

# Renault MEILENSTEINE

JUBILÄUMSTERMINE

2019



**RENAULT**  
Passion for life



# INHALT

## JUBILÄUMSTERMINE 2019

<b>Vorwort</b>	Seite	<b>3</b>
<b>1919</b> RENAULT 10 CV	Seite	<b>4</b>
<b>1929</b> REINASTELLA	Seite	<b>5</b>
<b>1944</b> RENAULT WIRD STAATSBETRIEB	Seite	<b>6</b>
<b>1949</b> NEUSTART FÜR RENAULT IN DEUTSCHLAND	Seite	<b>7</b>
<b>1954</b> RENAULT GRÜNDET ZENTRUM FÜR UNFALLFORSCHUNG	Seite	<b>8</b>
<b>1959</b> RENAULT ESTAFETTE NEUE SACHLICHKEIT FÜR DEN RENAULT RHOMBUS	Seite Seite	<b>9</b> <b>10</b>
<b>1969</b> RENAULT 12	Seite	<b>11</b>
<b>1979</b> ERSTER TURBO-SIEG IN DER FORMEL 1 RENAULT 5 6X6	Seite Seite	<b>12</b> <b>13</b>
<b>1984</b> RENAULT 25 RENAULT ESPACE	Seite Seite	<b>14</b> <b>15</b>
<b>1989</b> HISTORISCHER RALLYE-SIEG FÜR DEN RENAULT 5	Seite	<b>16</b>
<b>1999</b> WELTUMSPANNENDES BÜNDNIS RENAULT ÜBERNIMMT DACIA	Seite Seite	<b>17</b> <b>18</b>

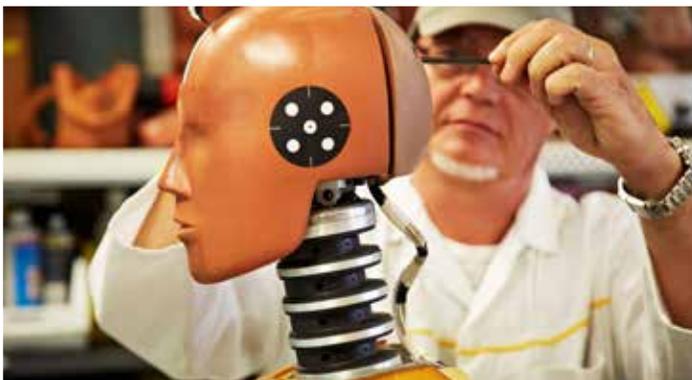


# VORWORT

## JUBILÄUMSTERMINE VON RENAULT – EIN BLICK ZURÜCK

Die wechselvolle Geschichte von Renault prägen zahlreiche Höhepunkte und Innovationen. Einige davon haben 2019 Jubiläum, wie der Espace, der vor 35 Jahren Industriestandards setzte und bis heute französischen Charme auf deutschen Straßen verkörpert. Andere Meilensteine, wie das 1954 gegründete Zentrum für Unfallforschung, liefern bis heute wertvolle Erkenntnisse für sichere Mobilität im Straßenverkehr. Weitere runde Geburtstage in diesem Jahr: Vor 90 Jahren erschien mit dem Reinastella der erste Achtzylinder der Marke, vor 75 Jahren vollzog Renault den Wandel zum Staatsbetrieb, und vor 50 Jahren kam mit dem Renault 12 eine neue Limousine auf den Markt, die über Jahrzehnte gleich auf mehreren Kontinenten aus dem Straßenbild nicht wegzudenken war. Die vorliegende Übersicht beinhaltet die wichtigsten Renault Jubiläumstermine 2019. Viel Spaß beim Blättern und Schmöckern.

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



# 1919

## RENAULT 10 CV: INNOVATIVE BASIS

Um nach dem Ersten Weltkrieg den Automobilabsatz wieder anzukurbeln, lanciert Louis Renault im Sommer 1919 ein neues Basismodell, den 10 CV. Gegenüber den Vorkriegsmodellen weist der Typ einige Neuerungen auf. So befindet sich das Lenkrad anstelle des damals noch üblichen Rechtslenkers erstmals bei einem Renault auf der linken Seite. Als weiteres Novum bei der Marke ersetzen geschlossene Stahlräder die gängigen Speichenräder. Schließlich markiert der 10 CV auch die endgültige Abkehr vom Zweizylinder am unteren Ende der Modellhierarchie. Als Antrieb dient stattdessen ein 2,1-Liter-Vierzylinder mit 10 PS, der je nach Übersetzung 65 km/h Höchstgeschwindigkeit ermöglicht. Die Kraftübertragung auf die Hinterräder erfolgt über ein 3-Gang-Getriebe. Die wichtigste Neuerung liegt jedoch in der Fertigung: Das Chassis des 10 CV entsteht erstmals bei Renault am Fließband.



