcelona-Sieger Pastor Maldonado im Williams-Renault glänzte im Qualifying mit Startplatz drei. Im Finale des Rennens hatte er einen Podestplatz im Visier und griff zwei Runden vor Schluss Lewis Hamilton an. Der Brite hielt entschlossen dagegen, es kam zu einem Kontakt. Hamilton rutschte in die Leitplanken, und Maldonado büßte den Frontflügel seines FW34 ein. Er konnte das Rennen als Zehnter zwar noch in den Punkten beenden, verlor diese Platzierung aber wegen einer nachträglichen 20 Sekunden-Strafe für die Aktion gegen Hamilton. Williams-Renault Teamkollege Bruno Senna erbte den zehnten Rang – und das in einem Rennen, in dem ihn erst eine Kollision mit Sauber-Fahrer Kamui Kobayashi und später eine Durchfahrtsstrafe zurückgeworfen hatten.

Das ebenfalls von Renault Sport F1 ausgerüstete Caterham F1 Team erlebte ein gutes Rennwochenende. Heikki Kovalainen ließ im Qualifying beide Toro Rosso hinter sich und startete als 16. Im Rennen bremste ihn dann jedoch erst ein Problem mit der Bremsenergie-Rückgewinnung KERS, dann ein Rempler des Toro Rosso von Jean-Eric Vergne. Teamkollege Vitaly Petrov lag im Caterham-Renault CT01 lange Zeit auf Kurs zum ersten Punktgewinn des jungen Teams, bis ihm der zweite Toro Rosso, gefahren von Daniel Ricciardo, in die Quere kam. Der Russe

fuhr letztlich als 13 durchs Ziel.

Rémi Taffin, Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Dieses Rennen bot praktisch in jeder Runde irgendein Drama. Glückwunsch an Kimi Räikkönen, der mit Platz zwei sein bisher bestes Saisonergebnis wiederholt hat, und an unsere Partner bei Lotus. Das Team hat das Rennen jederzeit richtig analysiert und wurde mit dem fünften Podestplatz der Saison belohnt. Eine weitere Gratulation geht an Mark Webber für seine Aufholjagd, die unter diesen außergewöhnlichen Umständen besondere Beachtung verdient.

Gleichzeitig müssen wir uns bei Red Bull Racing und bei Lotus für die Probleme in den Autos von Sebastian Vettel und Romain Grosjean entschuldigen. Beide schieden wegen Defekten an der Lichtmaschine aus, auch wenn nach ersten Erkenntnissen zwei unterschiedliche Ursachen vorlagen. In Sebastians Fall überhitzte das Nebenaggregat, worauf sich der Motor ausschaltete. Bei Romain war die Lichtmaschine defekt, sein Auto blieb schließlich wegen Strommangel stehen. Sobald die Triebwerke in unserem Motoren-Workshop in Viry eintreffen, gehen wir umgehend auf die Suche nach den exakten Ursachen. Wir möchten sicherstellen, dass Red Bull Racing und Lotus genau wie unsere weiteren Partner solche Probleme in Zukunft nicht mehr erleben. Zudem müssen wir die Gründe für die KERS-Aussetzer am Wagen von Heikki Kovalainen herausfinden. Bis zum nächsten Lauf in Silverstone steht uns also eine Menge Arbeit bevor, aber wir haben ein starkes Ingenieurteam und die nötigen Ressourcen, um all das zu lösen.“

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

Dacia und Yamaha: Kooperation für grenzenloses Freizeitvergnügen

All-Inclusive-Angebot für den Duster ab 13.190 Euro

Top-Angebot von Dacia für Wassersport- und Freizeitfreunde: Das SUV-Modell Duster kann vom 1. Juni bis 30. September 2012 mit einem Yamaha Marine-Paket kombiniert werden. Das konkurrenzlos günstige All-Inclusive-Arrangement beinhaltet zusätzlich zum Duster ein YAM Schlauchboot mit 4 kW/5 PS starkem Yamaha-Außenbordmotor und Transporttaschen zum Gesamtpreis ab 13.190 Euro . Wahlweise lässt sich das Angebot zum Preis ab 14.390 Euro um eine Anhängerkupplung und einen Harbeck Bootsanhänger erweitern. Das Yamaha Marine-Paket ist auf 100 Exemplare limitiert und mit allen Duster Antriebsvarianten und Ausstattungsniveaus kombinierbar.

Die Kooperation von Dacia und Yamaha ermöglicht zeitgemäße Mobilität und Freizeitvergnügen für die ganze Familie. So bietet das Schlauchboot YAM 310S mit 3,06 Meter Länge und 1,58 Meter Breite Platz für vier Personen. Der Gesamtaufbau mit einem großen Schlauchdurchmesser, solidem Aluminiumboden und breitem Bug gewährleistet Komfort und Sicherheit. Die maximale Zuladung beträgt 600 Kilogramm. Der 139 Kubikzentimeter-Außenbordmotor vom Typ Yamaha F5 AMHS leistet 4 kW/5 PS. Ein Sportbootführerschein ist nicht erforderlich.

Robuster Bootsanhänger als Option

Mit einem Packmaß von 112x58x32 Zentimetern passt das zusammengelegte Schlauchboot bequem ins geräumige 475-Liter-Gepäckabteil des Duster (Duster 4x4: 443 l). Alternativ dazu sind im Rahmen des Yamaha Marine-Pakets für 1.200 Euro Aufpreis die Duster Anhängerkupplung und der Harbeck 450 BS Bootsanhänger erhältlich. Mit 100 Kilogramm Eigengewicht lässt sich der robuste Trailer aus verzinktem Stahl leicht von Hand bewegen. Die Nutzlast beträgt 250 Kilogramm. Selbst vollbeladen liegt der einachsige Anhänger weit unter der zulässigen Anhängelast des Duster für ungebremste Anhänger von 615 bis 680 Kilogramm.

Freizeitfahrzeug par excellence

Kraftvolle Motoren, darunter zwei durchzugsstarke Dieselaggregate, sowie der kurz übersetzte erste Gang machen den Duster zum idealen Zugwagen. Dank der Bodenfreiheit von 20,5 Zentimetern (4x4-Modelle: 21 cm) sowie der Böschungswinkel von 30 Grad vorn und 36 Grad hinten lässt sich das SUV-Modell bei Bedarf bis direkt ans Ufer rangieren. Noch mehr Einsatzmöglichkeiten auf schwierigem Untergrund bietet der variable Allradantrieb der 4x4-Versionen. Auch das großzügige Platzangebot für fünf Personen, das Gepäckraumvolumen bis 1.636 Liter (4x4-Modelle: 1.604 l) und die markentypische Robustheit prädestinieren den Duster zum Freizeitfahrzeug par excellence.

