

Renault MEILENSTEINE

JUBILÄUMSTERMINE

2021



RENAULT
Passion for life



INHALT

JUBILÄUMSTERMINE 2021

Vorwort	Seite	3
1901 RENAULT TYP E – RENNSIEG PARIS–BORDEAUX	Seite	4
1906 GRAND-PRIX-WAGEN RENAULT AK	Seite	5
1946 RENAULT 4 CV	Seite	6
1951 RENAULT FRÉGATE	Seite	7
1956 RENAULT DAUPHINE ETOILE FILANTE	Seite Seite	8 9
1961 RENAULT 4	Seite	10
1966 COUPE GORDINI	Seite	11
1971 RENAULT 15 UND 17	Seite	12
1976 RENAULT 14	Seite	13
1981 RENAULT 9	Seite	14
1986 RENAULT 21	Seite	15
1996 RENAULT SCÉNIC	Seite	16
2001 RENAULT AVANTIME RENAULT LAGUNA RENAULT KANGOO 4X4 RENAULT VEL SATIS	Seite Seite Seite Seite	17 18 19 20

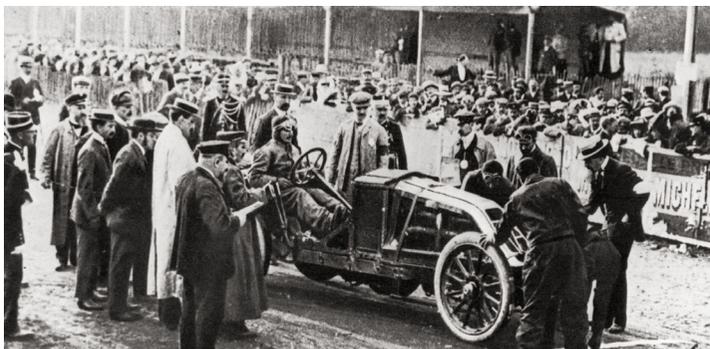


VORWORT

MEILENSTEINE VON RENAULT – EIN BLICK ZURÜCK

2020 markiert mit der COVID-19-Pandemie für die Automobilbranche einen Wendepunkt. Die Elektromobilität nimmt in kaum vorstellbarem Maße Fahrt auf, und mit dem ZOE kommt nicht nur das erfolgreichste Elektroauto in Deutschland und Europa von Renault, sondern auch das erste batteriebetriebene Fahrzeug, das es in die Top Ten der Zulassungsstatistik schafft. Ebenso, wie die Studie Mégane eVision aktuell ein weiteres Ausrufezeichen für die Elektromobilität von morgen setzt, hat Renault auch in der Vergangenheit für einprägsame automobiler Wegmarken in Frankreich und rund um den Globus gesorgt. Vor 120 Jahren ist das Automobil kaum auf die Weltbühne gerollt, als Louis Renault 1901 im Typ E prestigeträchtige Siege einfährt und nebenbei die Robustheit seiner Fahrzeuge unterstreicht. Der 4 CV – besser bekannt als „Cremeschnitzchen“ – ermöglicht vor 75 Jahren für breite Bevölkerungsschichten Freiheit auf vier Rädern. Und vor 60 Jahren hat mit dem Renault 4 ein weiterer automobiler Meilenstein seine Premiere, der mit revolutionärem Konzept auf Jahrzehnte den Industriestandard für Kleinwagen und die Kompaktklasse festschreibt. Ebenso innovativ und den damaligen Zeitgeist treffend, rollt schließlich vor 25 Jahren der Scénic als Familienauto par excellence und erster Kompaktvan in Europa auf die Bühne. Diese und viele weitere Renault Jubiläumstermine sind in der folgenden Übersicht reich bebildert zusammengefasst. Viel Spaß beim Eintauchen in die Renault Meilensteine 2021.

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



1901

RENNSIEG PARIS–BORDEAUX: LOUIS RENAULT GEWINNT IM TYP E

In den Anfangsjahren seines Unternehmens macht Louis Renault nicht nur als Konstrukteur von sich reden, sondern auch als Rennfahrer. Sportliche Erfolge sind gut fürs Markenimage, lautet seine feste Überzeugung. Und da sich der sportlich ambitionierte Unternehmer zunächst auf den Bau kleiner, leichter Fahrzeuge konzentriert, geht er folgerichtig in der „Voiturette“-Klasse mit 400 Kilogramm Maximalgewicht an den Start, wie das automobiler Einstiegssegment damals europaweit heißt. So auch beim Rennen Paris–Bordeaux im Mai 1901, als er gleich vier Wagen seines neuen Typs E auf die 527 Kilometer Richtung Südwesten schickt. Am Steuer sitzen der Firmenchef selbst, sein Bruder Marcel sowie die Werksfahrer Georges Grus und Victor Oury. Das Rennen wird für das Renault Quartett zur Triumphfahrt: Die Plätze eins bis vier in der Voiturette-Kategorie sind beste Werbung für die junge Marke aus Boulogne-Billancourt. Der Siegerpokal selbst geht an Louis Renault, Marcel wird Zweiter. Nicht der letzte Triumph für den Typ E. Nur einen Monat später fährt der Firmenchef das agile Kompaktmodell beim Rennen Paris–Berlin erneut auf Platz eins in der Voiturette-Wertung. Mindestens ebenso bemerkenswert ist Platz sieben im Gesamtklassement mitten unter den mächtigen Rennwagen der Konkurrenz. Damit etabliert sich Renault endgültig als feste Größe im Rennsport.