# 100

JAHRE

## DATEN & FAKTEN

### RENAULT 10 CV

- » Erste Neuentwicklung von Renault nach dem Ersten Weltkrieg
- » Bauzeit in verschiedenen Evolutionsstufen und Baureihen von 1919 bis 1933
- » Vierzylinder-Benzinmotor mit 2.120 Kubikzentimeter Hubraum und 10 PS Leistung
- » Erstmals Einsatz der Fließbandfertigung bei Renault
- » 10 CV Typ GS von 1919 ab Werk als Tourenwagen, Limousine, Phaeton, Pick-up, Kastenwagen, Kleinbus, Fahrgestell, Torpedo und Pick-up erhältlich
- » Preis 1919: ab 9.800 Francs (Chassis) beziehungsweise 12.800 Francs (Torpedo)





**1929**

## REINASTELLA: LUXUS PUR AUS BILLANCOURT

Großvolumige Motoren und opulente Karosserien kennzeichnen die majestätischen Achtzylindermodelle, die Renault in den 1930er-Jahren zur ersten Wahl für die Hautevolee jener Zeit machen. Den Start markiert 1929 der Reinastella. Mit 3,71 Meter langem Radstand und eingekleidet von den damals renommiertesten Automobilcouturiers aus Paris wie Kellner, Binder oder Weymann zählt das 2,7-Tonnen-Schiff zu den stilvollsten und exklusivsten Luxusmodellen seiner Zeit. Sein mächtiger Reihenachtzylinder bringt es auf exakt 7.125 cm<sup>3</sup> Hubraum, aus dem der Reinastella die für damalige Verhältnisse üppige Motorleistung von 110 PS schöpft. Ende 1929 folgt der Nervastella mit dem „kleinen“, 4,24 Liter großen Achtzylinder. Bis 1939 wächst das Hubvolumen des Triebwerks auf 5,4 Liter. Diese letzte Evolutionsstufe des stattlichen Reihenmotors arbeitet unter der Motorhaube des Suprastella. Mit bis zu 5,60 Meter Länge gehört der imponierende Riese zu den längsten Automobilen, die je in Europa gebaut wurden.

**90**  
JAHRE

### DATEN & FAKTEN

#### REINASTELLA

- » Erstes Achtzylindermodell von Renault
- » Bauzeit: 1929 bis 1933
- » Reihenachtzylinder mit 7.125 Kubikzentimeter Hubraum und 110 bis 130 PS
- » Höchstgeschwindigkeit: bis 135 km/h
- » Fünf Karosserievarianten ab Werk: Pullman-Limousine mit acht Sitzen, Limousine, Cabriolet mit drei Plätzen, Cabriolet mit sechs Sitzen, Coupé
- » Preis 1929: 120.000 bis 180.000 Francs je nach Karosserie



# 1944

## RENAULT WIRD STAATSBETRIEB

Das Ende des Zweiten Weltkriegs markiert einen Wendepunkt in der Geschichte von Renault. Am 27. September 1944 übernimmt der französische Staat die Leitung des Automobilherstellers. Das Ministerium für Industrieproduktion will Renault zum reinen Lkw-Produzenten umwandeln. Dem neu eingesetzten Vorstandsvorsitzenden Pierre Lefaucheu, von Hause aus Ingenieur, gelingt es, diesen Plan abzuwenden. Auch innerhalb der Unternehmensleitung muss er Überzeugungsarbeit leisten. Seine Kollegen setzen auf den Bau großer Autos, mit denen sich leichter Geld verdienen ließe. Der energische Lefaucheu denkt jedoch weiter: Ein Großserienfahrzeug für breite Käuferschichten würde mehr Impulse zur Genesung von Renault leisten als eine exklusive Kleinserie für begüterte Kunden. Mit der während des Krieges heimlich entwickelten kleinen Heckmotorlimousine 4CV steht das passende Modell schon bereit. Um den Kritikern entgegenzukommen, spricht sich Lefaucheu für den 4 CV als Viertürer aus, was sich als visionäre Entscheidung herausstellen soll. Der kompakte Renault entwickelt sich mit über 1,15 Millionen Exemplaren zu einem der erfolgreichsten Autos der Nachkriegszeit. Mit der Dauphine stellt Lefaucheu noch für ein weiteres Erfolgsmodell die Weichen, das Renault auch in Amerika bekannt machen soll. Lefaucheu erlebt den Serienanlauf nicht mehr: Der Wegbereiter für den Aufstieg von Renault zum Global Player verunglückt am 11. Februar 1955 bei einem Autounfall tödlich.



