

Renault MEILENSTEINE

JUBILÄUMSTERMINE

2020



RENAULT
Passion for life



INHALT

JUBILÄUMSTERMINE 2020

Vorwort	Seite	3
1900 RENAULT TYP B	Seite	4
1925 RENAULT AFRIKA-EXPEDITIONEN DER RENAULT RHOMBUS NIMMT SEINE FORM AN	Seite Seite	5 6
1930 RENAULT NERVASTELLA	Seite	7
1935 RENAULT NERVASPORT GEWINNT RALLYE MONTE CARLO	Seite	8
1950 RENAULT COLORALE	Seite	9
1965 RENAULT 10 RENAULT 16	Seite Seite	10 11
1970 RENAULT 4 RODEO	Seite	12
1975 RENAULT 20 UND 30	Seite	13
1980 RENAULT 5 TURBO RENAULT FUEGO	Seite Seite	14 15
1990 RENAULT CLIO I	Seite	16
1995 RENAULT MÉGANE I RENAULT SPORT SPIDER	Seite Seite	17 18
2010 RENAULT DEZIR	Seite	19



VORWORT

MEILENSTEINE VON RENAULT – EIN BLICK ZURÜCK

Ob mit der jüngsten Evolutionsstufe des ZOE – Deutschlands erfolgreichstem Elektroauto – oder dem neuen Hybridantrieb für Clio und Captur, Renault gestaltet die Mobilität der Zukunft entscheidend mit. Auch schon in der Vergangenheit schuf der global aufgestellte Automobilhersteller mit französischen Wurzeln mit mal außergewöhnlichen, mal rein praktisch veranlagten und für breite Bevölkerungsschichten erschwinglichen Fahrzeugen echte Meilensteine: Vor 70 Jahren kam der Colorale als robuster Transporter zur rechten Zeit, um den Wirtschaftsaufschwung zu unterstützen, 1980 machte der Fuego der sportlichen Coupé-Konkurrenz Feuer und vor 30 Jahren übernahm der Clio das Zepter des Renault 5, um die Massen Frankreichs und Europas preiswert zu mobilisieren. Doch auch weitere Modelle, wie der Renault 30 mit prestigeträchtigen V6, der exotische Kraftprotz Renault 5 Turbo und der minimalistische Renault Rodeo haben der Marke mit dem Rhombus ihren Stempel aufgedrückt und sind fester Bestandteil der Unternehmensgeschichte. Die wichtigsten Renault Jubiläumstermine 2020 sind in der folgenden Übersicht reich bebildert zusammengefasst. Viel Spaß beim Blättern und Schmökern.

Weitere Informationen und noch mehr Fotos finden Sie auf der Renault Pressewebsite www.renault-presse.de unter dem Menüpunkt „Historie“/„Renault Meilensteine“.

MEILEN STEINE

2020



1900

TYP B: MIT FAHRERKABINE AUF DIE ERFOLGSSPUR

Anfang 1900 ist Louis Renault gerade etwas mehr als ein Jahr im Automobilgeschäft. Sein Unternehmen floriert und beschäftigt bereits rund 60 Mitarbeiter. Nachdem er 1898 mit seiner „Voiturette“, die als Typ A in die Produktion ging, das weltweit erste Fahrzeug mit Kardanantrieb geschaffen hat, legt er zu Beginn des Jahres nach und präsentiert den Typ B. Dieser nutzt zwar größtenteils die Mechanik des Vorgängers, wartet aber wieder mit einer Neuheit auf. Die Neuerscheinung hat als eines der ersten Modelle überhaupt eine geschlossene Kabine, die Fahrer und Beifahrer vor Wind und Wetter schützt und dem Fahrzeug ein nach heutigen Maßstäben kurioses Aussehen verleiht. Der Typ B ist nämlich nahezu genauso hoch wie lang, genauer: Einer Gesamtlänge von 1,9 Metern – rund ein halber Meter weniger als ein moderner Renault Twizy – steht die stolze Höhe von 1,8 Metern gegenüber. „Coupé“ nennt Renault diese Karosserieform in Anlehnung an den Kutschenbau. Dort werden Wagen mit zweisitziger Kabine, deren Fahrer weit vorne und außerdem draußen sitzt, so bezeichnet. Der bis dato ungewohnte Komfort des Typs B kommt bei den betuchten Käufern an und trägt wesentlich dazu bei, dass Ende 1900 bei Renault bereits 110 Mitarbeiter auf der Lohnliste stehen.



120

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT TYP B

- » Zweites Serienmodell von Renault
- » Bauzeit: 1900
- » Eines der ersten Pkw-Modelle mit geschlossener Fahrerkabine
- » Luftgekühlter 450-Kubikzentimeter-Benzinmotor mit 2,7 PS
- » Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h
- » Höhe: 1,8 Meter, Länge: 1,9 Meter, Radstand: 1,1 Meter