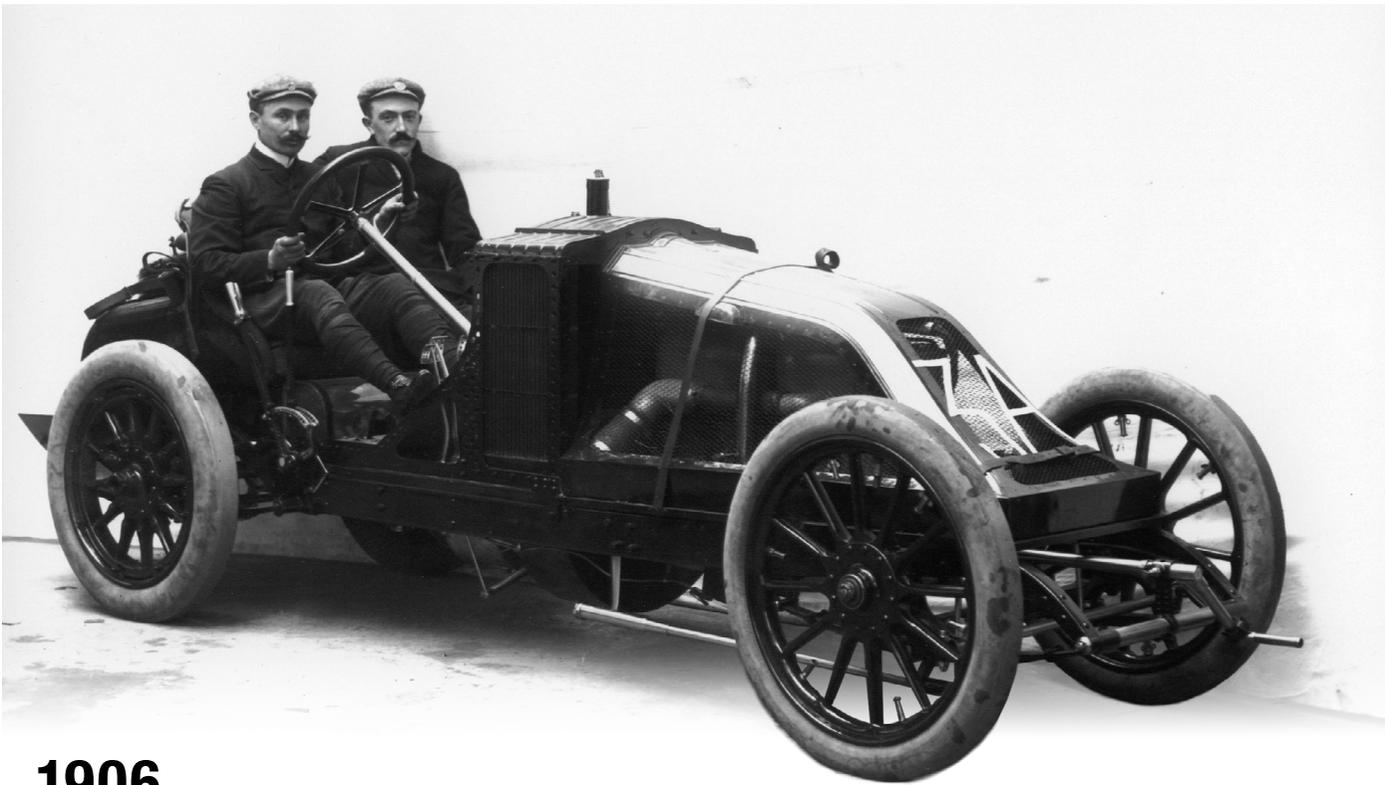
120

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT TYP E

- » Sechstes Serienmodell von Renault
- » Bauzeit: 1901
- » Erhältlich als offener Zweisitzer (Phaeton) und mit zusätzlichem Passagieraufbau (Tonneau)
- » Wassergekühlter 1,2-Liter-Benzinmotor mit 5,5 bis 6,6 kW (7,5 bis 9,0 PS)
- » Leergewicht: 300 bis 480 Kilogramm
- » Höchstgeschwindigkeit: 45 bis 50 km/h
- » Länge: 2,5 Meter; Breite: 1,25 Meter



1906

RENAULT SIEGT BEIM ERSTEN GRAND PRIX DER GESCHICHTE

Meilenstein der Motorsportgeschichte: Am 26. und 27. Juni 1906 richtet der Automobile Club de France den ersten Grand Prix der Geschichte aus. Schauplatz ist ein 103,18 Kilometer langer Dreieckskurs in der Nähe der westfranzösischen Stadt Le Mans. Renault hat für das zweitägige Rennen gleich drei Trümpfe in der Hand. Einer ist das Auto, ein 66 kW/90 PS starker Zweisitzer vom Typ AK mit 13 Liter Hubraum, 154 km/h Topspeed und technischen Leckerbissen wie hydraulischen Stoßdämpfern und Kardantrieb, ein anderer der Fahrer. Der Ungar Ferenc Szisz gilt als ausgefuchster Rennstrategie. Und dann wären da noch die abnehmbaren Radfelgen mit vormontierten Reifen, eine Innovation von Michelin. Während die Konkurrenz vor dem Reifenwechsel mühevoll mit einem Messer die heißen Gummireste von den Felgen kratzen muss, tauschen der gut trainierte Szisz und sein Beifahrer die hölzernen Komplettäder in kaum vier Minuten aus. Schon nach dem ersten Reifenwechsel übernimmt Szisz daher die Führung und gibt diese bis zum Schluss nicht mehr her. Auch die besonnene, materialschonende Fahrweise des Renault Piloten erweist sich angesichts von tropischen Temperaturen um die 40 Grad und schmelzendem Streckenbelag, der bei den Fahrern zahlreiche Verbrennungen verursacht, als goldrichtig. Als Szisz und sein Mechaniker nach 1.238 Kilometern als Erste die Ziellinie überfahren, liegt eine zweitägige Höllentour hinter ihnen. Ihre Siegerzeit: 12:14.07 Stunden – 32 Minuten vor dem Zweitplatzierten. Das spannende Rennen wurde bereits als Zeitdokument auf Film gebannt und ist hier zu sehen:

[Le Mans 1906: erster Grand Prix der Geschichte](#)

115

JAHRE

DATEN & FAKTEN

GRAND-PRIX-WAGEN RENAULT AK

- » Motor: wassergekühlter Vierzylinder, bestehend aus zwei Blöcken
- » Hubraum: 12.986 Kubikzentimeter
- » Leistung: 66 kW/90 PS
- » Höchstgeschwindigkeit: 154 km/h
- » Kraftübertragung: 3-Gang-Getriebe und Kardanwelle
- » Räder: abnehmbare Felgen mit vormontierten Reifen hinten
- » Einbau des Wasserkühlers hinter dem Motor für eine bessere Aerodynamik
- » Gewicht: ca. 1.000 Kilogramm



1946

RENAULT 4 CV: EIN „CREMESCHNITTCHEN“ EROBERT DIE WELT

Es ist eine simple Zahlen-Buchstaben-Kombination, die nach dem Zweiten Weltkrieg die Rückkehr von Renault zu alter Größe zum Ausdruck bringt: 4 CV. Als 1945 endlich der ersehnte Frieden einkehrt, steht Renault vor dem wirtschaftlichen Neuanfang. Das Stammwerk Billancourt liegt in Trümmern, und der französische Staat als neuer Eigentümer will das Unternehmen nur als reinen Nutzfahrzeugproduzenten weiterleben lassen. Doch der von der Regierung eingesetzte Firmenpräsident Pierre Lefaucheux verfolgt andere Pläne: Ein Kleinwagen, zu niedrigen Kosten in Massenproduktion gefertigt, soll das Land motorisieren und Renault erneut als Hersteller von Personenwagen etablieren. Bereits im Oktober 1946 steht die nur 3,61 Meter lange Mini-Limousine auf dem Pariser Auto-Salon. Ihr Name ist gleichbedeutend mit der Kennzahl zur Berechnung der Kfz-Steuer: 4 CV – „vier Steuer-PS“. Die cremegelbe Karosseriefarbe der Prototypen, zusammengerührt aus erbeuteten Lackbeständen des ehemaligen deutschen Afrikakorps, bringt ihr noch einen weiteren Namen ein: „Cremeschnittchen“. Der kleine 4 CV bringt alles mit, was ein vollwertiges Auto auszeichnet. Er bietet vier Erwachsenen erstaunlich viel Platz, hat einen reisetauglichen Kofferraum und ermöglicht mit den serienmäßigen vier Türen bequemen Ein- und Ausstieg. Der 17 PS starke und 760 Kubikzentimeter große Motor sitzt im Heck und sorgt für gute Traktion auf den schlechten Straßen der Nachkriegszeit. Das Konzept kommt so gut an, dass sich die Käufer bald auf lange Lieferfristen einstellen müssen. Als 1961 die Produktion ausläuft, haben 1.105.543 Fahrzeuge die Werkhallen verlassen. 20 Prozent davon gehen in den Export und machen das „Cremeschnittchen“ zum echten Welterfolg.