# 75

JAHRE

## DATEN & FAKTEN

### PIERRE LEFAUCHEUX

- » Geboren am 30. Juni 1898 in Triel-sur-Seine bei Paris
- » Ingenieursstudium an der Ecole Centrale des Arts et Manufactures in Paris
- » Während der deutschen Besatzungszeit Mitglied der Résistance; im Juni 1944 Verhaftung und Deportation ins Konzentrationslager Buchenwald
- » Seit Oktober 1944 provisorischer Verwalter von Renault und seit Januar 1945 offiziell Vorstandsvorsitzender der verstaatlichen Régie Nationale des Usines Renault
- » Unter seiner Regie Entscheidung für den Bau der Modelle 4CV, Frégate und Dauphine sowie für die Errichtung der Werke Flins und Cléon
- » 11. Februar 1955: Tod bei einem Autounfall





## 1949

# NEUSTART FÜR RENAULT IN DEUTSCHLAND

Nach zehnjähriger Zwangspause wagt Renault 1949 einen Neuanfang in Deutschland. Im Gründungsjahr der Bundesrepublik erfolgt in Baden-Baden der Neustart als Renault Automobilgesellschaft für Deutschland mbH. Zunächst werden Renault Automobile ausschließlich an Angehörige der alliierten Streitkräfte verkauft. Aber schon bald wird der Renault 4 CV als erstes Nachkriegsmodell auch Privatkunden angeboten. Die große Nachfrage übersteigt bald die Liefermöglichkeiten von Renault. Auf der Suche nach einer geographisch und verkehrstechnisch günstigeren Lage entscheidet sich Renault 1954 für den Standort Köln. Das neue Modell Dauphine bringt ab 1956 das Unternehmen im Land des Wirtschaftswunders auf Erfolgskurs. Die Zahl der Renault Vertragshändler wächst auf 250, die Zulassungen klettern kräftig auf rund 36.000 Einheiten pro Jahr. 1959 erfolgt die Teilung in die Deutsche Renault Vermögensverwaltung, die in Köln verbleibt, und die Deutsche Renault Automobilgesellschaft KG, die sich in Brühl niederlässt. Weil der Platz eng wird, baut Renault dort auf einem 200.000 Quadratmeter großen Gelände eine neue Hauptverwaltung, die bis heute als Zentrale fungiert. In den 1960er Jahren entwickelt sich Deutschland für Renault zum wichtigsten Auslandsmarkt. 1970 wird die Marke mit dem Rhombus erstmals Marktführer unter den nichtdeutschen Anbietern.

# 70

JAHRE

## DATEN & FAKTEN

### RENAULT IN DEUTSCHLAND

- » 1901: In Deutschland eröffnet der erste Renault Händler.
- » 1907: Gründung der Renault Frères-Automobil-Aktiengesellschaft in Berlin.
- » 1914: Der Erste Weltkrieg stoppt die Entwicklung von Renault in Deutschland
- » 1927: Neugründung der Deutschen Renault Automobil-Gesellschaft mbH
- » 1939: Erneute Zwangspause durch den Zweiten Weltkrieg
- » 1949: Neustart in Baden Baden als Renault Automobilgesellschaft für Deutschland mbH
- » 1954: Umzug nach Köln
- » 1959: Das Unternehmen teilt sich in die Deutsche Renault Vermögensverwaltung in Köln und die Deutsche Renault Automobilgesellschaft KG am heutigen Standort Brühl.
- » 1967: Der Marktanteil von Renault steigt erstmals über die Fünfprozentmarke.
- » 1970: Mit einem Marktanteil von sieben Prozent wird Renault erstmals Importmarke Nummer eins in Deutschland
- » 1971: Umwandlung der Deutschen Renault Automobilgesellschaft KG in die Deutsche Renault AG

# 1954

## RENAULT GRÜNDET ZENTRUM FÜR UNFALLFORSCHUNG

Pionier der Unfallforschung: 1954 gründet Renault unter der Leitung eines Mediziners das „Labor für Physiologie und Biomechanik“ („Laboratoire de Physiologie et de Biomechanique“), eine der ersten Einrichtungen für Unfallforschung in der Automobilbranche. 1969 wird daraus das „Labor für Unfallforschung, Biomechanik und Studien des menschlichen Verhaltens“ („Laboratoire d’Accidentologie, de Biomécanique et d’étude du comportement humain“), kurz LAB. Seine Aufgabe: Realunfälle mit wissenschaftlichen Methoden untersuchen und Erkenntnisse für weiter verbesserte Sicherheitsstandards gewinnen. Die Renault Unfallforscher befragen unverletzte Fahrer und Passagiere einer Kollision, werten Arztberichte aus und untersuchen die Unfallfahrzeuge bis ins Detail, um festzustellen, ob alle Sicherheitseinrichtungen wie geplant funktioniert haben und die entsprechende Schutzwirkung erzielten. Dazu begeben sich die Experten an die Unfallstellen und kooperieren eng mit Rettungssanitätern, Medizinern, Feuerwehrleuten und Polizeibeamten. Dabei lassen sich wertvolle Informationen über die biomechanische Belastbarkeit des menschlichen Körpers gewinnen. Renault lässt das Wissen der Forscher umgehend in die Produktion eingehen.



# 65

JAHRE

## DATEN & FAKTEN

### RENAULT UNFALLFORSCHUNG

- » 1954: Gründung des „Labors für Physiologie und Biomechanik“
- » 1955: Erster Crashtest von Renault, bei dem eine Dauphine gegen einen Lastwagen fährt
- » 1969: Aus dem „Labor für Physiologie und Biomechanik“ wird das „Labor für Unfallforschung, Biomechanik und Studien des menschlichen Verhaltens“
- » 1996: Gründung einer speziellen Abteilung für Kindersicherheit
- » 2001: Der Renault Laguna erhält als erstes Automobil überhaupt fünf Sterne im Euro NCAP-Crashtest. Bis heute 21 Fünf-Sterne-Modelle von Renault in nahezu allen Klassen
- » Rund 600 Spezialisten für Sicherheit in den Renault Technologiezentren
- » Pro Jahr rund 4.000 virtuelle und 400 reale Crashtests

A black and white photograph showing a vintage Renault truck colliding with a small car. The truck is on the right, and the car is on the left. The truck's front end is crumpled, and the car is being pushed back. The scene is set outdoors on a dirt road.