95
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT AFRIKA-EXPEDITIONEN

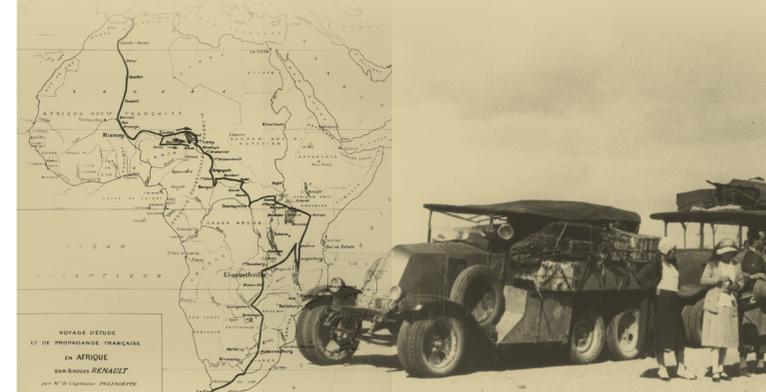
- » Fahrzeug: Renault Dreiaxler auf Basis des Pkw-Modells 10 CV mit zwei angetriebenen Hinterachsen (6x4-Konzept)
- » Höchstgeschwindigkeit: 45 km/h
- » 24. bis 31. Januar 1924: erste erfolgreiche Sahara-Durchquerung von Renault von Colomb-Béchar in Algerien an den Niger
- » 15. November 1924 bis 3. Juli 1925: erste Afrika-Durchquerung über 23.000 Kilometer von Colomb-Béchar zum Kap der Guten Hoffnung
- » 1927: Die „Compagnie Générale Transsaharienne“ von Louis Renault und dem Luftfahrtindustriellen Gaston Gradis startet Liniendienst durch die Sahara.

1925

ERSTE AFRIKA-DURCHQUERUNG PER AUTOMOBIL DURCH RENAULT



In den 1920er-Jahren träumt Konzerngründer Louis Renault von einem planmäßigen Verkehr mit eigenen Fahrzeugen durch die Sahara. Kopfzerbrechen bereitet ihm die französische Konkurrenz von Citroën, die genau die gleichen Ziele verfolgt und Anfang der 1920er-Jahre erstmals die Wüste mit Halbkettenfahrzeugen durchquert hat. Renault setzt auf eine andere Technik: Er lässt einen hochbeinigen Dreiaxler auf Basis des Pkw-Modells 10 CV mit verlängertem Chassis und Zwillingreifen rundum bauen. Jede der beiden Hinterachsen verfügt über eine eigene Antriebswelle. Das robuste und technisch weniger komplizierte Renault Konzept erweist sich als ebenso wüstentauglich. 1924 durchqueren drei Sechsradsfahrzeuge der Marke in rund einer Woche als erste bereifte Automobile die Sahara. Im November 1924 machen sich Armeekapitän Alfred Delingette, seine Frau und ein Mechaniker von Oran in Algerien aus auf den Weg durch den afrikanischen Kontinent nach Kapstadt. Der skeptische Louis Renault stellt hierzu lediglich das Fahrzeug zur Verfügung und bezahlt den Treibstoff. Dennoch erreichen die Delingettes am 3. Juli 1925 das Ziel nach abenteuerlicher Reise: Unterwegs überquert die Expedition 35 Flüsse auf Flößen und errichtet 129 Behelfsbrücken. Als Folge der erfolgreichen Afrika-Expeditionen nimmt 1927 Louis Renaults „Compagnie Générale Transsaharienne“ den Liniendienst durch die Sahara auf.



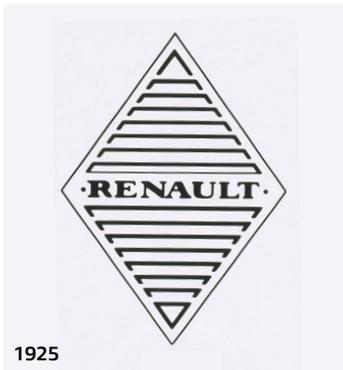
1925

MARKENZEICHEN: DER RHOMBUS NIMMT SEINE FORM AN

1925 erhält das Renault Markenzeichen seine bis heute gültige Rautenform. Bevor der Rhombus auf der Haube der französischen Modelle prangt, unterscheiden sich die Fahrzeuge vor allem durch eigenständige Designmerkmale wie die „Alligatorhaube“ ohne Kühlergrill von anderen Herstellern oder geben durch die Initialen „LR“ einen Hinweis auf den Firmengründer Louis Renault. Ab 1923 erscheint erstmals ein kreisförmiges Markenemblem mit Querlamellen und dem Firmennamen als Schriftzug quer über der Mitte. Doch bereits zwei Jahre später ziert ein neues Logo das jüngste Spitzenmodell: Der Renault Rhombus feiert auf dem prestigeträchtigen Oberklassefahrzeug 40 CV seine Premiere. Vom runden Vorgänger übernimmt er die Querlamellen und den quer verlaufenden Renault Schriftzug. Mit den klaren, strengen Linien sowie Ecken und Kanten trifft der französische Hersteller die Ästhetik der 1920er-Jahre, die dem Kubismus mit stark vereinfachten Darstellungen von Gegenständen folgt. Dennoch bleibt das neue Logo zunächst ausschließlich den Luxusmodellen mit dem Stern (lat. Stella) im Namen vorbehalten, wie etwa dem Renault Monastella, Vivastella oder Reinastella.



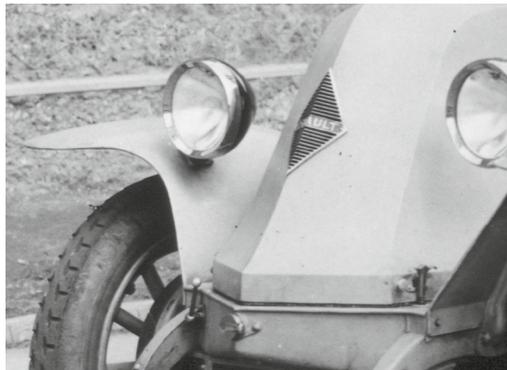
1923



1925



1900



95

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT RHOMBUS

- » Weiterentwicklung des runden Markenemblems von 1923
- » Erstmals als Rhombus 1925 auf Renault 40 CV
- » Angelehnt an kubistische Form und zunächst den Luxusmodellen vorbehalten
- » Ab 1959 durch erstes einheitliches Markensymbol ersetzt