75 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 4 CV

- » Präsentation 1946 auf dem Pariser Auto-Salon
- » Bauzeit: 1946 bis 1961
- » Länge: 3,61 Meter; Breite: 1,43 Meter; Höhe: 1,47 Meter
- » Motoren: Vierzylinder-Benziner mit 0,75 bis 0,76 Liter Hubraum und 17 bis 32 PS Leistung
- » Entwicklungsbeginn bereits während des Krieges
- » Fertigung in Frankreich, Großbritannien, Belgien, Spanien und Japan
- » Stückzahl: 1.105.543 Fahrzeuge

1951

RENAULT FRÉGATE: ZURÜCK INS GEHOBENE SEGMENT

Trotz schwieriger wirtschaftlicher Rahmenbedingungen setzt Renault in den Jahren unmittelbar nach Ende des Zweiten Weltkriegs nicht allein auf automobiler Grundversorgung, denn bei aller Not ist absehbar, dass sich eine neue Mittelschicht etablieren wird, die ihren Wohlstand gern durch die Wahl ihres Fahrzeugs demonstriert. Deshalb erteilt der neue Konzernchef Pierre Lefaucheur seinen Entwicklern Ende 1947 den Auftrag, als Ergänzung zum Brot-und-Butter-Auto 4 CV ein deutlich größeres und komfortableres Modell zu konzipieren. Außerdem käme Renault damit zurück ins gehobene Segment, wo die Marke schon vor dem Krieg gut aufgestellt war. Der Weg zur Serie gestaltet sich äußerst hindernisreich. Die Ingenieure konstruieren unter dem Namen „Projekt 108“ zunächst ein Fahrzeug, das seinen Motor analog zum 4 CV im Heck trägt. Die ersten Prototypen sind schon fertig, als Lefaucheur 1949 sein Veto zugunsten eines in Design und Technik deutlich konventionelleren Modells einlegt. Nach nur zwei Jahren steht 1951 das fertige Auto unter dem Namen „Frégate“ auf dem Pariser Auto-Salon. Der elegante und geräumige Aufbau ist von amerikanischen Vorbildern beeinflusst, das Fahrwerk mit Einzelradaufhängung ringsum voll auf der Höhe der Zeit. Unter der langen Motorhaube arbeitet ein 2,0-Liter-Benziner, der 56 PS bereitstellt. Die bescheidene Motorleistung der Frégate ist schon damals ein Kritikpunkt, weshalb Renault diese schnell auf 65 PS, dann auf 77 PS und in der Automatikversion „Transfluide“ sogar auf 80 PS anhebt. Ab 1956 ergänzt die Kombiversion „Domaine“ mit horizontal geteilter Heckklappe das Modellprogramm, und sogar eine gestreckte Version „Présidentielle“ wird als Staatskarosse aufgelegt.



70

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT FRÉGATE

- » Präsentation 1951 auf dem Pariser Auto-Salon
- » Bauzeit: 1951 bis 1960
- » Länge: 4,72 Meter; Breite: 1,72 Meter; Höhe: 1,52 Meter
- » Motor: Vierzylinder-Benzinmotor mit 2,0 Liter Hubraum und 56 PS (ab 1953: 65 PS); ab 1955 mit 2,1 Liter Hubraum und 77 bis 80 PS
- » Höchstgeschwindigkeit: 130 bis 135 km/h
- » Einzelradaufhängung vorne und hinten
- » Kombiversion „Domaine“ ab 1956
- » Stückzahl: 178.072 Fahrzeuge



1956

RENAULT DAUPHINE: VON DER THRONFOLGERIN ZUR KÖNIGIN

Mitte der 1950er-Jahre schwimmt Renault auf einer Erfolgswelle: Die Verkaufszahlen schießen in die Höhe, und die „Régie Nationale“ ist auf dem besten Weg, zur Nummer eins in Europa zu werden. Nur die Exporte nach Übersee könnten besser sein. Besonders der amerikanische Markt lockt die Konzernstrategen, denn Renault und der französische Staat benötigen dringend harte Devisen. Was fehlt, ist das passende Auto, größer, komfortabler und besser motorisiert als der 4 CV. Im Juli 1951 gibt Renault Präsident Pierre Lefaucheur deshalb grünes Licht für das „Projekt 109“. Als Vorgaben diktiert er seinen Technikern vier Türen, vier Sitze, einen großen Kofferraum, niedrige Unterhaltskosten und möglichst viele gemeinsame Teile mit dem 4 CV ins Heft. Dies beinhaltet automatisch auch das Heckmotorkonzept. Das Ergebnis wird im März 1956 der Öffentlichkeit präsentiert und hört auf den Namen „Dauphine“, auf Deutsch „Thronfolgerin“. Damit macht Renault klar: Die kompakt geschnittene Limousine ist dazu auserkoren, die bisherige Zulassungskönigin 4 CV zu beerben. Und sie erfüllt diese Aufgabe ausgesprochen gut: Mit 845 Kubikzentimetern und 30 Brutto-PS ist die Dauphine angemessen motorisiert, ihr Design zeitgenössisch modern, und sie bringt mit Lackierungen wie „Rouge Montijo“ oder „Jaune Bahamas“ Farbe in die mehrheitlich grau-schwarze Autowelt. Dies wissen auch die Amerikaner zu schätzen. Zwischen 1957 und 1959 setzt Renault in den USA rund 190.000 Dauphine ab. Und auch in ihren europäischen Kernmärkten avanciert das Renault Modell zum echten Bestseller. Als 1967 die Produktion nach über zwei Millionen Fahrzeugen ausläuft, hat sich die Dauphine längst zur wahren Königin der Marke emporgeschwungen.