# 1959

## RENAULT ESTAFETTE: MODERNER HELD DER ARBEIT

Der erste Renault mit Vorderradantrieb ist ein Transporter: die Estafette. Der vielseitige Kastenwagen debütiert 1959, als weltweit der Heckantrieb noch Stand der Dinge ist. Den kompakten Transporter mit vier Meter Länge und anfänglich 600 Kilogramm Nutzlast kennzeichnen ein durchgängig ebener Boden, Schiebetüren rechts und links, Einzelradaufhängung rundum sowie ein vergleichsweise kleiner Wendekreis. Damit ist die Estafette ihrer Zeit voraus und verfügt bereits über wesentliche Merkmale eines modernen Lieferwagens. Bescheiden hingegen ist nach heutigen Maßstäben die Motorisierung: ein kleiner Benziner mit 845 Kubikzentimeter und 32 PS. Im Laufe der Zeit steigt der Hubraum auf 1.289 Kubikzentimeter, die Leistung auf 54 PS und die Zuladung auf bis zu 1.000 Kilogramm. Dank ihrer modernen Konzeption hält sich die Estafette bis 1980 im Renault Programm und wird über 533.000-mal gebaut. Das Spektrum der Varianten und Umbauten reicht vom Minibus über den Pritschenwagen bis hin zum Reise-mobil. Berühmt – und bei Temposündern gefürchtet – ist der Transporter als Einsatzfahrzeug der französischen Gendarmerie.



# 60

JAHRE

## DATEN & FAKTEN

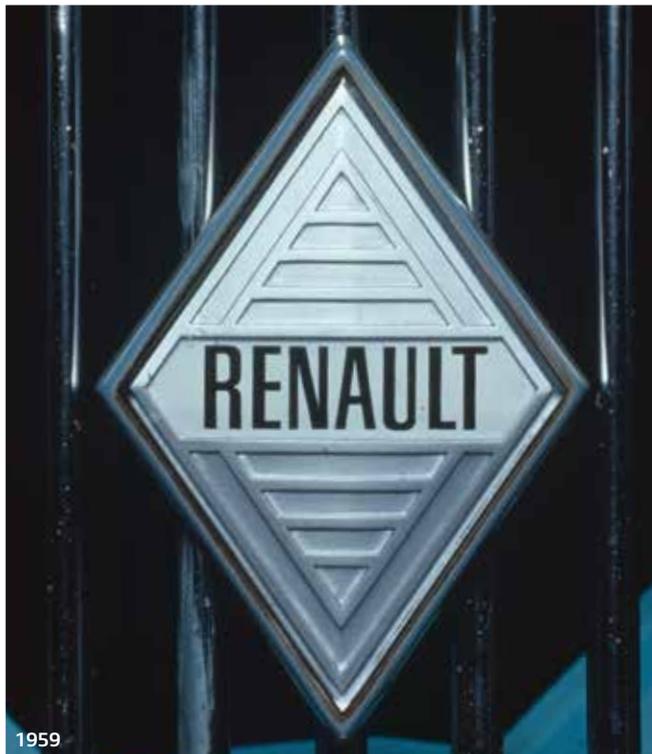
### RENAULT ESTAFETTE

- » Bauzeit von 1959 bis 1980
- » Stückzahl: 533.000 Fahrzeuge
- » **Erste Serie** (1959-1962) mit 845 cm<sup>3</sup>, 32 PS und 600 kg Nutzlast
- » **Zweite Serie** (1962-1968) mit 1.108 cm<sup>3</sup>, 45 PS sowie 800 und 1.000 kg Nutzlast
- » **Dritte Serie** (1968-1980) mit 1.289 cm<sup>3</sup>, 54 PS und 800 und 1.000 kg Nutzlast
- » Ab Werk als Kastenwagen, Minibus, Pritschenwagen und Plattformfahrzeugstell verfügbar
- » Fertigung in Frankreich, Algerien, Mexico und Rumänien
- » Seit den Olympischen Winterspielen 1968 in Grenoble Einsatzfahrzeug der französischen Polizei