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

YAM 310S
Powered by YAMAHA

DUSTER
DACIA
YAM 310S
Powered by YAMAHA
DACIA

YAMAHA
PILOT
YAM 310S
Powered by YAMAHA

Jedes zweite Flüssiggas-Fahrzeug kommt von Dacia

Renault Tochter ist Marktführer bei LPG-Modellen

Dacia ist in Deutschland der erfolgreichste Anbieter von Flüssiggas-Fahrzeugen (LPG). Mit einem Marktanteil von knapp 50 Prozent stammt fast jedes zweite Modell mit der umweltschonenden und preisgünstigen Antriebsvariante von der erfolgreichen Renault Tochter.

Dacia Fahrzeuge mit Flüssiggasbetrieb (LPG = Liquified Petroleum Gas) sind in Deutschland besonders beliebt: In den ersten fünf Monaten 2012 wählte jeder zweite Käufer der alternativen Antriebsvariante ein Modell der rumänischen Renault Tochtermarke: Von 3.709 Zulassungen entfielen 1.770 auf Dacia.

Mit dem Sandero Sondermodell LIVE II 1.2 16V LPG 75 für 9.490 Euro bietet Dacia das günstigste Auto in Deutschland mit bivalentem Flüssiggasbetrieb an. Außerdem können Kunden den Dacia Sandero Stepway 1.6 MPI LPG 85, den Dacia Logan MCV 1.6 MPI LPG 85 und den Dacia Duster 1.6 16V LPG 105 4x2 mit Flüssiggasantrieb ab Werk ordern.

Der Aufpreis beträgt im Vergleich zu den jeweiligen Varianten mit Benzinmotor lediglich 800 Euro. Auch damit stellt Dacia erneut sein exzellentes Preis-/Leistungsverhältnis unter Beweis und ist deutlich günstiger als der Wettbewerb, der den Umbau durchschnittlich mit 2.000 Euro berechnet. Aufgrund der steuerlichen Begünstigung von LPG können Kunden rund 40 Prozent bei den Kraftstoffkosten sparen. Damit amortisiert sich der Kauf eines Dacia mit Flüssiggasbetrieb bereits ab einer Fahrleistung von rund 20.000 Kilometern.

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

Die Europäische Renault Klassik Seite

Alle Renault Modelle mit einem Mindestalter von 20 Jahren findet Ihr auf Renault-Klassik.

RENAULT KLASSIK

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

www.renault-klassik.eu

http://renaultklassik.phpbb6.de

Idee & Realisierung by Andreas Gaubatz

Doch auch beim Thema Sicherheit macht Louis RENAULT bahnbrechende Erfindungen. Rund 70 Jahre, bevor es in Deutschland eine allgemeine Gurtpflicht gibt, erfindet Louis ein Fünf-Punkt-Rückhaltesystem, den ersten Sicherheitsgurt der Automobilgeschichte. Auch der Gasdruckstoßdämpfer: Eine Erfindung von Louis RENAULT!

So reiht sich Erfindung an Erfindung, alle sind in ihren Grundprinzipien noch heute unverzichtbarer Teil im Automobilbau. Louis versäumt es bei aller Euphorie aber nicht, sich seine Erfindungen patentieren zu lassen. Denn diese Lizenzen, die RENAULT an andere Hersteller vergibt, sichern die finanzielle Grundlage des Unternehmens, machen es unabhängig von Banken.

Schmerzlicher Verlust...
Es geht rasant aufwärts mit der "Societé RENAULT Frères", die Erfindungen von Louis und die Rennerfolge der Brüder bringen perfekte Publicity, RENAULT ist in aller Munde. Die Zuverlässigkeit und Robustheit der Automobile sind sprichwörtlich.

Vor allem Marcel RENAULT ist ein begeisterter und nahezu fanatischer Rennfahrer. Im Juni 1902 gewinnt Marcel RENAULT das Rennen von Paris nach Wien, eine Distanz von rund 1.700 Kilometern. Marcel erreicht sein Ziel mehr als zwei Stunden früher als die Offiziellen errechneten, die Auswertung ergibt eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 71 Kilometern pro Stunde.

Wenn man sich die damaligen Straßenverhältnisse vor Augen führt, die eigentlich mehr Feldwegen gleichen, dann ist dieses Ergebnis schlicht eine Sensation. Marcel gewinnt auf einem Typ K, dem ersten Vierzylinder der jungen Automobilmarke. Bei diesem Rennen Paris-Wien nimmt ein weiteres Fahrzeug von RENAULT teil. Am Volant des Wagens sitzt kein Geringerer als Louis RENAULT selbt. Doch für ihn verläuft das Rennen nicht besonders erfreulich. Nicht weit vor Innsbruck beschädigt er bei einem Ausweichmanöver die Vorderachse.

Das ist das Aus in diesem Rennen. Sollte man meinen. Jedoch nicht für einen Louis RENAULT. Zusammen mit seinem Beifahrer baut er die Vorderachse aus, zusammen schleppen sie das schwere Teil zu einer Schmiede, und das über einige Kilometer. Der Tüftler und Techniker RENAULT kann die Achse schnell wieder richten, aber das eigentliche Problem sind die gebrochenen Holzspeichen des Rades. In einer wahren Fleißarbeit stellt Louis Ersatzspeichen aus Akazienholz her.

Nachdem der gleiche beschwerliche

Rückweg zu dem Pannenfahrzeug geschafft ist, geht es an den Einbau der Achse samt Rad.

Natürlich kann Louis RENAULT das Rennen nicht mehr mit einer guten Platzierung beenden. Aber er beendet es!

Bestärkt von diesem und anderen Erfolgen im Motorsport, planen die Brüder RENAULT die Teilnahme am prestigeträchtigsten Rennen des noch jungen Jahrhunderts. Die Distanzfahrt von Paris nach Madrid soll wieder Werbung für die Leistungsfähigkeit und Zuverlässigkeit der Fahrzeuge von RENAULT machen. Die Strecke, besonders die erste Etappe bis Bordeaux, gilt als schlecht und gefährlich.

Doch Louis und Marcel sind erfahrene und trotz aller Euphorie vorsichtige Fahrer. Der Zuspruch der Öffentlichkeit ist enorm, am Tag des Rennes, am 24. Mai 1903, säumen mehr als drei Millionen Menschen die Straßen, keiner der Zuschauer will sich dieses Spektakel entgehen lassen.