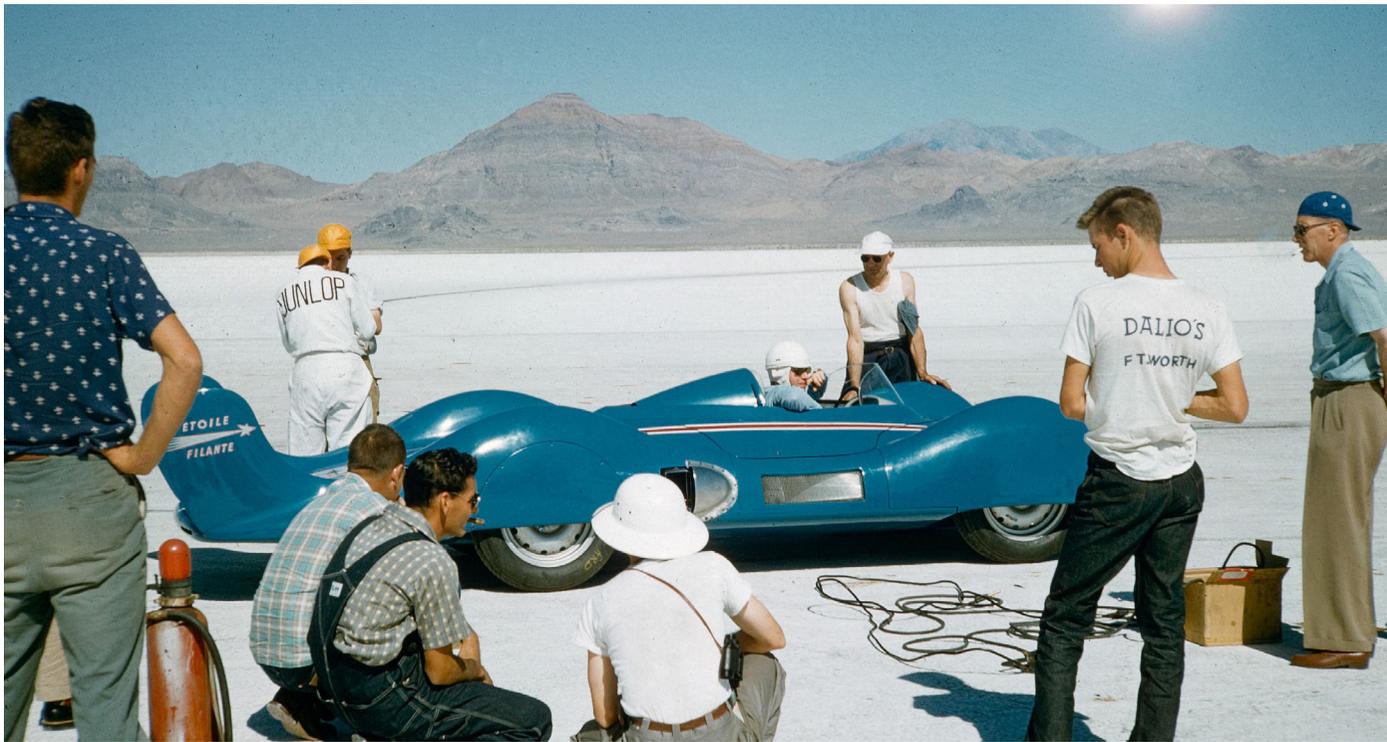
65

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT DAUPHINE

- » Präsentation am 6. März 1956 im Pariser Palais de Chaillot
- » Bauzeit: 1956 bis 1967
- » Länge: 3,95 Meter; Breite: 1,52 Meter; Höhe: 1,44 Meter
- » Motoren: Vierzylinder-Benziner mit 0,85 bis 0,76 Liter Hubraum und 30 bis 55 PS Leistung
- » Ab 1964 mit Scheibenbremsen ringsum
- » Montage und Lizenzfertigung außerhalb Frankreichs in Belgien, Spanien, Irland, Großbritannien, Italien, Brasilien, Argentinien, Mexiko, Algerien, Kamerun, Benin, dem Tschad und der Zentralafrikanischen Republik
- » Stückzahl: 2.150.738 Fahrzeuge



1956

ETOILE FILANTE: WELTREKORD FÜR DIE STERNSCHNUPPE

Mitte der 1950er-Jahre hat Renault Amerika im Blick, und was eignet sich besser als Türöffner für den lukrativen US-Markt als ein spektakulärer Weltrekord? Heckflossen und Düsenflugzeuge sind damals groß in Mode jenseits des Atlantiks, ein Turbinenfahrzeug mit Jet-Appeal würde die gewünschte Aufmerksamkeit auf jeden Fall erzielen. Da trifft es sich gut, dass soeben Joseph Szydlowski, Chef der auf Helikopterantriebe spezialisierten Firma Turboméca, bei Renault angeklopft hat, um die Vorzüge des Turbinenantriebs auch im Automobilssektor zu erörtern. Nach kurzem Zögern beschließt die Renault Direktion, das Wagnis einzugehen und einen Versuchsträger zu bauen. Mit der Realisierung wird ein dreiköpfiges Team beauftragt, bestehend aus dem Designer Fernand Picard, dem Antriebsentwickler Albert Lory sowie dem Ingenieur und Testfahrer Jean Hébert. Ihre Schöpfung namens „Etoile Filante“, auf Deutsch: „Sternschnuppe“, ist von zeitloser Schönheit. Unter der atemberaubend geformten Stromlinienkarosserie aus Fiberglas mit zwei riesigen Finnen im Flugzeugstil befinden sich ein filigraner Gitterrohrrahmen und eine Turboméca Gasturbine, die bei 28.000 1/min 270 PS freisetzt. Neuartige Scheibenbremsen, wie soeben erstmals bei den 24 Stunden von Le Mans eingesetzt, bringen das blaue Projektil zum Stehen. Am 4. September 1956 gelingt Jean Hébert auf den Bonneville Salt Flats im US-Staat Utah mit der Etoile Filante der angepeilte Geschwindigkeitsrekord für Turbinenfahrzeuge: Er bewältigt die Distanz von fünf Kilometern mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 308,9 km/h. Pünktlich zum Marktstart der neuen Dauphine in den USA heißt es damit für die Etoile Filante „Mission erfüllt“.

65

JAHRE

DATEN & FAKTEN

ETOILE FILANTE

- » Länge: 4,84 Meter; Höhe: 99,9 Zentimeter; Radstand: 2,4 Meter; Gewicht: 950 Kilogramm
- » Antrieb: Gasturbine mit 270 PS und Maximaldrehzahl von 28.000 1/min
- » Keine Gangschaltung, dafür ein Reduktionsgetriebe zum Herabsetzen der Drehzahl an der Antriebswelle auf 2.500 1/min
- » Scheibenbremsen ringsum
- » Weltrekorde:
 - fliegender Kilometer: 306,9 km/h
 - fliegende Meile: 307,7 km/h
 - fünf Kilometer, fliegend: 308,9 km/h
 - gemessene Höchstgeschwindigkeit: 322 km/h



1961

RENAULT 4: VIVE LA REVOLUTION!

Frankreich gilt gemeinhin als Mutter der Revolution, und mit einer ebensolchen im Gepäck reist Renault 1961 zur Internationalen Automobil-Ausstellung nach Frankfurt. Der Umstürzler hört auf den schlichten Namen R 4 und stiehlt selbst weit potenteren und luxuriöseren Messeneuheiten provokant die Schau. Das liegt weniger an seiner jeglicher konventionellen Ästhetik widersprechenden Formgebung als an seinem radikalen Konzept, das seine Wettbewerber mit einem Schlag alt aussehen lässt: Der R 4 ist die weltweit erste Kombi-Limousine mit vier Türen, großer Heckklappe, geräumigem Gepäckabteil und variablem Innenraum. Damit kreiert der französische Freigeist einen Industriestandard, der in seinen Grundzügen bis heute Bestand hat. Und, Revolution Nummer zwei: Der R 4 ist das erste Volumenmodell, das auf einem Baukastensystem mit Plattformstrategie basiert. Um die Liste der Innovationen zu komplettieren, ist er nebenbei auch noch der erste Renault mit Frontantrieb. Geistiger Vater des R 4 ist Renault Präsident Pierre Dreyfus. Er fordert von seinen Entwicklern ein Auto, das wie eine „Bluejeans“ Klassen- und Altersschranken überwindet und sich unkompliziert für jede Gelegenheit eignet. Seine Vorgabe, mit völlig freiem Kopf und einem leeren Blatt Papier das Auto quasi neu zu erfinden, stößt bei den Ingenieuren zunächst auf Widerstand, erweist sich aber als visionäre Strategie. So kommen sie auf Lösungen wie die komplett zusammenfaltbare und vorklappbare Rückbank (vergrößert das Ladevolumen), die Revolverschaltung (sorgt für einen durchgängig ebenen Wagenboden) und das geschlossene Kühlsystem (ist komplett wartungsfrei). Das Konzept des fortschrittlichen Franzosen erweist sich als derart erfolgreich, dass er 31 Jahre lang und mehr als 8,1 Millionen Mal nahezu unverändert vom Band rollt.