# 1959

## NEUE SACHLICHKEIT FÜR DEN RENAULT RHOMBUS

Neuer Look für den Renault Rhombus: 1959 legen die Designer des französischen Automobilherstellers erstmals eine einheitliche Grundform für das Markensymbol fest. Zuvor rollten die Renault Serienmodelle noch mit zahlreichen Spielarten des 1925 eingeführten Rhombus vom Band, die neben dem Namen Renault auch noch den Hinweis „Régie Nationale“ trugen. So zierte den 4 CV ein rot-weißes Logo. Die Frégate debütiert mit einem Rhombus auf rotgrundigem Schildwappen. Und das Schwestermodell Dauphine hat gar anstelle des typischen Renault Signets eine Krone auf der Fronthaube. Damit ist jetzt Schluss. Der neue Rhombus erscheint deutlich langgestreckter als seine Vorläufer. Der Schriftzug „Renault“ läuft weiterhin quer durch die Raute, jedoch verschwindet die „Régie Nationale“ aus dem Abzeichen. Mit seiner schnörkellos-geradlinigen Form, welche die strenge Sachlichkeit der 60er-Jahre vorwegnimmt, wird das Renault Emblem einmal mehr zum Spiegel seiner Zeit und zum Symbol des Innovationsschubs, mit dem Renault in den Folgejahren für Aufsehen sorgt. Das runderneuerte Logo zierte wegweisende Fahrzeuge wie Renault 4 und Renault 16, mit denen die Marke neue Industriestandards setzt, und ist auch auf dem Sportwagenklassiker Alpine A110 zu sehen. Erst 1972 wird es durch eine neue Rhomben-Generation abgelöst.



# 60

JAHRE

## DATEN & FAKTEN

### DER RENAULT RHOMBUS

- » 1923: Das erste echte Renault Markenemblem in Form eines runden Schilds mit Querlamellen und dem Schriftzug Renault erscheint.
- » 1925: Debüt des Renault Rhombus auf dem Prestigemodell 40 CV. Vom runden Vorgänger übernimmt er die Querlamellen und den quer verlaufenden Renault Schriftzug.
- » 1959: erstes einheitlich gestaltetes Markensymbol für alle Renault Modelle. Premiere auf dem Renault 4
- » 1972: Neugestaltung des Renault Rhombus durch den Künstler Victor Vasarely. Debüt auf dem Renault 5
- » 1992: Das Logo erhält seine bis heute gültige dreidimensionale Gestalt. Erstmals erscheint die neue Rhomben-Generation auf Renault Safrane und Twingo.



# 1969

## RENAULT 12: WELTAUTO À LA FRANÇAISE

Als designierter Nachfolger des Renault 8 fährt auf dem Pariser Autosalon 1969 der Renault 12 ins Rampenlicht. Neben dem französischen und europäischen Markt zielt der französische Automobilhersteller mit der viertürigen Limousine von Beginn an auf die internationalen Märkte. Das „Projekt 117“, so die interne Bezeichnung, sieht einen wirtschaftlichen Wagen vor, leicht zusammenzubauen, damit er in der ganzen Welt montiert werden kann, und robust genug, um auf den schlechten Straßen Nordafrikas zu bestehen. Gleichzeitig soll er französische Komfortbedürfnisse befriedigen und als Basis für weitere Renault Modelle dienen. Der Fronttriebler mit 1,3-Liter-Motor, Scheibenbremsen vorne, Trommelbremsen und Starrachse hinten sowie 415 Liter großem Kofferraum, erweist sich als so erfolgreich, dass Renault in Frankreich bereits nach sechs Monaten die Tagesproduktion auf 700 Fahrzeuge erhöhen muss. 1970 folgt der Kombi, ein Jahr später der 185 km/h schnelle Renault 12 Gordini, heute ein gesuchtes Kultfahrzeug. Auch die internationalen Pläne gehen auf. Außerhalb Frankreichs wird der Renault 12 in Australien, der Türkei, in Brasilien und in Rumänien gebaut. Dort fertigt Lizenznehmer Dacia Abkömmlinge des Modells bis ins Jahr 2004.



# 50

JAHRE

### DATEN & FAKTEN

#### RENAULT 12

- » Bauzeit von 1969 bis 1980
- » Stückzahl: 4,01 Millionen Fahrzeuge aus europäischer Produktion
- » Varianten: Limousine und Kombi
- » Benzinmotoren zwischen 41 kW/54 PS und 85 kW/115 PS
- » Renault 12 Gordini mit 85 kW/115 PS starkem 1,6-Liter-Motor und 185 km/h Spitze



# 1979

## ERSTER TURBO-SIEG IN DER FORMEL 1

Nach zwei Lehrjahren will Turbo-Pionier Renault 1979 in der Formel 1 endlich aufs Podium fahren. Die Voraussetzungen dafür sind gut, denn in den letzten Rennen der Vorsaison kam der RS01 mit dem revolutionären 1,5-Liter-Turbomotor immer besser in Fahrt. Für 1979 entwickelt Renault den RS10 mit modernem Ground-Effect-Chassis. Auch beim Motor gibt es eine entscheidende Änderung: Das Triebwerk verfügt nun über zwei kleinere Turbolader anstelle eines großen Laders, wodurch sich das Ansprechverhalten entscheidend verbessert. Außerdem ermöglicht die Doppelturbo-Technik höhere Drehzahlen und damit mehr Leistung. Als weiteres Novum geht die Werks-Equipe erstmals mit zwei Fahrern an den Start. Neben Stappilot Jean-Pierre Jabouille engagiert das Team als Nummer zwei dessen Landsmann René Arnoux. Das Potenzial des neuen Autos zeigt Jabouille mit der Pole Position beim dritten Grand Prix der Saison in Südafrika. Beim Großen Preis von Frankreich in Dijon am 1. Juli ist es endlich soweit. Jean-Pierre Jabouille holt den heiß ersehnten ersten Formel 1-Sieg für Renault. Um ein Haar wäre es ein Doppelsieg geworden, doch Teamkollege Arnoux hat in einem der packendsten Rad-an-Rad-Duelle der Formel 1-Geschichte gegen Ferrari Fahrer Gilles Villeneuve das Nachsehen.