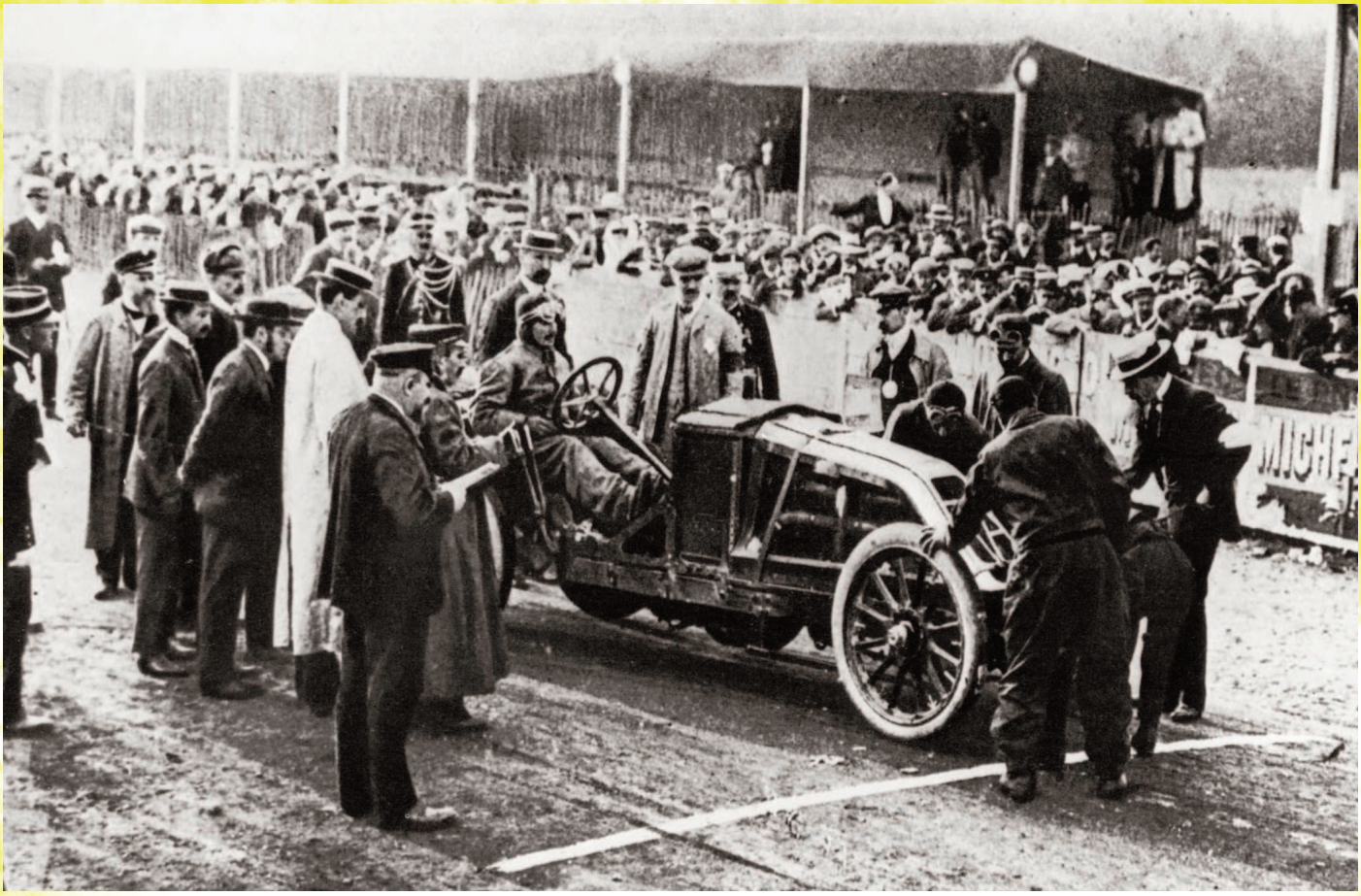
Doch das Rennen steht unter keinem guten Stern, es gibt Unfälle, auch mit Todesopfern. Dennoch geht das Rennen weiter.

Marcel RENAULT liegt in Führung, als er in der Nähe der Ortschaft Couhé-Vérac von der Straße abkommt, sein Wagen überschlägt sich, Marcel wird schwer verletzt in ein Krankenhaus gebracht.

Zwei Tage später, am 26. Mai 1903 stirbt Marcel RENAULT an den Folgen seiner schweren Verletzungen. Marcel RENAULT wird nur 31 Jahre alt.Nach dem Unfall des wohl prominentesten Teilnehmers wird das Rennen abgebrochen, angesichts der vielen Todesopfer unter den Fahrern und Zuschauern eine gebotene Maßnahme.

Das Rennen Paris-Madrid wird das letzte Rennen sein, das zwischen zwei Städten ausgetragen wird, künftig werden Rennen auf eigens angelegten Rundkursen veranstaltet. Dieses tragische Ereignis ist für Louis RENAULT Anlass, alle Aktivitäten bei Autorennen einzustellen.

Erst 1906 wird ein RENAULT wieder an einem Rennen teilnehmen.Doch nicht nur menschlich und für die Familie ist der Tod von Marcel eine Katastrophe, Marcel war auch das organisatorische Hirn der "Societé RENAULT Frères", er ermöglichte es Louis, sich ganz und gar auf seine Erfindungen zu konzentrieren, sich um die Produktion zu kümmern und neue Modelle zu entwickeln. Ein herber Schlag für das Unternehmen. Doch Louis



RENAULT ist kein Mensch, der resigniert, vielmehr stacheln ihn unlösbare Situationen und Probleme nur noch mehr an.

So erwirbt er Marcels Anteile der Firma, die dieser seiner Verlobten Suzann hinterlassen hat, für einen guten Preis. Und richtet den Blick weiter nach vorne.

Ein Zurück gibt es nicht mehr, die Produktionsfläche ist bereits auf 7.500m² angewachsen, mittlerweile arbeiten rund 500 Mitarbeiter bei RENAULT. Schon seit 1901 unterhält RENAULT auch Niederlassungen im Ausland, in New York, Chicago, sogar auf Sumatra.

Aber auch in Frankreich wächst das Händlernetz stetig an. Bis 1905 werden es 120 Filialen sein, die RENAULT betreut.