1930

RENAULT NERVASTELLA: LUXUS TRIFFT MODERNE TECHNIK

Ein Jahr nach dem Renault Reinastella debütiert 1930 mit dem Nervastella der erste Wagen einer zukunftsweisenden „kleinen“ Achtzylinder-Baureihe der Marke. Statt der mächtigen 7,1-Liter-Maschine des Schwestermodells hat er „nur“ einen 4,2 Liter großen Reihenachtzylinder unter der Haube, ist aber mit 100 PS fast genauso stark. Außerdem ist der Antrieb deutlich moderner: Besteht das Reinastella Aggregat noch aus einem Vierzylinderblock, an den vorne und hinten zwei Zweizylinderpartien angefügt sind, sowie einem gemeinsamen Zylinderkopf, so ist der Block des neuen Motors aus einem Stück gegossen. Und: Der Nervastella Achtzylinder ist ein Beispiel für das bis heute gültige Baukastenprinzip im Motorenbau. Seine Bohrungs- und Hubmaße von 75,0 x 120,0 Millimetern gelten auch für die damals aktuellen Vier- und Sechszylinder-Aggregate von Renault. Bis Ende 1934 steigt der Hubraum auf zunächst 4,8 und dann 5,4 Liter. Besonderheit der letzten Ausbaustufe und weiterer Ausweis der Modernität des Renault Motorenbaus: Zylinderköpfe und Kolben bestehen aus Aluminium. Das Neueste vom Neuen ist auch das 4-Gang-Schaltgetriebe mit immerhin zwei synchronisierten Gängen. Neben solchen technischen Feinessen vereint der Nervastella alle Ingredienzien des zeitgenössischen Luxus in sich vom Zigarrenanzünder über edle Leder- und Stoffbezüge bis hin zum Parfümbehältnis.



90 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT NERVASTELLA

- » Bauzeit: 1930 bis 1937
- » Moderner Reihenachtzylinder mit aus einem Stück gegossenem Block und 4,8 bis 5,4 Liter Hubraum
- » Ab Ende 1934 mit Zylinderkopf und Kolben aus Aluminium
- » Erhältlich als „Berline“ (Limousine mit zwei und vier Türen), „Coupé de Ville“ (Zweitürer mit Fahrerplatz im Freien), „Conduite Intérieure“ (Repräsentationslimousine mit sechs Seitenfenstern für bis zu sieben Personen), Cabriolet und Chassis für Karosseriebauer

1935

RENAULT NERVASPORT GEWINNT DIE RALLYE MONTE CARLO

Mit einem Hubraumriesen der Luxusklasse eine Rallye gewinnen? Heute ein Ding der Unmöglichkeit, vor 85 Jahren aber nichts Außergewöhnliches. Am 27. Januar 1935 gewinnen Charles Lahaye und René Quatressous mit einem Renault Nervasport die Rallye Monte Carlo. Das Prestigefahrzeug des französischen Herstellers hat einen 5,5-Liter-Reihenachtzylinder mit 110 PS unter der langen Motorhaube, seine Wettbewerber hören auf Namen wie Bentley und Ford V8. Auch das Format der „Monte“ ist damals noch ein anderes: Die Teilnehmer starten am 19. Januar an Orten wie Athen, Bukarest, Palermo oder – wie Lahaye und Quatressous – im norwegischen Stavanger zu einer Sternfahrt ins Fürstentum Monaco. Auf dem Weg dorthin müssen sie eine Reihe von Wertungsprüfungen bewältigen, beispielsweise die letzten 1.000 Kilometer bis Monte Carlo mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 50 km/h zurücklegen. Längere Pausen unterwegs sind nicht erlaubt, es sei denn für Überfahrten per Schiff oder Grenzformalitäten. Auch am Zielort steht nochmals eine Reihe von Prüfungen an, von Brems- und Beschleunigungstests bis hin zur Bewertung des Komforts (!). Der Sieg von Lahaye und Quatressous ist nicht der letzte Renault Erfolg bei der Rallye Monte Carlo. 1971 gewinnt die Alpine A110 mit Renault Unterstützung und Renault Power den prestigeträchtigen Wettbewerb, und 1981 triumphieren Jean Ragnotti und Jean-Marc Andrié mit dem Renault 5 Turbo.



85

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT NERVASPORT

- » Bauzeit: 1932 bis 1935
- » Fahrzeug der Luxusklasse, als Coupé, Limousine, Cabriolet und Roadster erhältlich
- » Reihenachtzylinder mit 4,2 Liter (bis 1933), 4,8 Liter (1934) und 5,5 Liter Hubraum sowie 100 bis 110 PS
- » Höchstgeschwindigkeit: 120 bis 145 km/h
- » Siege bei der Rallye Monte Carlo 1935 und bei der Rallye Lüttich–Rom–Lüttich 1935
- » Weltrekorde über 4.000 Meilen, 5.000 Meilen und 48 Stunden im Jahr 1934



1950

RENAULT COLORALE: MULTITALENT FÜR STRASSE UND GELÄNDE

Vor 70 Jahren überrascht Renault die automobile Welt mit einem Fahrzeug, das Transporter, Taxi, Pritschenwagen und Kombi in einem ist: die Colorale. Der Kunstname ist eine Komposition aus „coloniale“ und „rurale“ (ländlich) und verweist auf die Zielgruppe des 4,37 Meter langen Fahrzeugs: neben Landwirten auch die Bewohner der damals noch zahlreichen französischen Überseekolonien. Extra für diese hat Renault die Version „Savane“ mit klappbarer Frontscheibe und aufrollbarer Verkleidung anstelle der hinteren Seitenfenster konzipiert. Insgesamt ist die Colorale in sieben Karosserieausführungen erhältlich. Die Colorale „Tous Terrains“ genannte 4x4-Version verfügt über eine um 30 Zentimeter erhöhte Bodenfreiheit, so dass der robuste Lastenträger selbst größte Fahrbahnebenheiten überwinden kann. Doch auch die heckgetriebenen Varianten ermöglichen exzellentes Vorankommen auf unbefestigten Wegen. Kein Wunder, hat Renault zur Erprobung doch eine Testflotte 10.000 Kilometer durchs Atlas-Gebirge und den Süden Algeriens geschickt. Seine Robustheit beweist der Renault Colorale auch auf mehreren Marathonfahrten, etwa beim „Renault Raid Europe-Asie-Afrique“, einer Demonstrationsfahrt über 35.000 Kilometer von Paris über Italien, den Balkan und die Türkei bis Pakistan und zurück via Nordafrika. 1951 unternimmt ein französisches Team mit zwei Allradausführungen eine Fahrt von Alaska nach Feuerland.