### DATEN & FAKTEN

#### RENAULT IN DEN TURBO-JAHREN DER FORMEL 1

- 1977** Debüt in der Formel 1 mit dem ersten Turbo-Rennwagen im Grand-Prix-Sport RS01
- 1979** erster Turbo-Sieg in der Formel 1 mit dem RS10 und Jean-Pierre Jabouille
- 1981 und 1982** Platz drei in der Konstrukteurs-WM
- 1983** Renault und Alain Prost belegen den zweiten Platz in der Konstrukteurs- und Fahrer WM
- 1983 bis 1986** Belieferung von Kundenteams mit Turbomotoren
- 1977 bis 1986** Leistungssteigerung des 1,5-Liter-Turbos von 525 auf 900 PS



# 1979

## RENAULT 5 6X6: AUF SECHS RÄDERN DURCH DIE WÜSTE

1979 ist die Autowelt im Rallye-Paris-Dakar-Fieber. Nach der erfolgreichen Premiere des Wüstenspektakels präsentiert der Ingenieur und Umbauspezialist Christian de Léotard für die zweite Auflage einen echten Exoten: einen Renault 5 mit sechs Antriebsrädern und verlängertem Chassis. Der „kleine Freund“ ist nach Léotards Operation mit 4,2 statt 3,5 Meter Länge gar nicht mehr so klein und hat auch deutlich an Gewicht zugelegt (980 statt 800 Kilogramm). Dafür hat sich dank des hydrostatischen Allradsystems die Geländegängigkeit deutlich erhöht. Das Prinzip kommt normalerweise bei Baumaschinen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen zum Einsatz. Im Unterschied zu herkömmlichen Allradsystemen wird dabei die Kraft des Motors über eine Ölsäule, die in eine horizontale Bewegung versetzt wird, zu den Hinterrädern geleitet. Bei seinem einzigen Paris-Dakar-Start scheidet der Renault 5 6x6 schon frühzeitig aus. Dafür bewährt er sich ausgezeichnet im Polizeidienst sowie als Krankenwagen und Feuerwehr-Kommandofahrzeug. Krönung von Léotards Kreationen ist ein gestreckter Renault 5 Turbo 6x6 mit der Kraft von zwei Herzen: Während die Hinterräder vom 118 kW/160 PS starken Turbomotor des Originals angetrieben werden, setzt das 68 kW/93 PS starke Triebwerk eines R 5 Alpine die Vorderräder in Schwung.



# 40

JAHRE

### DATEN & FAKTEN

#### DER RENAULT 5 6X6

- » Präsentation 1979 durch den Umbauspezialisten Christian de Léotard als Teilnehmerfahrzeug die Rallye Paris-Dakar
- » Um 70 Zentimeter verlängerte Stretch-Version des Renault 5 mit Kombiaufbau und sechs Antriebsrädern
- » Hydrostatisches Allradsystem nach Vorbild von Baumaschinen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen
- » Scheibenbremsen an allen sechs Rädern
- Erfolgreiche „Zweitkarriere“ als Polizei- und Krankenwagen sowie als Feuerwehr-Kommandofahrzeug

# 1984

## RENAULT 25: STAATSTRAGENDE SCHRÄGHECKKLIMOUSINE

Fahren wie der französische Präsident: Wenn ab Mitte der 1980er-Jahre François Mitterrand und andere politische Würdenträger der Fünften Republik vorfahren, dann tun sie dies meistens im Renault 25. Die staatstragende Limousine mit dem markant verglasten Schrägheck kommt 1984 auf den Markt und ist als französische Antwort auf die deutsche Oberklasse gedacht. Entsprechend hoch ist der technische Aufwand, den Renault im R25 treibt. So bietet die Marke für ihr Topmodell als Neuheit einen sprechenden Bordcomputer an, der wichtige Fahrzeugfunktionen überwacht und auf die Wartungsintervalle hinweist. Die Antriebspalette reicht vom Diesel mit 46 kW/63 PS bis zum V6-Turbobenziner mit 151 kW/201 PS, der 233 km/h Spitze erlaubt, damals ein absoluter Spitzenwert ebenso wie der cw-Wert von 0,28. Je nach Version sind Motoren und Getriebe elektronisch gesteuert. Auch der Innenraum des großen Renault macht viel her: Der futuristische Instrumententräger stammt von Stardesigner Marcello Gandini, der Radstand von 2,72 Metern sorgt für opulente Platzverhältnisse und die lange Ausstattungsliste für den dazu passenden Luxus.