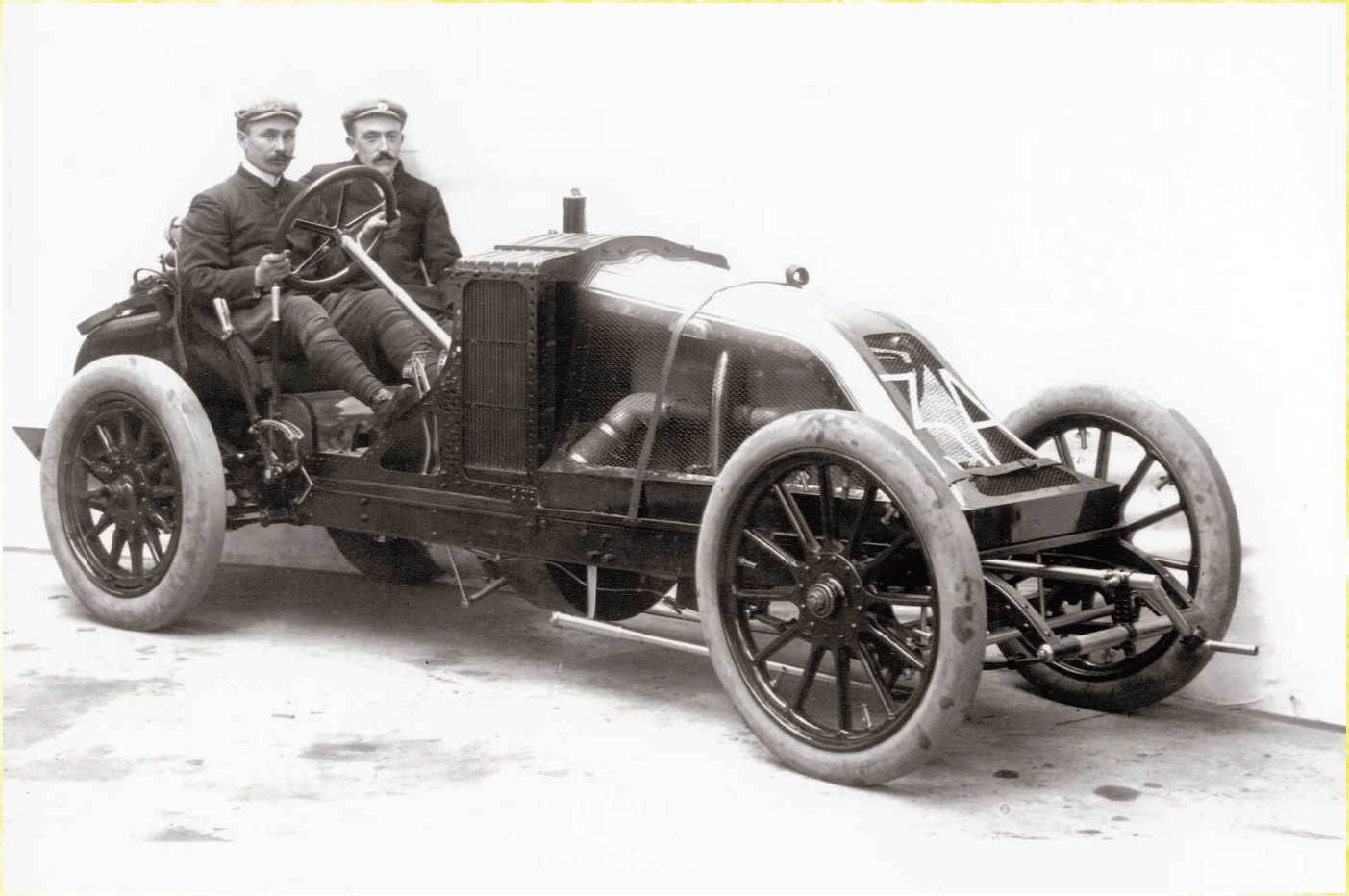
Der Aufstieg des Unternehmens ist nicht mehr aufzuhalten. Auch wenn es immer wieder unliebsame Vorkommnisse gibt. So erdreistet sich zum Beispiel in dieser Zeit ein gewisser Corre, die Fahrzeuge von RENAULT zu kopieren, natürlich auch den "Direktantrieb", ein Patent von Louis. RENAULT klagt. Und gewinnt! Ein Gericht verurteilt den ehemaligen RENAULT Händler Corre zur Zahlung von 25.000 Francs. Eine für die damalige Zeit horrende Summe.

Abgeschreckt von diesem Präzedenzurteil zahlen noch einige Patentdiebe freiwillig. Darunter auch namhafte Produzenten. Doch nicht alle haben so etwas nötig, mit den meisten Lizenznehmern gibt es keine Probleme. Auch mit Opel, seit 1899 selbst vom Nähmaschinen- und Fahrradproduzenten zum Automobilhersteller avanciert, gibt es Lizenzverträge.

Immer wieder, ohne Unterlass experimentiert Louis RENAULT und verbessert seine Automobile ständig. So wandert bei den Fahrzeugen ab 1904 der Kühler unter die Windschutzscheibe, die Effizienz der Kühlleistung wird somit verbessert. Als Folge davon erhalten die Wagen von RENAULT die typische Form der Motorhaube, die man sehr schnell als "Alligatorschnauze" bezeichnet. Das typische "RENAULT Gesicht" wird bis zum Ende der 1920er-Jahre die Modelle von RENAULT prägen!

1905 ist ein einschneidendes und wichtiges Jahr für RENAULT. In diesem Jahr bringen die RENAULT Werke den Typ AG, einen kleinen und robusten Zweizylinder, auf den Markt. Dieses Modell wird dereinst Geschichte schreiben, doch das soll dem zeitlichen Ablauf vorbehalten bleiben. Zunächst sorgt der neue AG in Paris für Aufsehen.

Die Taxi-Innung ist auf das Auto aufmerksam geworden. Und bestellt 250 Fahrzeuge in Billancourt. Das ist der Startschuß für die Serienproduktion bei RENAULT. Der Typ AG bewährt sich glänzend, bald schon prägt er das Stadtbild verschiedener Metropolen. Nicht



nur in Paris, auch in London, Kopenhagen, Berlin, sogar in Moskau und vielen anderen Großstädten des Kontinents sind die Typ AG von RENAULT das Taxi-Modell der ersten Wahl.

Und 1905 eröffnet RENAULT das erste Montagewerk außerhalb Frankreichs: Im englischen Acton werden ab diesem Jahr auch RENAULT Fahrzeuge produziert!

1906 kehrt RENAULT zurück zum Rennsport. Die große Zeit der Rennen von Stadt zu Stadt ist seit Paris-Madrid vorbei. Nun werden die Rennen auf Rundkursen ausgetragen. RENAULT hat drei Jahre pausiert, der Schock über den Tod von Marcel saß tief.

Doch die Werbewirksamkeit der Rennen ist nach wie vor immens, kein namhafter Hersteller (und dazu gehört RENAULT unbestritten) kann sich eine Rennabstinenz auf Dauer leisten. Der ACF (Automobilclub von Frankreich) organisiert für das Jahr 1906 den ersten Grand-Prix nach modernen Maßstäben, RENAULT will und muß daran teilnehmen.

Aber zunächst gilt es, eine Generalprobe abzuhalten, nichts wäre schlimmer als eine Blamage bei diesem so wichtigen Rennen. Daher läßt RENAULT einen eigens konstruierten Vierzylinder mit sage und schreibe 13.000cm³ auf dem "Circuit d'Auvergne" starten.