DATEN & FAKTEN

RENAULT COLORALE

- » Bauzeit von 1950 bis 1956
- » Stückzahl: ca. 28.000 Fahrzeuge
- » Benzinmotoren mit 46 Brutto-PS (bis 1952) und 56 Brutto-PS
- » In insgesamt sieben Karosserieausführungen erhältlich: Kombi, „Savane“, Taxi, verblechter Lieferwagen, Pick-up, Pritschenwagen und Fahrgestell mit Kabine
- » Version „Tous Terrains“ mit Allradantrieb
- » Erfolgreiche Teilnahme an Marathonfahrten durch Afrika, Asien und Amerika



1965

RENAULT 10: FINALE DER HECKMOTOR-ÄRA

Mit dem Renault 10 endet eine Ära bei Renault: Die 1965 vorgestellte Limousine ist das letzte Modell der Marke mit Heckmotor bis zum Debüt der dritten Twingo Generation 2014. Die technische Basis bildet der Renault 8, dem der „Zehner“ wie aus dem Gesicht geschnitten ist, dies allerdings bei deutlich größeren Abmessungen. So sind Front und Heck um zwölf und sieben Zentimeter verlängert. Außerdem ist der Renault 10 vier Zentimeter breiter. Nur der Radstand bleibt gleich. Hierdurch stehen 75 Liter mehr Kofferraum und etwas mehr Platz im Innenraum zur Verfügung. Um komfortbewusstere Käufer anzusprechen, erhält der Renault 10 außerdem einen anspruchsvolleren Innenraum. Auch der längs eingebaute 1,1-Liter-Motor der ersten Serie mit 46 PS stammt vom kleineren Bruder, ebenso das Bremssystem mit Scheibenbremsen ringsum, damals eine echte Ausnahme in der Kompaktklasse. Im Rahmen der Modellpflege stattet Renault das Modell 1967 an Stelle der runden Hauptscheinwerfer mit modischen rechteckigen Leuchten sowie darunter angeordneten, kleineren Begrenzungs- und Blinkleuchten aus. In der Folge avanciert der Renault 10 zum beliebtesten Modell der Marke bei der weiblichen Kundschaft. Zusätzlich an Fahrt gewinnt die Karriere 1969 nochmals durch den neuen 1,3-Liter-Motor mit 38 kW/52 PS aus dem neuen Renault 12. Dieser löst den Renault 10 dann 1971 endgültig ab, so dass die Pkw-Palette der Marke fortan nur noch Modelle mit Frontmotor und Frontantrieb umfasst.



55 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 10

- » Bauzeit von 1965 bis 1971
- » Produktionszahl: 699.490 Fahrzeuge
- » Benzinmotoren mit 34 kW/46 PS und 38 kW/52 PS
- » Letztes Renault Pkw-Modell mit Heckmotor und Hinterradantrieb bis zum Twingo III
- » Scheibenbremsen an allen vier Rädern
- » Lizenzfertigung von 1967 bis 1971 in Bulgarien

1965

RENAULT 16: FAMILIENFREUNDLICHES RAUMWUNDER

Mit dem Renault 16 liefert der französische Automobilhersteller die Antwort auf den Babyboom der 1960er-Jahre: Die erste Mittelklasse-Limousine mit Schrägheck, großer Kofferraumklappe und variablem Innenraumkonzept ist 1965 eine automobiler Sensation und lässt die konventionellen Stufenheckmodelle mit einem Schlag alt aussehen. Elegant wie eine Limousine und dabei geräumig und wandlungsfähig wie ein Kombi, lautet die Vorgabe des damaligen Renault Präsidenten Pierre Dreyfus für das neue Familienauto. Gaston Juchet gelingt schließlich der wegweisende Entwurf eines Viertürers mit Schrägheck und je drei Seitenscheiben. 1965 feiert der Renault 16 auf dem Genfer Auto-Salon seine Messepremiere mit einem überwältigenden Presseecho: „Sieg der Vernunft: innen größer als außen“, jubelt die Zeitschrift „hobby“ und selbst die „auto motor und sport“ spricht von einem „neuen Begriff in der Mittelklasse“. Der Renault 16 besticht durch eine bis dahin nicht gekannte Innenraumvariabilität und wird zusammen mit seiner Wirtschaftlichkeit und dem Oberklasse-Gefühl zum Publikumsliebling. Es folgen Top-Verkaufsergebnisse und die Auszeichnung als „Auto des Jahres 1965“. 1972 rollt in Sandouville der einmillionste Renault 16 vom Band. Selbst der designierte Nachfolger Renault 20 bedeutet nicht das Aus für den R 16: Noch bis zum Januar 1980 wird der Renault 16 produziert.