### DATEN & FAKTEN

#### RENAULT 25

- » Bauzeit: 1984 bis 1992
- » Produktionszahl: 780.976 Fahrzeuge
- » Gewinner des „Goldenen Lenkrads“ 1984
- » 40.458 verkaufte Exemplare in Deutschland
- » Benzinmotoren zwischen 74 kW/101 PS und 151 kW/201 PS und Dieselmotoren zwischen 46 kW/63 PS und 63 kW/86 PS
- » Bei seinem Erscheinen das Serienfahrzeug mit dem besten cw-Wert am Markt (0,28)
- » Langversion mit 22,7 Zentimeter mehr Radstand ab 1985 als Staatslimousine unterwegs





35  
JAHRE

## DATEN & FAKTEN

### RENAULT ESPACE

- » Erste Großraumlimousine eines europäischen Herstellers
- » Bauzeit von 1984 bis 1990
- » Produktionszahl: 191.674 Fahrzeuge
- » Karosserie aus Stahl mit Außenhaut aus Kunststoff
- » 2,0- und 2,2-Liter-Benzinmotoren mit 110, 101 und 120 PS; 2,1-Liter-Dieselmotor mit 88 PS
- » Ab 1988 auch als Version „Quadra“ mit Allradantrieb verfügbar

# 1984

## RENAULT ESPACE: DIE RAUMFAHRT-REVOLUTION

Als Renault 1984 den Espace präsentiert, erschließt das Unternehmen Neuland. Echte Raumlimousinen im One-box-Design mit durchgehendem Innenraum sind in der Alten Welt bis dahin nicht bekannt. Die revolutionäre Karosseriearchitektur, die großzügigen Platzverhältnisse und die hochflexible Sitzlandschaft ermöglichen ein nie dagewesenes Raumgefühl und eine zuvor nicht für möglich gehaltene Lebensqualität an Bord. Bei einer Länge von nur 4,25 Metern und einer Breite von 1,78 Metern gewährt der Espace hohen Reisekomfort für bis zu sieben Erwachsene. Dank der drehbaren Vordersitze können sich die Insassen bei der Rast buchstäblich einander zuwenden und den Imbiss von dem zum Tisch wandelbaren Mittelsitz genießen. Der besondere Clou der ersten Espace Generation ist ihre Variabilität: Sie verfügt über Einzelsitze, die sich erstmals in solcher Vielfalt je nach Bedarf im Innenraum anordnen lassen. Die multifunktionale Raumlimousine ist erfunden.



# 1989

## HISTORISCHER RALLYE-SIEG FÜR DEN RENAULT 5

Kleines Auto, großer Sportsgeist: 1989 gelingt Rallye-Pilot Alain Oreille und Beifahrer Gilles Thimonier mit dem Renault 5 GT Turbo ein Erfolg, den seither niemand mehr erreicht hat: Sie gewinnen die zur Rallye-Weltmeisterschaft zählende Rallye Elfenbeinküste in einem Fahrzeug der seriennahen Gruppe N. Der Erfolg gegen die Konkurrenz der deutlich stärkeren Gruppe-A-Fahrzeuge stellt das große Potenzial des Renault 5 GT Turbo unter Beweis. Die Topvariante der zweiten Generation des „kleinen Freunds“ entwickelt im Serientrimm aus 1.397 Kubikzentimeter Hubraum mithilfe eines Turboladers 85 kW/115 PS. Dank der Extrapower beschleunigt der Renault 5 GT Turbo in nur 8,0 Sekunden von 0 auf 100 km/h und durchbricht sogar die 200-km/h-Grenze, höchst respektable Werte für die damalige Zeit. Mit lediglich 855 Kilogramm Leergewicht wiegt er außerdem nur halb so viel wie heutige Kompaktsportler, was zusammen mit der modernen Fahrwerkskonstruktion die Basis für herausragende Agilität legt. Renault feiert den unerwarteten Rallye-Triumph mit der limitierten Sonderedition „Raider“, deren blaue Lackierung die Optik des späteren Clio Williams vorwegnimmt, ein weiteres Kultmodell mit großem Sportsgeist. In Frankreich heißt die Sonderserie zu Ehren des Rallye-Siegers „Alain Oreille“.



# 30

JAHRE

## DATEN & FAKTEN

### RENAULT 5 GT TURBO

- » Motor: Vierzylinder mit 1.397 cm<sup>3</sup> Hubraum und Turbolader
- » Leistung: 85 kW/115 PS
- » Topspeed: 204 km/h
- » Beschleunigung von 0 auf 100 km/h in 8,0 Sekunden
- » Bauzeit: 1984-1990
- » Gewinner der Rallye-WM in der Gruppe N 1989 und 1990
- » Sieg bei der Rallye Elfenbeinküste vom 29. Oktober bis 2. November 1989 im Gesamtklassement