Der Wagen des Teams Szisz/Marteau platziert sich hervorragend, die Generalprobe ist geglückt. Szisz ist allerdings auch kein unbeschriebenes Blatt, er hat selbst schon Rennerfahrung gesammelt.

Ferenc Szisz arbeitet bereits seit dem Jahr 1900 für RENAULT, als Leiter der Testabteilung. Und begleitet RENAULT bei den Rennen Paris-Wien und Paris-Madrid als Mechaniker, der Motorsport liegt dem Ungarn im Blut. Im Juni 1906 findet der Grand Prix statt, am Ende dieses Rennens lautet der Sieger: RENAULT.

Das Team Szisz/Marteau hat als erstes Team der Geschichte einen Grand-Prix gewonnen. Und Szisz gelang eine Meisterleistung. Eigentlich war der FIAT des Italieners Felice Nazzaro stärker motorisiert, doch die umsichtige und strategisch einzigartige Fahrweise von Szisz bringt letzten Endes den verdienten Sieg.

RENAULT ist so eine sensationelle und geschichtsträchtige Rückkehr zum Motorsport gelungen. In diesem ebenso bedeutenden Jahr wird Louis RENAULT eine große Ehre zuteil. Die Republik Frankreich ernennt Louis RENAULT zum Ritter der Ehrenlegion!

Weiter geht es mit der Renault Historie - Teil 4 in der nächsten Ausgabe.

Text: Andreas Gaubatz / Renault Klassik
Fotos: Renault-Presse

Reich an Farben - Der Laguna II Grandtour von Oli

Oli ist ein Renault Tuning Szene Urgestein und schon seit den Anfängen mit dabei, damals noch mit einem Renault 19 mit Turbo Umbau, darauf folgte eine Laguna I Limousine.

Unvergessen auch die „Renault 21 Nevada Twins“ mit denen Oli 2001 in Steinsdorf auf dem Treffen für Aufsehen sorgte.

Kommen wir aber nun zum aktuellen Fahrzeug, einem Laguna II Grandtour, Baujahr 2001, Erstzulassung 2002, von Oli.

Der 1,9 dCi mit seinen 150 PS sorgt für ausreichend Vortrieb und für eine bessere Strassenlage sorgen Cobra Federn mit einer Tieferlegung von -55mm an der Vorderachse und -40mm an der Hinterachse.

Die wirklich schönen Avalange Felgen von Breyton in der Dimension 9 x 19 Zoll mit 5mm Distanzscheiben an der Vorderache und 10 x 19 Zoll mit 15mm Distanzscheiben an der Hinterachse und einer Bereifung von 235/35-19 bestechen nicht nur in Ihrer Optik, sondern gewährleisten allzeit einen guten Kontakt zur Fahrbahn.

Bei der Auswahl der Lackierung entschied sich Oli für das Spider-Effekt Gelb und entwarf selbst die Tribals die als Airbrush und Pinstripping rund um den Laguna in orange und blau laufen.

Reich an Farben - Der Laguna II Grandtour von Oli

Als gelernter Kunststoffformgeber hat Oli was die Karosserie angeht natürlich keine Kompromisse gemacht und setzte hier auf Eigenbau, wie z.B. bei der Front- und Heckschürze, dem Cupschwert aus Aramid, dem Echtcarbon Kühlergrill und flachen Zierleisten.

Seitenschweller, Dachkantenspoiler, Scheinwerfermaske XL und Porsche 993 Sportspiegel von Ruf komplettieren die Liste der verbauten Teile.

Die Motorhaube, die Heckklappe und die hinteren Türen wurden gecleant. Die hinteren Türen werden nun elektrisch ver- und entriegelt.

Die Kotflügel wurden hinten um 15mm geweitet und der wohl aufwendigste Umbau am Laguna II Grandtour sind die „Suicide-Doors“ hinten, da ist Zeit, Geduld und Hartnäckigkeit beim TÜV gefragt, aber Oli hat dies gestemmt bekommen und das Ergebnis ist mehr als nur sehenswert.

Die Scheinwerfer sind in schwarz gehalten und natürlich sind die hinteren Scheiben getönt und verfügen über eine Scheibengravur und ein Pinstripping

Der Unterboden ist blau beleuchtet, was auf Treffen und Messen den Laguna II Grandtour gerade in der Nacht gekonnt in Szene setzt.

Natürlich steht auch der Innenraum dem Äußeren in nichts nach, im Gegenteil, man entdeckt hier soviele Details, daß diese oftmals erst bei längerem oder mehrmaligem hinschauen auffallen.

Das Eigenbau-Cockpit besticht mit einem Airbrush und in der A-Säule befinden sich die Zusatzinstrumente für Öltemperatur und Ladedruckanzeige.

Sitze, Rückbank, Türverkleidungen, Himmel und Schaltsack sind in Leder und Alcantara mit eingenähtem Tribal gehalten.