55

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 16

- » Bauzeit von 1965 bis 1980
- » Stückzahl: 1.845.959 Fahrzeuge
- » Benzinmotoren mit 40 kW/55 PS und 68 kW/93 PS
- » Erste Mittelklasse-Limousine mit Schrägheck
- » Fertigung in 14 Ländern



1970

RENAULT 4 RODEO: MINIMALIST MIT KUNSTSTOFFKLEID

Als 1971 die Fertigung des kultigen Renault 4 Plein Air ausläuft, müssen Frischluftfreunde nicht traurig sein, denn bereits seit einem Jahr ist als designierter Nachfolger der Renault 4 Rodeo auf dem Markt. Mit ihm können sie weiterhin unter freiem Himmel die Strandpromenaden der Côte d'Azur entlangcruisen. Seine wahre Bestimmung findet der Renault 4 Rodeo aber auf Bau- stellen und Bauernhöfen, im Entwicklungsdienst und sogar beim französischen Militär. Dafür sorgen die bewährt robuste Basis des Renault 4 Fourgonnette, extra lange Federwege für bucklige Pisten und die unempfindliche Kunststoffkarosserie, bei deren Konzeption mehr praktische als ästhetische Belange den Ausschlag gaben. Die Fertigung erfolgt in den Ateliers de Construction du Livradois (ACL) in Arlanc, weshalb die frühen Versionen auch das ACL-Logo tragen. Der Renault 4 Rodeo ist in fünf Varianten erhältlich: als offene Pritsche ohne Verdeck und Türen („Evasion“), mit Stoffdach-Fahrerkabine und Pick-up-Ladefläche („Chan- tier“), mit durchgängigem Stoffdach über Sitzen und Ladefläche („Coursière“), mit zusätzlichen Seitenteilen in Textil, Seiten- fenstern vorne und hinten sowie Kunststofftüren („Quatre Saisons“) und mit rundum blickdichter Stoffhaube („Artisanale“). Nennenswerte Komfortausstattung gibt es mit Ausnahme der Heizung für den „Quatre Saisons“ keine, dafür lässt sich alles, was nach getaner Arbeit an Spuren bleibt, einfach mit dem Gartenschlauch wegspritzen. Auf Wunsch baut die Firma Sinpar den Renault 4 Rodeo zum Allradfahrzeug um, was das Einsatzspektrum des Minimalisten nochmals erhöht.

50
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 4 RODEO

- » Bauzeit von 1970 bis 1981
- » Benzinmotor mit 845 Kubikzentimetern und 25 kW/34 PS
- » Kastenwagen Renault 4 Fourgonnette als Technikbasis
- » Karosserie aus elastischem Kunststoff
- » Fertigung für Renault in den Ateliers de Construction du Livradois (ACL) in Arlanc
- » Wahlweise mit zuschaltbarem Allradantrieb verfügbar



1975

RENAULT 20 UND 30: WEGWEISENDES DUO

Mit dem Renault 30 steigt der französische Automobilhersteller 1975 erstmals seit dem Produktionsende der Frégate 1960 wieder in die obere Mittelklasse ein. Standesgemäß stattet Renault die Neuerscheinung als erstes Serienmodell in der Firmengeschichte mit einem V6-Motor aus. Das 2,7-Liter-Triebwerk leistet 131 PS, die ab 1978 verfügbare Einspritzvariante kommt auf 143 PS. Die Serienausstattung des Renault 30 umfasst Servolenkung, elektrische Fensterheber vorne und elektrische Zentralverriegelung für alle vier Türen. Damit liegt der „Wagen für viel fahrende Manager und Unternehmer“, so die deutsche Pressemappe, in puncto Komfort ganz weit vorn. Vom Renault 16 übernimmt er das Schrägheck mit großer Kofferraumklappe, die längs verschiebbare Rückbank und das großzügige Ladevolumen von bis zu 1.550 Litern. Erkennungszeichen des Renault 30 sind die runden Doppelscheinwerfer und reichlich Chromzierrat. Damit hebt er sich von seinem Vierzylinder-Bruder Renault 20 ab, der Ende 1975 erscheint und die Rolle des Familienfahrzeugs übernimmt. Anfangs mit einem 1,7-Liter-Triebwerk ausgestattet, steigt der Hubraum bis 1984 auf 2,2 Liter. 1979 debütiert im Renault 20 der erste Pkw-Diesel von Renault. 1982 legt der Hersteller nach und präsentiert im Renault 20 und 30 den ersten Turbodiesel mit Ladeluftkühler weltweit. Damit erhält die Baureihe ihren Platz in der Automobilgeschichte.



45 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 20 UND 30

- » Bauzeit von 1975 bis 1984
- » Stückzahl: 622.541 Renault 20 und 160.193 Renault 30
- » Erster Pkw-Dieselmotor der Marke im Renault 20
- » Renault 30 mit dem ersten V6-Motor in einem Renault Pkw und dem ersten Pkw-Diesel mit Turbolader und Ladeluftkühler weltweit
- » Renault 30: Benzinmotoren zwischen 92 kW/125 PS und 105 kW/143 PS und ein Turbodiesel mit 63 kW/85 PS
- » Renault 20: Benzinmotoren zwischen 66 kW/90 PS und 85 kW/115 PS und Dieselmotoren zwischen 47 kW/64 PS und 63 kW/85 PS