60

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 4

- » Präsentation 1961 auf der IAA in Frankfurt
- » Bauzeit: 1961 bis 1992
- » Länge: 3,66 Meter; Breite: 1,49 Meter; Höhe: 1,55 Meter
- » Motor: Vierzylinder-Benzinmotoren mit 0,75 bis 1,1 Liter Hubraum und 17 kW/24 PS bis 25 kW/34 PS
- » Erste Kombi-Limousine mit vier Türen, großer Heckklappe und variablem Innenraum
- » Erstes Pkw-Modell mit zusammenfaltbarer und vorklappbarer Rückbank
- » Erster Renault mit Frontantrieb
- » Fertigung in 28 Ländern und Verkauf in über zehn Ländern
- » Stückzahl: 8.135.424 Fahrzeuge

1966

RENAULT RUFT DEN „COUPE GORDINI“ INS LEBEN

Mitte der 1960er-Jahre avanciert der Renault 8 Gordini zum erschwinglichen Traumauto für rennbegeisterte junge Autofahrer. Kein Wunder bei 170 km/h Topspeed, 63 kW/86 PS Leistung und feinsten Fahrwerkstechnik mit Einzelradaufhängung vorne und Scheibenbremsen rundum. Der Traum bekommt noch einmal Nahrung, als Renault 1966 den „Gorde“ ins Trainingslager schickt, die Leistung auf 65 kW/88 PS und die Höchstgeschwindigkeit auf 175 km/h steigert, ein 5-Gang-Getriebe einbaut und mit dem „Coupe Gordini“ die erste Markenpokalserie der Welt ins Leben ruft. Das Reglement ist denkbar einfach: An den Start dürfen nur absolut identische Fahrzeuge im Serientrim. Als einzige Ausnahmen erlaubt das Regelwerk ein Sportlenkrad, eine Öldruckanzeige und härtere Stoßdämpfer. Helm ist Pflicht, der Sicherheitsgurt noch nicht. Strikte Kontrollen sorgen für die Einhaltung des Reglements. Damit Chancengleichheit besteht, sind professionelle Rennfahrer ausgeschlossen. Der umfangreiche Rennkalender umfasst in der Premiersaison zwölf Rundstreckenrennen, 27 Rallyes und 17 Bergrennen. Ab 1967 findet der Coupe Gordini dann nur noch auf Rundstrecken statt. Das Format erweist sich vom Start weg als Erfolg. Das Publikum strömt in Scharen zu den preiswerten Volksvergnügen und erfreut sich an heißen Türklindenduellen, die Fahrer stehen Schlange, so dass Renault 1969 eine Vorqualifikation einführen muss. Nicht wenige Amateurpiloten nutzen den Markenpokal als Sprungbrett für eine professionelle Motorsportkarriere, darunter der spätere Renault Formel 1-Star Jean-Pierre Jabouille und die Rallye-Legenden Bernard Darniche und Jean-Luc Thérier.



55

JAHRE

DATEN & FAKTEN

DER COUPE GORDINI

- » Erste Markenpokalserie der Motorsportgeschichte
- » Von 1966 bis 1970 ausgetragen
- » Maximale Teilnehmerzahl von 40 Piloten und 15 Ersatzfahrern
- » Nur Fahrzeuge im Serientrim erlaubt, einzige Ausnahmen: Sportlenkrad und straffere Stoßdämpfer
- » Reine Amateurserie, keine professionellen Rennfahrer erlaubt
- » 1971 Ablösung durch den Renault 12 Gordini





1971

RENAULT 15 UND 17: DYNAMIK IM DOPPELPAK

Coupés sind „in“ Anfang der 1970er-Jahre. Inspiriert vom Erfolg der „Pony Cars“ in den Vereinigten Staaten, bringen zusehends auch europäische Hersteller Zweitürer mit dynamischem Look auf den Markt. Das Rezept hierfür ist seit Renault Floride und Caravelle bekannt: Man nehme eine bewährte Großserienbasis und stülpe eine sportlich gezeichnete Karosserie darüber. Der wachsende Markt animiert Renault dazu, mit einem eigenen Coupé dagegenzuhalten, zumal nach dem Auslaufen eben jener Caravelle eine Lücke im Produktportfolio klafft. Das Ergebnis steht im Oktober 1971 auf dem Renault Stand beim Pariser Auto-Salon: die Zwillinge Renault 15 und Renault 17. Trotz identischer Silhouette und nahezu gleicher Abmessungen unterscheiden sich beide Fahrzeuge deutlich. Der R 15 verfügt über eine schnörkellose Seitenpartie und große Fensterflächen. Der R 17 bezieht sein Flair aus einer mächtigen C-Säule, in die ein von markanten Lamellen bedecktes Fenster eingearbeitet ist. Die B-Säule fehlt völlig, und die hinteren Seitenscheiben lassen sich im Stil klassischer Hardtop-Coupés vollständig versenken. Zusätzlich signalisieren beim R 17 Doppelscheinwerfer den sportlichen Anspruch. Vom R 4 und R 16 übernimmt das avantgardistische Duo das praktische Schrägheck mit großer Klappe. Einzigartig sind hingegen die Stoßfänger in Form eines gummibewehrten Metallrings, der Kühlergrill und Scheinwerfer komplett einrahmt. Ein Designhighlight der besonderen Art ist ferner der Instrumententräger mit vier Rundinstrumenten unter eisbechergroßen Blenden. Die stilistische Einzigartigkeit komplettieren mit der Modellpflege 1976 die futuristischen Vordersitze der Alpine A 310. Damit werden R 15 und R 17 endgültig zu stilen Repräsentanten der wilden 1970er wie Schlaghosen, Plateausohlen und dicke Koteletten.