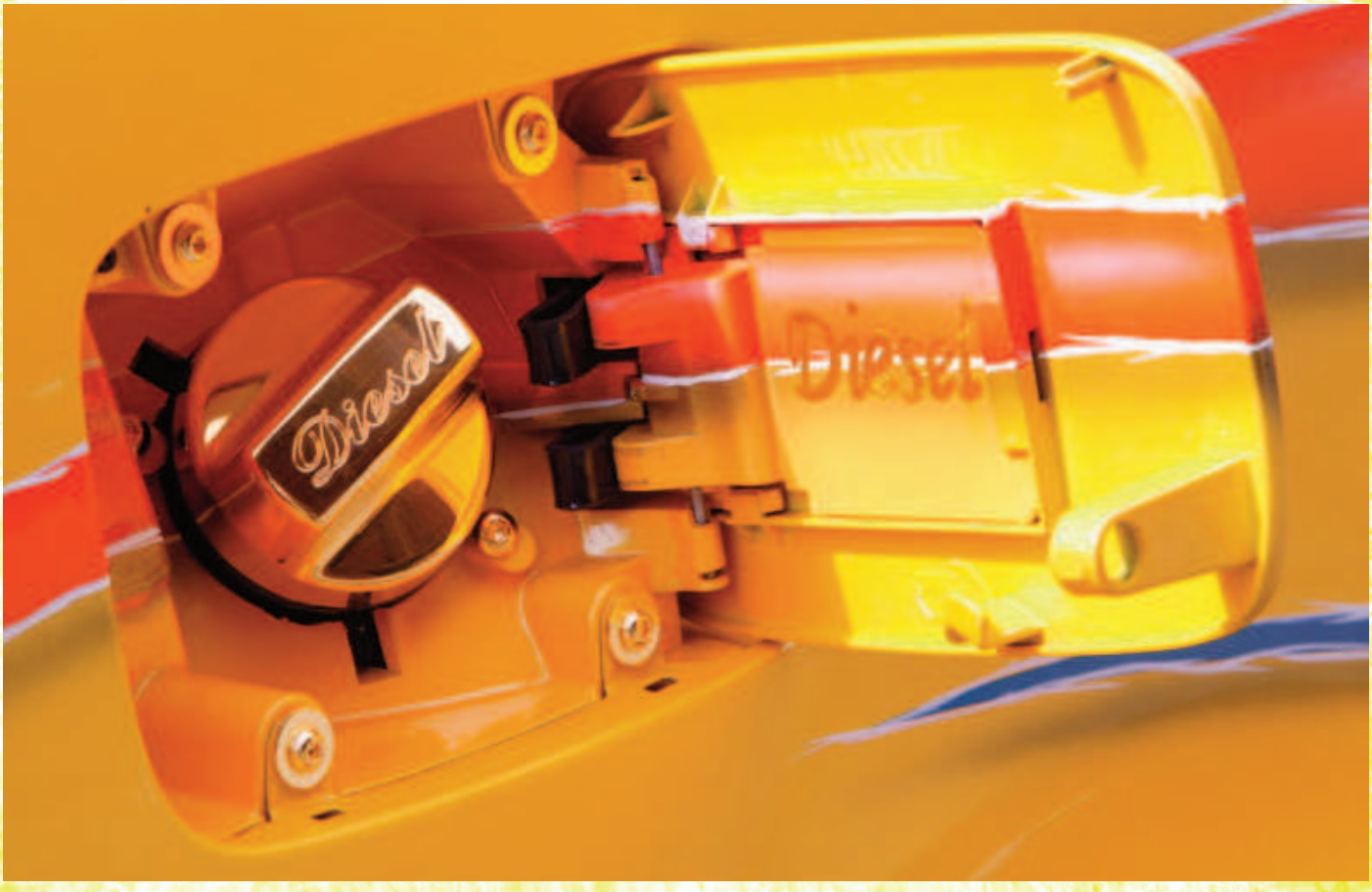
Amaturenbrett, Airbag, Säulen und Einstiege sind mit Alcantara bezogen.

Außerdem gibt es noch einen Eigenbau Totenkopf Schaltknauf, Neon im Fussraum, Alu Pedale, Holzfussmatten mit Pinstripping, vergoldete Edelstahl Einstiegsleisten, sowie weitere diverse Teile, die mit 24 Karat Blattgold überzogen wurden.

Selbstverständlich hat Oli auch ans Car-Hifi gedacht und das Heck mit Holz, Alu und Leder ausgebaut und mit Neon beleuchtet. Als besonderen Eye-Catcher wurde ein Hochglanzlaminatboden verbaut.

Die Musikanlage besteht aus:

25er Neo-Woofer in hinterer Armlehne, 38er Focal-Woofer in Ersatzradmulde mit polierter Aluplatte, Endstufe: Genesis Five Channel, 20 " LCD-Monitor, Kondensator, Kenwood DVD-Headunit mit 7 " Monitor und CD Wechsler,vier Mittel-Hochton Paare (Eton und Focal)



Im Motorraum wurde ebenfalls Hand angelegt und die Motorabdeckung überarbeitet und mit einem Airbrush versehen.

Weitere Extras sind die vielen diversen Schrauben, Deckel und Anbauteile die sowohl an der Karosserie, im Innenraum und im Motorraum in 24 Karat vergoldet wurden.

Auffällig ist auch, daß Oli bei diesem Laguna bis jetzt noch kein Ende gefunden hat, jedes Jahr aufs neue überrascht er mit Neuerungen an seinem Auto.

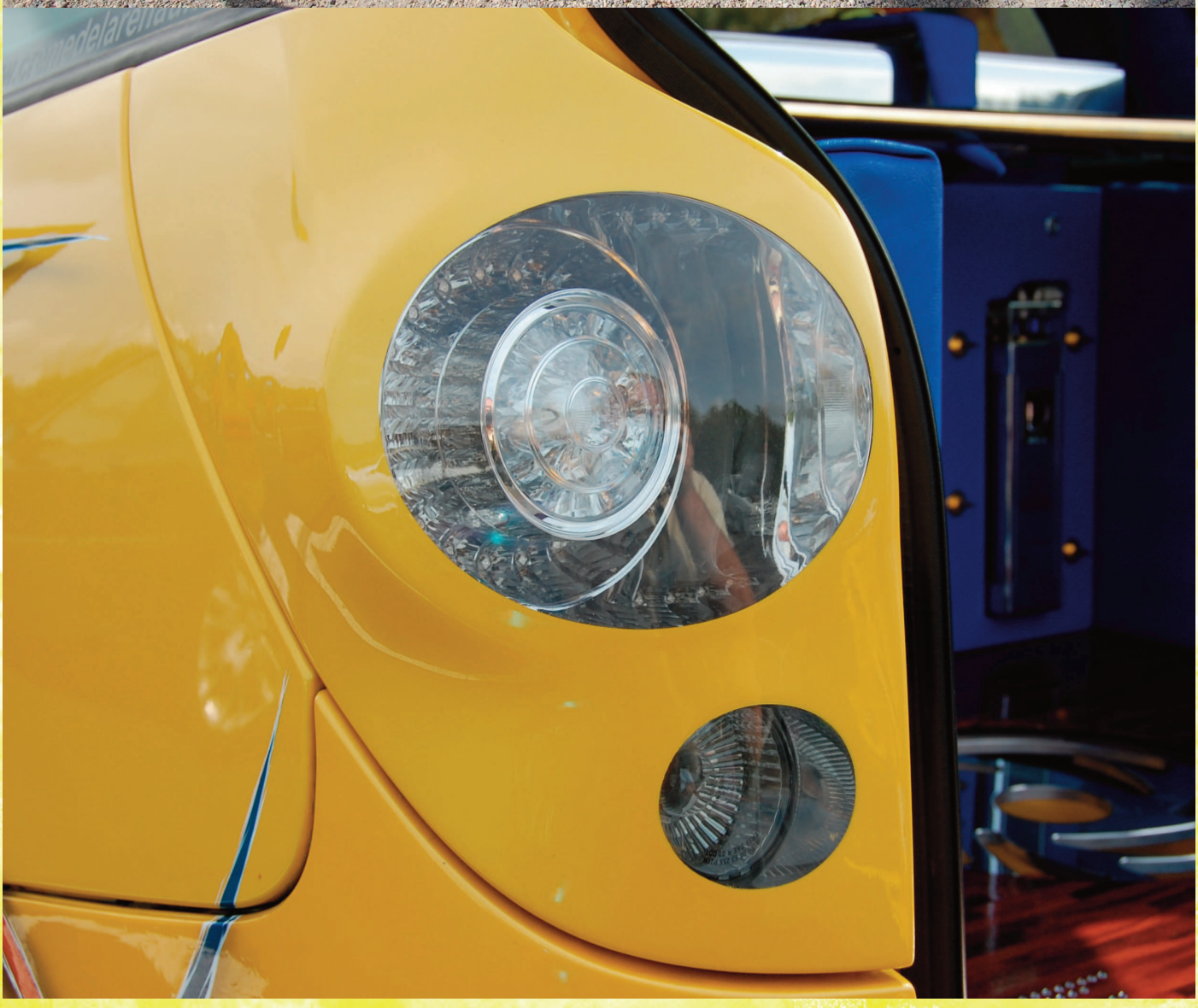
Die bisherig gezeigten Bilder sind schon wieder überholt, inzwischen sind keine lackierten Rückleuchten mehr verbaut, sondern Eigenbau Rückleuchten mit VW Passat LED-Modul und LED-Modulen von Hella.