1980

RENAULT 5 TURBO: BREITBACKIGE SPORTSKANONE

Nach dem Triumph bei den 24 Stunden von Le Mans 1978 und dem ersten Sieg in der Formel 1 1979 greift Turbo-Pionier Renault erneut im Rallye-Sport an. Hierzu entwickeln die Spezialisten von Renault Sport ein ebenso unkonventionelles wie reinrassiges Sportgerät, den Renault 5 Turbo. Da das Reglement den Bau von mindestens 400 Fahrzeugen vorschreibt, entsteht auch eine Straßenversion. Bis auf die Grundzüge seiner Stahlkarosserie und seinen Namen hat der 1980 vorgestellte, radikal konzipierte Wagen mit der erfolgreichen Renault 5 Baureihe nicht mehr viel gemein: Seinen in der zivilen Variante 118 kW/160 PS starken Turbomotor mit 1,4 Liter Hubraum trägt der um 20,2 Zentimeter verbreiterte Renault 5 Turbo nicht länger unter der vorderen Haube, sondern längs hinter den Vordersitzen. Angetrieben wird dementsprechend nicht mehr die Vorderachse. Stattdessen fließt die Kraft zu den extrem breit bereiften Hinterrädern. Seine Fahrleistungen – etwa das Beschleunigungsvermögen von 0 auf 100 km/h in lediglich 6,9 Sekunden – sichern ihm einen Platz unter den Supersportwagen der damaligen Zeit. Auch das farbenfrohe, futuristische Interieur sorgt für Aufmerksamkeit, so dass der Renault 5 Turbo schnell zum Kultfahrzeug avanciert. So kommt es, dass statt der geforderten 400 Fahrzeuge insgesamt 4.870 Exemplare die Werkhallen verlassen. Und auch auf der Rallye-Piste erfüllt der Renault 5 Turbo die Erwartungen seiner Schöpfer voll und ganz: Mit Jean Ragnotti am Lenkrad gewinnt der Renault 5 Turbo 1981 auf Anhieb die 49. Rallye Monte Carlo.



40

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 5 TURBO

- » Bauzeit von 1980 bis 1986
- » Stückzahl: 1.690 Exemplare der Serie 1 und 3.180 Fahrzeuge der Serie 2
- » Antrieb: Vierzylinder-Turbobenziner in Mittelmotorposition mit 1,4 Liter Hubraum und 118 kW/160 PS Leistung
- » Fahrleistungen: Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 6,9 Sekunden; 203 km/h Spitze
- » Leergewicht: 980 Kilogramm
- » Interieur und Karosseriemodifikationen vom italienischen Star-Designer Marcello Gandini
- » Rallye-Versionen mit Leistungen bis 300 kW/408 PS
- » Siege bei der Rallye Monte Carlo 1981 und der Tour de Corse 1982 und 1985



1980

RENAULT FUEGO: HEISSES EISEN

Als Nachfolger der Coupé-Zwillinge Renault 15 und 17 fährt im Februar 1980 auf dem Genfer Automobilsalon der Renault Fuego ins Rampenlicht. Der französische Hersteller bricht für den Neuling mit einer Tradition und vergibt erstmals seit den Tagen der legendären Dauphine wieder einen Namen statt einer Ziffer: „Fuego“, auf Deutsch „Feuer“. Das Design im Stil eines abgerundeten Keils zeugt von intensiver Windkanalarbeit. Mit einem Luftwiderstandsbeiwert von c_w 0,34 zählt der Fuego Anfang der 1980er-Jahre zu den windschnittigsten Modellen auf dem Markt. Die komplett verglaste Heckklappe des Coupés sieht nicht nur futuristisch aus, sondern bietet auch handfeste Vorteile bei Rundumsicht und Ladefreundlichkeit. Auch der vollständige Verzicht auf Chrom ist topmodern. Stattdessen betont ein breites Kunststoffband auf Seitenfensterhöhe die Keilform. Trotz des sportlichen Anspruchs kommen die praktischen Aspekte nicht zu kurz: Das Gepäckabteil des 4,36-Meter-Wagens fasst 338 Liter und ist variabel: Bei vorgeklappten Rücksitzlehnen steigt das Ladevolumen auf 781 Liter. Der Mix aus Sportlichkeit und Alltagstauglichkeit sorgt dafür, dass der Fuego 1980 von der Wochenzeitung „Bild am Sonntag“ als erstes Renault Modell die Auszeichnung „Goldenes Lenkrad“ erhält.



40

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT FUEGO

- » Bauzeit von 1980 bis 1986
- » Stückzahl: 256.257 Fahrzeuge
- » Fertigung in Frankreich, Spanien und Argentinien (bis 1992)
- » Benzinmotoren zwischen 47 kW/64 PS und 97 kW/132 PS und ein Dieselmotor mit 65 kW/88 PS (nicht in Deutschland)
- » Vorbildlich niedriger c_w -Wert von 0,34
- » Gewinn des „Goldenen Lenkrads“ 1980
- » Rennversion mit 176 kW/240 PS starkem 2,0-Liter-Saugmotor für die „TC 2000“-Tourenwagenserie in Argentinien

A red Renault Fuego is shown from a front three-quarter view, parked on a dark surface. The license plate reads "ATU JIRIBCO".



30
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT CLIO I

- » Bauzeit: 1990 bis 1998
- » Produktionszahl: 4.087.513 Fahrzeuge
- » „Auto des Jahres“ 1991
- » Erhältlich als Drei- und Fünftürer
- » Benzinmotoren zwischen 35 kW/48 PS und 110 kW/150 PS im Clio „Williams“; Dieselmotor mit 47 kW/64 PS
- » Topausstattung „Baccara“ mit Lederpolsterung, Ledereinsätzen in den Türverkleidungen, Schaltknäuf aus Walnussholz und chromeingefassten Instrumenten