50
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 15 UND 17

- » Schrägheck-Coupés auf Basis des Renault 12
- » Bauzeit: 1971 bis 1979
- » Länge: 4,26 Meter; Breite: 1,63 Meter; Höhe: 1,31 Meter
- » Motoren: Vierzylinder-Benziner mit 1,3 bis 1,6 Liter Hubraum und 44 kW/60 PS bis 79 kW/108 PS
- » Renault 17 TS mit elektrisch betätigtem Sonnenverdeck lieferbar
- » Vermarktung des R 17 in Italien unter dem Namen Renault 117
- » Stückzahl: 207.854 Renault 15; 92.589 Renault 17



1976

RENAULT 14: MIT INNEREN WERTEN SEINER ZEIT VORAUS

Vom Renault 4 bis zum Renault 30: Mitte der 1970er-Jahre ist Renault in vielen Fahrzeugklassen bestens vertreten. Der „Vierer“ ist trotz fortgeschrittenen Alters aufgrund seiner Wirtschaftlichkeit ein gefragter Dauerbrenner, flankiert vom ebenfalls erfolgreichen Renault 5. Renault 12, 15, 16 und 17 sowie die gehobenen Mittelklassemodelle tragen mal sportlich, mal komfortabel zur Vielfalt bei. Was fehlt, ist ein Kompaktmodell, eine Lücke, die der Renault 14 ausfüllen soll. Ohne direkten Vorgänger und vom Design höchstens vage an den kleineren Renault 5 angelehnt, sticht der Fünftürer mit betont rundlichen Formen deutlich aus seinem Wettbewerbsumfeld hervor. Die dezente Keilform bringt aerodynamische, aber auch praktische Vorteile mit sich: Die kurzen Überhänge in Verbindung mit einem überdurchschnittlichen Radstand von 2,51 Metern ermöglichen für die Passagiere ein vorzügliches Platzangebot. Das im Vergleich zur Konkurrenz aufwendig konstruierte Fahrwerk steigert ebenso den Komfort wie der leise, quer eingebaute Vierzylinder und die über dem Durchschnitt liegende Geräuschdämmung. Die ergonomisch geformten Sitze und die durchdachten, gut erreichbaren Bedienelemente erleichtern den automobilen Alltag zusätzlich. Die Kraftübertragung erfolgt über ein 5-Gang-Getriebe, damals keine Selbstverständlichkeit. Auch bei der passiven Sicherheit erreicht der Renault 14 ein neues Niveau und bietet Seitenaufprallschutz in den Türen und eine besonders formstabile Fahrgastzelle, die vor dem Serienstart aufwendige Crashversuche absolviert. Trotz der inneren Werte werden die Kunden mit dem Renault 14 nie richtig warm, was viel an der ungewohnten Fahrzeugform liegt. Dazu kommt eine äußerst unglückliche Marketingkampagne, die den Renault 14 mit einer Birne vergleicht. Zusammengekommen führt dies zum frühzeitigen Ende des Kompaktmodells, das bereits nach sechs Jahren eingestellt wird.



45

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 14

- » Geräumiges Kompaktmodell mit quer eingebautem Vierzylinder
- » Entwicklung in enger Kooperation mit Peugeot
- » Bauzeit: 1976 bis 1982
- » Länge: 4,03 Meter; Breite: 1,62 Meter; Höhe: 1,41 Meter; Radstand: 2,51 Meter
- » Motoren: Vierzylinder-Benziner mit 43 kW/59 PS bis 52 kW/71 PS, 5-Gang-Getriebe
- » Produktion im 1974 neu eröffneten Werk Douai, Frankreich
- » Stückzahl: 999.093 Fahrzeuge



1981

RENAULT 9: LIMOUSINE FÜR DEN WELTMARKT

Anfang der 1980er-Jahre nimmt Renault erneut den amerikanischen Markt ins Visier, denn dieser verspricht nach wie vor satte Gewinne und harte Devisen. Um endlich dauerhaft jenseits des Atlantiks Fuß zu fassen, plant Renault diesmal die Fertigung vor Ort mit einem US-Partner. Die Wahl fällt auf die American Motors Corporation (AMC), die unter anderem die berühmten Jeep-Modelle baut, beim Fahrzeug fällt die Entscheidung zu Gunsten des 1981 präsentierten Renault 9. Gemäß seiner Bestimmung als Türöffner in die Vereinigten Staaten konzipiert der französische Hersteller diesen als konventionelle Stufenhecklimousine mit vier Türen. Unter der schnörkellos gezeichneten Karosserie wartet das 4,0-Meter-Auto mit einem komfortablen Fahrwerk, wirtschaftlichen Vierzylinder-Motoren, großzügig bemessenem Platzangebot für Insassen und Gepäck – allein der Kofferraum fasst 422 Liter – und Innovationen wie den „Schaukelsitzen“ auf, bei denen sich der Neigungswinkel der Sitzfläche variieren lässt. Die Summe der positiven Eigenschaften bringt dem Renault 9 dann auch die höchste europäische Kritiker-Auszeichnung ein: 1982 kürt eine internationale Expertenjury die französische Kompaktlimousine zum „Auto des Jahres“. Ein Jahr später startet der Verkauf in Amerika unter dem Namen „Alliance“. Neben der viertürigen Ausführung steht die US-Version auch als zweitüriges Coupé und als ebenfalls zweitüriges Cabriolet zur Wahl. Auch bei der US-Fachpresse kommt der Frankoamerikaner gut an. So erklärt ihn die Zeitschrift „Motor Trend“ 1983 ebenfalls zum „Car of the Year“. Mit über 2,4 Millionen Exemplaren gehört der „Neuner“ beim Auslaufen der Produktion 1988 zu einem der bestverkauften Fahrzeuge der Marke.

40
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 9

- » Auto des Jahres 1982
- » Ab 1983 Fertigung und Verkauf in Nordamerika als AMC Alliance
- » Motoren von 35 kW/48 PS bis 59 kW/80 PS
- » Seit 1983 auch als Diesel GTD verfügbar
- » 1986 Modellpflege mit neuem, halb geschlossenem Kühlergrill
- » Fertigung in Frankreich, Spanien, Argentinien, Kolumbien, Taiwan und der Türkei (dort bis zum Jahr 2000 als Renault Broadway)
- » Stückzahl: 2.405.246 Fahrzeuge



1986

RENAULT 21: KLARE KANTE

In den 1980er-Jahren ist beim Renault Design Sachlichkeit angesagt. Statt der rundlichen Formen des Renault 14, die beim Publikum nie richtig ankamen, herrscht bei Renault 9 und Espace klare Kante. Auch das neue Mittelklassemodell Renault 21, das im März 1986 auf den Markt kommt, zunächst als Stufenhecklimousine, dann ab Juni auch als Kombi „Nevada“, setzt ganz auf gerade Linien. Schöpfer des schnörkellosen Blechkleids ist der italienische Stardesigner Giorgetto Giugiaro. Sein Entwurf zeichnet sich indes nicht allein durch den Verzicht auf jegliche Form von Rundung aus, sondern ebenso durch hohe aerodynamische Effizienz. Der Luftwiderstandsbeiwert von $c_w = 0,29$ zählt Mitte der 1980er-Jahre zu den besten bei einem Serienauto, was nicht nur den Kraftstoffverbrauch verringert, sondern auch Prestige verheißt. Das Kofferraumvolumen von 490 Litern kann sich ebenfalls sehen lassen. Noch mehr Gepäck fasst der Nevada, in dessen großzügig verglastes Ladeabteil 534 Liter gehen. Wer nicht die komplette Kapazität benötigt, kann stattdessen zwei zusätzliche Sitze einbauen, die sich freilich nur für Kinder bis zu zehn Jahren eignen. Weitere Eigenheit des R 21: Je nach Leistungsabgabe und Antriebsart sind die Motoren längs und quer eingebaut. Und Antriebsvarianten bietet das Renault Modell in Hülle und Fülle. Es ist sowohl mit Front- als auch mit permanentem Allradantrieb erhältlich, als Diesel und Benziner und ab 1987 auch als Turbo. Die exklusiv für die Limousine verfügbare Topmotorisierung mobilisiert 175 PS und ermöglicht 227 km/h Spitze, womit der Renault 21 damals zu den Schnellsten auf der Autobahn gehört. Als gelte es, die Vielfalt weiter auf die Spitze zu treiben, ergänzt mit der Modellpflege eine Schrägheckvariante das Angebot. Das Konzept kommt bei den Kunden an: Als 1995 der R 21 dem Laguna Platz macht, haben über zwei Millionen Exemplare die Werkhallen verlassen.