Auch im Innenraum hat Oli inzwischen wieder was Neues aus dem Hut gezaubert und ich bin schon auf die Kreuztage 2012 gespannt in wenigen Tagen, da ich Oli und seinen Laguna II Grandtour dieses Jahr noch nicht gesehen habe und so wie ich Oli kennen war er bestimmt wieder aktiv und hat schon wieder was verändert.

Text: Jan Erhartitsch
Fotos: Fotodesign Andreas K. Bauer / Jan Erhartitsch

Reich an Farben - Der Laguna II Grandtour von Oli

LAGUNA



LAGUNA

Créme de la Renault

www.cremedelarenault.de

Hallo Renault Szene,

heute wende ich mich an Euch auf der Suche nach Mitwirkenden bei *„Projekt-Renault“*, dem *„Projekt-Renault Journal“*, dem *„Projekt-Renault Journal International“* und der *„Projekt-Renault Galerie“*.

Aufgrund des Umfangs welchen Projekt-Renault inzwischen erreicht hat wäre Unterstützung wirklich hilfreich.

Mir persönlich ist es z.B. nicht möglich auf jeder Veranstaltung, egal ob Treffen oder Messen vor Ort zu sein, schließlich betreibe ich „Projekt-Renault“ als Hobby und da gehen Beruf und Familie natürlich vor.

Schön wäre es wenn ein paar Leute daran Interesse hätten mich mit Bildmaterial von den Treffen und Messen zu unterstützen, gerne auch Berichte über die jeweilige Veranstaltung.

Eine ordentliche Kamera reicht dafür völlig aus, wir sprechen hier ja nicht von professionellen Fotoshootings oder besitzt jemand zufällig die dafür notwendig Ausrüstung (Kamera, Beleuchtung, etc.) ?

Es geht schlichtweg um ein paar schöne Bilder wie die meisten diese wohl auch für den Eigengebrauch machen.

Auch ist keinerlei Mitgliedschaft oder sonst irgendwas in dieser Richtung erforderlich.

Da „Projekt-Renault“ wie schon erwähnt komplett als Hobby betrieben wird ist eine Bezahlung von Mitwirkenden leider unmöglich, aber jeder wird namentlich natürlich genannt, sei es mit einem Hinweis zu den Bildern oder als Verfasser eines Artikels.

Ich schmücke mich ungern mit fremden Federn, daher achte ich immer darauf alle Quellen und Verfasser anzugeben.

Außerdem suche ich noch Clubs die Interesse an einer Clubvorstellung im „Projekt-Renault Journal“ haben.

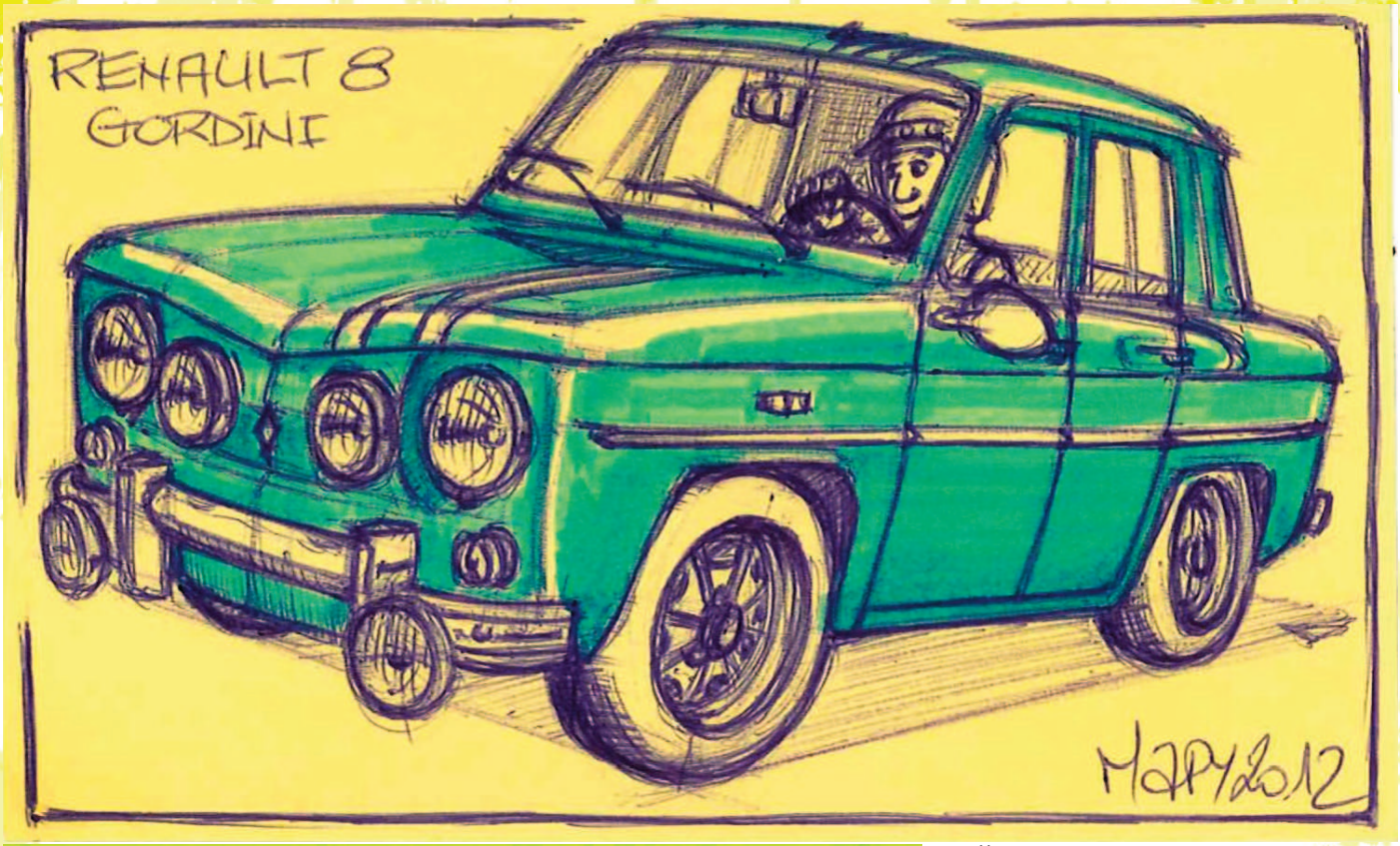
Diesbezüglich natürlich auch Renault Fahrer und Besitzer die einen Bericht über Ihren Renault gerne im „Projekt-Renault Journal“ sehen würden.