1990

RENAULT CLIO: AUSSEN KOMPAKT, INNEN EINE KLASSE HÖHER

Der Clio tritt 1990 in die Fußstapfen des Renault 5, mit über neun Millionen Exemplaren eines der erfolgreichsten Fahrzeuge in der Geschichte von Renault und schon zu Produktionszeiten ein Kultfahrzeug. Die Namensgeberin kommt aus der griechischen Mythologie: Clio, auf Deutsch „die Rühmende“, ist die Muse der Geschichtsschreibung. Renault vermarktet den Kleinwagen jedoch nicht als direkten Nachfolger im Geiste des legendären „Fünfers“. Vielmehr präsentiert die Marke den Neuling als „vielseitigen Kleinwagen, entwickelt und gefertigt nach den gleichen strengen Kriterien wie seine größeren Schwestermodelle“. Damit verbunden ist eine höhere Positionierung. Renault zielt mit dem Clio auf eine wachsende Käuferschicht, die Ausstattungsmerkmale aus höheren Segmenten wünscht, jedoch das kompakte Format des Renault 5 schätzt. Gemäß dem höheren Anspruch sind für das als Drei- und Fünftürer angebotene Modell Klimaanlage, Servolenkung sowie elektrisch einstellbare und beheizbare Außenspiegel verfügbar. Hinzu kommen die Alarmanlage und das elektronisch gesteuerte Automatikgetriebe. Das Konzept kommt bei Kunden und Fachpresse gleichermaßen an: Kaum auf dem Markt, wird der Clio zum „Auto des Jahres 1991“ gewählt. Als 1998 die Produktion ausläuft, haben 4.087.513 Exemplare die Werkhallen verlassen. Doch mit dem Clio II steht der Nachfolger schon parat.

1995

RENAULT MÉGANE: VIELFALT AB WERK

Im Herbst 1995 präsentiert Renault den Nachfolger des populären Renault 19. Das neue Kompaktmodell hört auf den Namen Mégane, womit die Nummernvergabe für die Modelle der Marke endgültig der Vergangenheit angehört. Mit 3,2 Millionen verkauften Exemplaren, davon 460.000 in Deutschland, hat der Vorgänger die Messlatte hoch gelegt, doch der Mégane knüpft nahtlos an dessen Erfolg an. Ein Grund dafür ist seine in der Kompaktklasse unerreichte Vielfalt. Renault bietet den Mégane zum Start als viertüriges Schrägheckmodell und dreitüriges Coupé „Coach“ an, 1996 folgt das Stufenheckmodell „Classic“, 1997 das Mégane Cabriolet und 1999 der Kombi Grandtour. Damit sind gleich fünf Mégane Varianten verfügbar. Auch der Kompaktvan Scénic firmiert anfangs als Mégane Scénic. Technisch ist der Mégane voll auf der Höhe seiner Zeit. So ist ab 1997 das Antiblockiersystem serienmäßig sowie ab 1999 ein Benzinmotor mit Direkteinspritzung und ab 2000 ein Common-Rail-Turbodiesel verfügbar. 2001 werden alle Modelle mit Bremsassistent ausgestattet. In Europa läuft die Produktion des Mégane 2002 aus. In Argentinien wird er bis 2009 gebaut. Insgesamt verkauft Renault von der ersten Mégane Generation rund fünf Millionen Fahrzeuge. In Deutschland finden fast eine halbe Million (496.000) Fahrzeuge einen Käufer. Damit hat der Mégane die Erwartungen von Renault voll erfüllt.



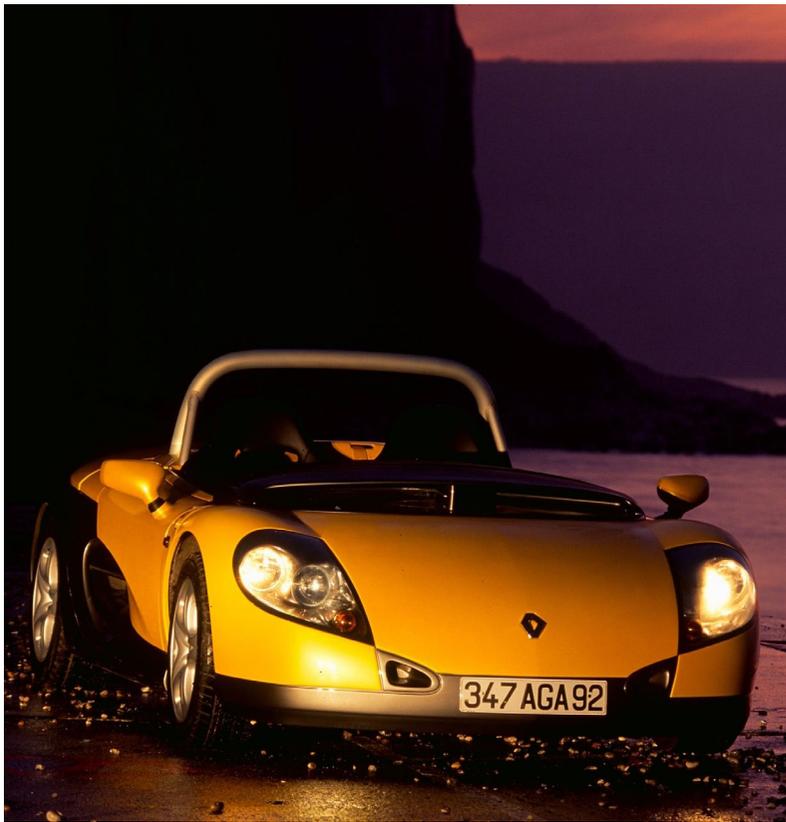
25

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT MÉGANE I

- » Bauzeit von 1995 bis 2002
- » Stückzahl: fünf Millionen Fahrzeuge
- » Varianten: Fünftürer, Coupé „Coach“, Stufenhecklimousine „Classic“, Kombi „Grandtour“ und Cabriolet
- » Fertigung in Frankreich, Spanien, Russland, Kolumbien, der Türkei, Brasilien, Mexiko und Argentinien (bis 2009)
- » Benzinmotoren von 51 kW/69 PS bis 108 kW/147 PS und Dieselmotoren von 47 kW/64 PS bis 75 kW/102 PS
- » 1999 vom unabhängigen Konsortium Euro NCAP (European New Car Assessment Programme) zum sichersten Fahrzeug seiner Klasse gekürt