## 1999

### WELTUMSPANNENDES BÜNDNIS

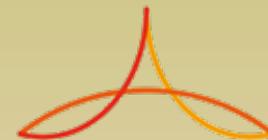
Gemeinsam stark: Am 27. März 1999 unterzeichnen Renault und Nissan in Tokio ein Abkommen über die Beteiligung von Renault mit 36,8 Prozent am Kapital von Nissan – ein wichtiger Schritt der Renault Gruppe in Richtung Globalisierung und rentables Wachstum. Von Anfang an ist die Renault-Nissan Allianz von gegenseitigem Respekt getragen und vor allem auch deshalb so erfolgreich. Die französisch-japanische Verbindung gilt daher als das herausragende Beispiel für eine langfristig erfolgreiche Kooperation in der Automobilindustrie. Als einer der größten Automobilkonzerne weltweit kann die Allianz konjunkturelle Schwankungen deutlich besser abfedern. Dank der erzielten Synergien sichern sich die Partner außerdem langfristig ihre Topposition im wettbewerbsintensiven Automobilmarkt. Gleichzeitig wahren die Marken bewusst ihre Eigenständigkeit, ebenso wie die jeweilige Identität und Kultur des Unternehmens. Heute stammt jeder neunte weltweit zugelassene Neuwagen von den Partnern. Seit 2016 zählt auch Mitsubishi Motors zur Renault-Nissan Allianz, nachdem Nissan 34 Prozent der Unternehmensanteile erworben hat.



### DATEN & FAKTEN

#### RENAULT-NISSAN-MITSUBISHI

- » 1999: Gründung der Renault-Nissan Allianz
- » 2000: Mit dem Produktionsstart des Renault Scenic für Mexiko im Nissan-Werk Cuernavaca wird die erste gemeinsame Fertigung der Allianz verwirklicht.
- » 2002: Überkreuzbeteiligung – Renault erhöht Beteiligung an Nissan auf 44,4 Prozent, Nissan beteiligt sich an Renault mit 13,5 Prozent (ab Mai 2002 15 Prozent).
- » 2005: Die Renault-Nissan Allianz produziert 6,13 Millionen Fahrzeuge.
- » 2010: Die Renault-Nissan Allianz und die Daimler AG vereinbaren eine weitreichende strategische Kooperation.
- » 2013: Debüt des modularen CMF-Baukastens (Common Module Family) der Renault-Nissan Allianz
- » 2017: Renault, Nissan und Mitsubishi Motors kündigen an, im Rahmen des Plans „Alliance 2022“ bis 2022 durch gemeinsame Plattformen, Antriebsstränge und Technologien die Synergien auf zehn Milliarden Euro pro Jahr zu verdoppeln.
- » 2018: Renault, Nissan und Mitsubishi fertigen 10,76 Millionen Fahrzeuge.



RENAULT NISSAN MITSUBISHI

# 1999

## RENAULT ÜBERNIMMT DACIA

Mit der Übernahme des rumänischen Fahrzeugbauers Dacia im Jahr 1999 legt Renault den Grundstein für eine bis heute andauernde Erfolgsstory. Beide Unternehmen verfolgen Ziele, die sich perfekt ergänzen. Dacia sucht nach der Öffnung Rumäniens einen Partner, um sich gegen die wachsende Konkurrenz moderner Gebrauchtwagen im Land zu behaupten. Renault Chef Louis Schweitzer plant die Produktion eines speziell für Schwellenländer konzipierten „5.000-Euro-Autos“, das zeitgemäße Renault Technik mit einem günstigen Anschaffungspreis, bezahlbaren Unterhaltskosten und großer Zuverlässigkeit verbindet. 2004 rollt das Fahrzeug in Gestalt der Stufenhecklimousine Logan erstmals aus dem gründlich modernisierten Werk Pitesti. Praktisch aus dem Stand entwickelt sich der Logan zum globalen Bestseller. Fortan verfolgt die Marke mit jeder Neuerscheinung konsequent die Politik, das günstigste Modell in der jeweiligen Klasse anzubieten, ein Konzept das bei den Kunden ausgezeichnet ankommt. Seit dem Relaunch hat Dacia bereits über fünf Millionen Fahrzeuge absetzen und ist zum weltweiten Anbieter avanciert, der in 44 Ländern präsent ist.



# 20

JAHRE

## DATEN & FAKTEN

### RENAULT UND DACIA

- » 1999: Renault übernimmt 51 Prozent der Dacia Anteile.
- » Bis 2001: Aufstockung der Renault Beteiligung auf 92,72 Prozent
- » 2004: Produktionsstart des „5.000-Euro-Autos“ Dacia Logan mit millionenfach bewährter Renault Technik
- » 2005: Marktstart des Logan in Deutschland
- » Ausweitung der Produktpalette um den Kleinwagen Sandero (2008), den Kompakt-SUV Duster, den Kompaktvan Lodgy (2012), den Kombivan Dokker und die Nutzfahrzeugvariante Dokker Express (2012)
- » 2009: Dacia feiert den Verkauf des einmillionsten Fahrzeugs.
- » 2018: Der fünfmillionste Dacia wechselt in Kundenhand



Bereits ab 1968 produzierte Dacia Modelle von Renault in Lizenz