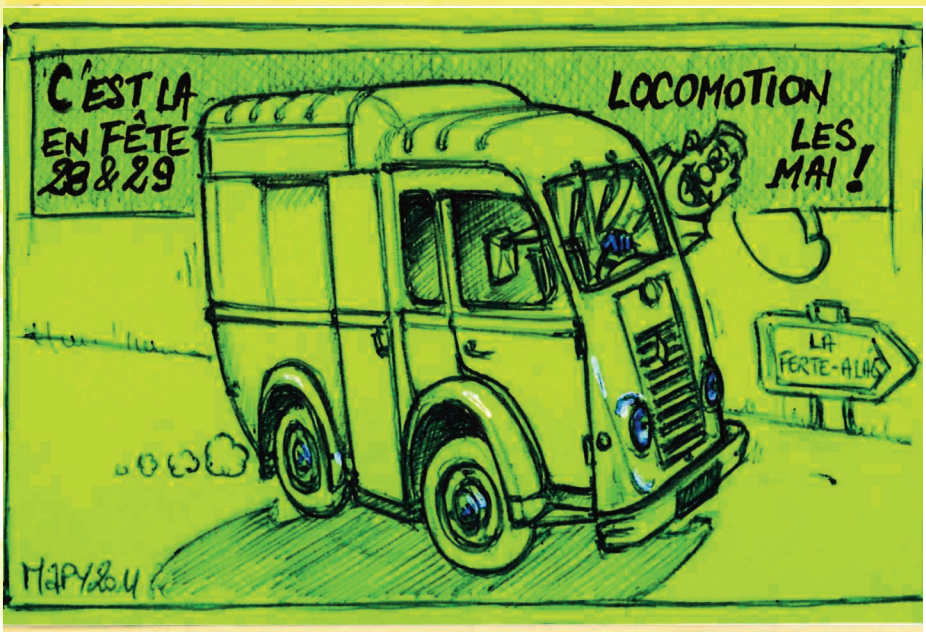
Meldet Euch einfach unter

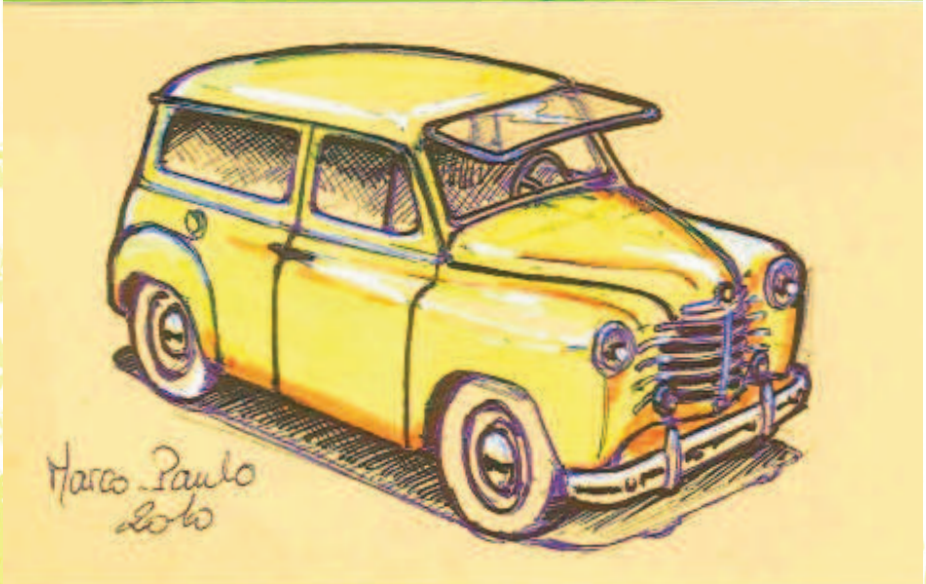
anfragen@projekt-renault.de

Ich würde mich sehr freuen und eine Antwort erhaltet Ihr schnellstmöglich.

Projekt-Renault Journal







Hallo Leser,

ich würde einen Illustrator bzw. Zeichner suchen, dem es möglich ist Bilder wie diese hier anzufertigen anhand von Fotovorlagen bzw. teilweise von realen Fahrzeugen.

Wenn sich jemand finden würde der dies als Hobby macht und sich das evtl. Honorar in Grenzen hält, dann wäre eine längere Zusammenarbeit durchaus vorstellbar.

Mindestens 100 Zeichnungen würden benötigt werden, wahrscheinlich sogar mehr.

Die Zeichnungen sollten in Din A5 bzw. Din A4 Grösse gehalten sein, ob am PC, via Bleistift oder, oder ist dabei egal, daß obliegt dem jeweiligen Künstler.

Freue mich über jede Zuschrift unter

anfragen@projekt-renault.de

Text: Jan Erhartitsch
Bilder: MaPy & Marco-Paulo

Juli

08. Juli
-XI. Treffen des RC Dortmund e.V.

13. - 15. Juli
-Kreuztage

20. - 22. Juli
-3. Twingowochenende am Edersee

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

28. Juli
-3.Int. CarTuning Night Gollhofen

29. Juli
-4. Treffen des RC Rhein - Main

August

04. - 05. August
-Renaultoloog Festival

11. August
-4. Renault Treffen Gera

17. - 19. August
-Tuning Summer Camp Bautzen

August

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

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

Facebook

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

YouTube

http://www.youtube.com/projektrenault

RENAULT & DACIA TUNING vom SPEZIALISTEN für INDIVIDUALISTEN

Twingo Clio Megane Scenic Modus R19 R21 R25 Safrane R5 BeBop Kangoo Koleos Laguna Spider Espace Trafic

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

Twingo Clio Megane Scenic Modus R19 R21 R25 Safrane R5 BeBop Kangoo Koleos Laguna Spider Espace Trafic

RENAULT & DACIA TUNING vom SPEZIALISTEN für INDIVIDUALISTEN