35

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 21

- » Bauzeit: 1986 bis 1995
- » Länge: 4,5 Meter (Nevada: 4,64 Meter); Breite: 1,71 Meter (Nevada: 1,7 m); Höhe: 1,38 Meter (Nevada: 1,43 Meter)
- » Motoren: Vierzylinder-Benziner mit 1,4 bis 2,2 Liter Hubraum und 51 kW/69 PS bis 129 kW/175 PS Leistung und Vierzylinder-Diesel mit 1,9 bis 2,2 Liter Hubraum und 47 kW/64 PS bis 65 kW/88 PS
- » Mit Front- und Allradantrieb verfügbar
- » Start in der französischen „Superproduction“-Tourenwagenserie mit 316 kW/416 PS und 290 km/h Spitze
- » Stückzahl: 1.682.606 Renault 21 Limousinen; 424.372 Renault 21 Nevada





1996

RENAULT SCÉNIC: ERSTER KOMPAKTVAN EUROPAS

Mit der futuristischen Studie Scénic präsentiert Renault erstmals auf der IAA 1991 das Konzept eines Vans im Kompaktformat, das viel Platz, modernste Technik und ein hohes Maß an Wandlungsfähigkeit vereint. Fünf Jahre später, 1996, steht das Serienmodell mit gleichem Namen auf dem Genfer Salon. Dieses sorgt für Staunen, denn Renault hat Ernst gemacht, wesentliche Elemente des Concept Cars aufgegriffen und ein komplett neues Fahrzeugsegment geschaffen: den Kompaktvan. Nach der Premiere feiert der Newcomer noch im selben Jahr seinen Marktstart in Europa. Da die technische Basis der Mégane bildet, kommt er zunächst als Renault Mégane Scénic in den Handel. Erst nach seinem Facelift im Jahr 1999 lautet der Modellname schlicht Scénic. Da hat der Franzose bereits zahlreiche Fans gewonnen, denn das große Raumangebot und die Variabilität begeistern von Beginn an: So lassen sich die Sitze im Fond je nach Ausstattung um 17 Zentimeter längs verschieben oder einzeln herausnehmen, wodurch der Laderaum auf bis zu 1.800 Liter wächst – ideal für Umzüge oder den großen Einkauf im Baumarkt. Auch in puncto Variabilität und Sicherheit fährt der Scénic vorneweg. Das Konzept des Scénic begeistert Publikum und Fachpresse gleichermaßen: 1997 wird der Kompaktvan zum Auto des Jahres gekürt. Bis zu seiner Ablösung durch den Scénic II im Jahr 2003 fertigt Renault über zwei Millionen Einheiten, ein Erfolg, an den seine Nachfolger nahtlos anknüpfen werden.

25
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT SCÉNIC

- » Erster Kompaktvan Europas
- » Bauzeit: 1996 bis 2003
- » Auto des Jahres 1997
- » Länge: 4,13 Meter; Breite: 1,71 Meter; Höhe: 1,67 Meter
- » Einzelsitze im Fond um 17 Zentimeter längs verschiebbar und ausbaubar
- » Stückzahl: über zwei Millionen Fahrzeuge
- » SUV-Variante Scénic RX4 mit permanentem Allradantrieb
- » Motoren von 47 kW/64 PS bis 84 kW/114 PS



2001

RENAULT AVANTIME: CONCEPT CAR FÜR DIE STRASSE

Anfang der 2000er-Jahre wagt Renault die Rückkehr in die Oberklasse, wo die Marke vor dem Zweiten Weltkrieg eine feste Größe war. Statt auf die konventionelle 3-Box-Bauweise zu setzen, besinnt sich der französische Hersteller seiner Tradition als Schöpfer neuer Fahrzeugkonzepte und wählt für den Aufstieg in die automobile Oberschicht ein avantgardistisches Layout, das bewusst mit den Konventionen des Wettbewerbsumfelds bricht. Raum-Coupé nennt Renault die neue Fahrzeuggattung und Avantime den Hoffnungsträger, der ihr zum Durchbruch verhelfen soll. Marktstart ist im November 2001, nachdem die Studie bereits im März 1999 auf dem Genfer Auto-Salon für Staunen sorgte. Kennzeichen ist die konsequent futuristische Linienführung mit lang gestreckter Frontpartie im Van-Stil. Sie kontrastiert mit der großen, halbrunden und steil stehenden Heckscheibe, die vor dem Kofferraum ansetzt. Die Eleganz steigert zudem der komplette Verzicht auf B-Säulen und Scheibenrahmen. Zugang zum lichtdurchfluteten Innenraum eröffnen zwei 1,40 Meter breite Türen. Puristisch präsentiert sich das Interieur mit seinen zentral angeordneten Anzeigen und großzügig dimensionierten Sitzen. Trotz seiner Alleinstellung am Markt finden nur 8.550 Exemplare einen Käufer, deshalb ist bereits im Februar 2003 wieder Schluss mit dem Abenteuer Avantime.



20

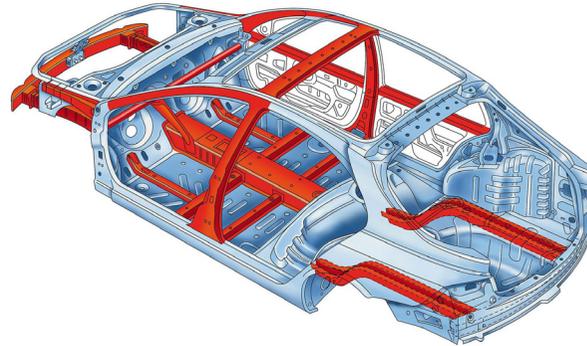
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT AVANTIME

- » Avantgardistisches Raum-Coupé
- » Präsentation als Concept Car im März 1999 auf dem Genfer Auto-Salon
- » Marktstart im November 2001
- » Bauzeit: 2001 bis 2003
- » Stückzahl: 8.550 Einheiten
- » Länge: 4,64 Meter; Breite: 1,84 Meter; Höhe: 1,63 Meter
- » Benzin- und Dieselmotoren von 110 kW/150 PS bis 152 kW/207 PS
- » Kunststoffkarosserie mit Struktur aus Stahl und Aluminium