1995

RENAULT SPIDER: FAHRSPASS NACH DER REINEN LEHRE

Mit dem Sport Spider präsentiert Renault 1995 ein Modell, das selbst in der an sportlichen Typen reichen Historie der Marke als Meilenstein gilt. Der radikale Mix aus Mittelmotorbauweise, lupenreinem Rennfahrwerk, Leichtbau und Verzicht auf jede Form von Komfort macht den ultraflachen Zweisitzer zum Suchtmittel für Motor-Puristen und Kurvenhungrige. Ursprünglich ist der 108 kW/147 PS starke und 215 km/h schnelle Sport Spider für den Rennsport konzipiert, doch schon bald wollen ihn die Fans auch auf der Straße sehen. Eingekleidet wird der 930 Kilogramm schwere Hecktriebler von einer futuristischen Kunststoffkarosserie. Diese besteht mit Ausnahme der spektakulär nach oben schwenkenden Flügeltüren aus lediglich drei Teilen, die sich zum Beheben von Wettkampfblessuren problemlos demontieren lassen. Als Unterbau dient in bester Rennsport-Tradition ein Gitterrohr-Chassis. Eine Windschutzscheibe gibt es nur gegen Aufpreis. Heizung, Radio und Servolenkung sind nicht erhältlich. Mehr als schnelle Autobahnetappen sind Kurven das Revier des Renault Sport Spider, die dieser dank seines von Formel-Rennwagen abgeleiteten Fahrwerks und kompakter Abmessungen mit der Agilität eines Gokart durchweilt.

25

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT SPORT SPIDER

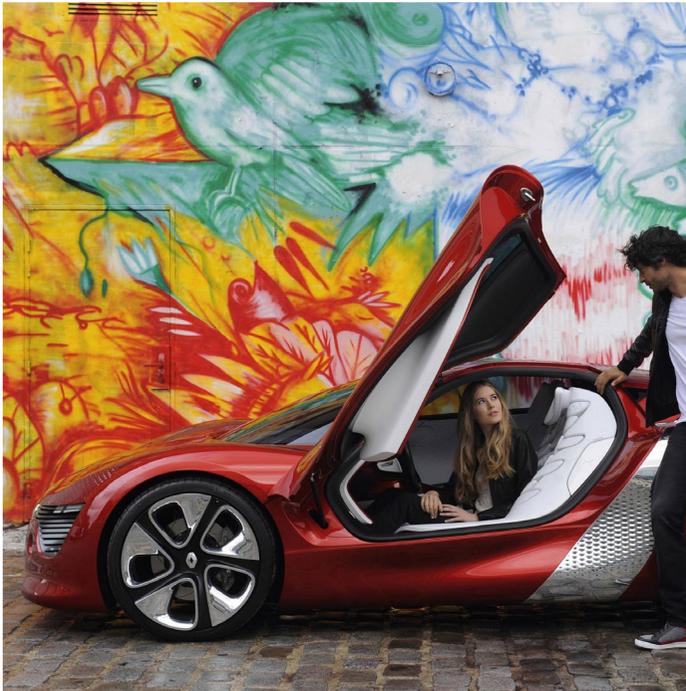
- » Bauzeit von 1995 bis 1999
- » Fertigung im Renault Sport Werk in Dieppe
- » Stückzahl: 1.493 Exemplare
- » Erstes Straßenfahrzeug mit dem Emblem von Renault Sport
- » Motor: 2,0-Liter-Vierzylinder mit 108 kW/147 PS in Mittelmotorposition



2010

RENAULT DEZIR: WEGWEISENDE STUDIE

Mit der Studie DeZir beginnt 2010 eine neue Zeitrechnung bei Renault: Das aufregende Concept Car gibt ein klares Statement für die künftige, bis heute gültige Designsprache der Marke. Verantwortlich für die spektakuläre Linienführung des zweisitzigen Coupés mit Elektroantrieb zeichnet Laurens van den Acker, seit 2009 Designchef der Marke. Der Niederländer setzt auf betont emotionale Formen und sinnliche Stilelemente wie ausgeprägte Schulterlinien, taillierte Flanken und den Wechsel zwischen konvexen und konkaven Flächen. Der leuchtend rot lackierte DeZir vereint diese Kennzeichen in perfekter Manier. Mit dem großen, chromglänzenden Markenlogo vor einem dunklen, die Hauptscheinwerfer miteinander verbindenden Hintergrund nimmt die Studie noch ein weiteres zukunftsweisendes Designmerkmal vorweg. Auch wenn der DeZir für ein eigenständiges Fahrzeugkonzept ohne Parallele in der Renault Produktwelt steht, so finden sich dennoch wesentliche Elemente in den nachfolgenden Serienmodellen wieder. Den Anfang macht zwei Jahre später der Clio der vierten Generation, gezeichnet vom selben Team, das auch den DeZir konzipiert hatte. Und auch die leuchtend rote Lackfarbe ist bis heute als „DeZir-Rot“ für die Serie erhältlich.



10 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT DEZIR

- » Studie zur Demonstration der künftigen Renault Designsprache
- » Vorstellung im Juli 2010, Publikumspremiere auf dem Pariser Auto-Salon Ende September 2010
- » Antrieb: Drehstrom-Synchronmotor mit 110 kW/150 PS und 226 Nm Drehmoment
- » Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 5,0 Sekunden
- » Luftgekühlte Lithium-Ionen-Batterie mit 24 kWh Kapazität
- » Kevlar-Karosserie auf dem Gitterrohrrahmen des Markenpokal-Rennwagens Mégane Trophy