2001

RENAULT LAGUNA: ERSTES AUTO MIT FÜNF EURO NCAP-STERNEN

Das gab es bis 2001 noch nie: fünf Sterne im Euro NCAP-Crashtest. Doch der neue Renault Laguna II schafft die bis dahin für unmöglich gehaltene Bestwertung als erstes Automobil überhaupt auf Anhieb. Sein Geheimnis ist das perfekte „Zusammenspiel“ von hochstabiler Fahrgastzelle und dem so genannten Programmierten Rückhaltesystem (PRS). Im Laguna präsentiert Renault bereits die dritte PRS-Generation. Im Kern umfasst sie adaptive Sicherheitsgurte, doppelte Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer vorne, kombiniert mit zweistufig auslösenden Adaptiv-Airbags für Fahrer und Beifahrer. Zur Serienausstattung des Mittelklassemodells zählen sogar insgesamt sechs Airbags: neben Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer auch vordringartige Windowbags für die Front- und die außen sitzenden Fondinsassen. Seitenairbags hinten sind auf Wunsch lieferbar. Ergänzt wird das PRS durch Gurtkraftbegrenzer an den hinteren Außenplätzen. Als weiteres Novum setzt Renault im Laguna II erstmals hochfeste Stahlbleche für die Fahrgastzelle ein. Resultat der Investitionen für mehr Sicherheit: Der Laguna erzielt 33 von 34 möglichen Euro NCAP-Punkten. Macht in der Endabrechnung fünf Sterne. Auch ansonsten überzeugt der Newcomer: Vier Ausstattungsniveaus und insgesamt sieben Motorisierungen, darunter der erste europäische Benzin-Direkteinspritzer, stehen zum Marktstart zur Verfügung. Als erstes Modell seiner Klasse ist der Laguna außerdem mit Keyless Entry & Drive verfügbar. Auf Wunsch lieferbar sind ferner ein Navigationssystem mit dynamischer Routenführung per TMC, die Einparkhilfe und ein DVD-Bordsystem mit Monitoren in den Rückseiten der Kopfstützen von Fahrer und Beifahrer. Damit erfüllt der Laguna auch beim Komfort Oberklasseansprüche.



DATEN & FAKTEN

RENAULT LAGUNA II

- » Marktstart in Deutschland im März 2001
- » Erstes Fahrzeug mit 5-Sterne-Wertung im Euro NCAP-Crashtest
- » Länge: 4,58 Meter (Limousine) bzw. 4,7 Meter (Kombi Grandtour); Breite: 1,77 Meter; Höhe: 1,43 Meter (Limousine) bzw. 1,44 Meter (Grandtour)
- » Bauzeit: 2001 bis 2007
- » Marktstart mit Motoren von 74 kW/100 PS bis 152 kW/207 PS
- » Erster Benzin-Direkteinspritzer eines europäischen Herstellers
- » Stückzahl: 1,05 Millionen Fahrzeuge
- » Fertigung in Sandouville





20
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT KANGOO 4X4

- » Marktstart im September 2001
- » Bauzeit: 2001 bis 2008
- » Länge: 3,95 Meter; Breite: 1,52 Meter; Höhe: 1,44 Meter
- » Motoren: Vierzylinder-Benziner 1.6 16V mit 70 kW/95 PS und Vierzylinder-Diesel 1.9 dCi mit 59 kW/80 PS
- » Permanenter Allradantrieb mit adaptiver Hydraulikkupplung
- » Um 6 Zentimeter auf 20 Zentimeter erhöhte Bodenfreiheit



2001

RENAULT KANGOO 4X4: EIN TYP FÜR ALLE FÄLLE

Um die Jahrtausendwende setzt die SUV-Welle ein, die den Automobilmarkt bis heute prägt. Immer mehr Hersteller bereichern ihr Portfolio um hochbeinige Modelle mit Allradantrieb oder wenigstens Offroad-Look. Renault macht da keine Ausnahme, geht dabei aber einen eigenen Weg und macht mit dem Kangoo einen seiner Sympathieträger zum Geländegänger. Kangoo 4x4 heißt das Fahrzeug schlicht, das zum Herbst 2001 auf den Markt kommt. Der freundliche Crossover aus Kombivan und SUV setzt auf die bewährten Stärken des Kangoo Konzepts wie hohe Funktionalität und pfiffige Innenraumgestaltung, legt aber zusätzlich einen neuen Akzent auf noch vielseitigere Einsatzmöglichkeiten und höhere Freizeitorientierung. Hierfür erhöhen die Ingenieure die Bodenfreiheit um sechs Zentimeter und integrieren den aus dem Scénic RX4 bekannten permanenten Allradantrieb mit adaptiver Hydraulikkupplung. Die Kraftübertragung erfolgt je nach Fahrbahnbeschaffenheit stufenlos variabel: Auf trockenem Asphalt überträgt das System das Drehmoment überwiegend auf die Vorderräder. Drehen die Räder auf losem Untergrund durch, verteilt es das Antriebsmoment automatisch bedarfsgerecht zwischen Vorder- und Hinterrädern, ideal für eine Strandpartie. Modifizierte Stoßfänger im Offroad-Look runden das Paket ab. Während der Kangoo 4x4 in puncto Traktion mit der höherpreisigen Konkurrenz durchaus mithalten kann, fährt er ihr in puncto Innenraumvariabilität auf und davon: Fünf vollwertige Sitzplätze, großer, variabler Kofferraum, bequeme Beladung dank eines ebenen Wagenbodens sowie leichter Zugang zu den hinteren Plätzen durch zwei seitliche Schiebetüren, das ist im Segment der Crossover- und SUV-Modelle konkurrenzlos.

2001

RENAULT VEL SATIS: RAUM-TRAUM À LA FRANÇAISE

Neben dem Avantage fordert Renault Anfang der 2000er noch mit einem weiteren Modell das automobilen Premium-Establishment heraus: dem Vel Satis. Und wie sein Schwestermodell bricht auch dieser mit den Konventionen des automobilen Establishments. Im Fall Vel Satis heißt dies: kurzes Stummelheck mit großer Klappe und halbrunder Heckscheibe statt des klassischen Stufenhecks und ein Aufbau deutlich höher als bei der Konkurrenz. Zusammen mit dem stattlichen Radstand von 2,84 Metern sorgt dies für wahrhaft feudale Platzverhältnisse im Innenraum. Raum-Limousine nennt Renault folgerichtig dieses Konzept. Passend dazu sitzen Fahrer und Beifahrer auf Fauteuils im Klubsessel-Format mit horizontal geteilter und daher ideal einstellbarer Rückenlehne und erfreuen sich an der stilsicheren Einrichtung und am edlen Materialmix aus Holz, Leder und Aluminium. Auch die zweite Reihe wartet mit Bein- und Kopffreiheit auf, die bei den Wettbewerbern ihresgleichen sucht. Das Reisevergnügen steigern Details wie 3-Zonen-Klimaautomatik, Navigationssystem, CD-Wechsler und Keyless Entry & Drive, während die patentierte Trigon-Hinterachse passend dazu für säfthenartigen Abrollkomfort sorgt. Seine viel beachtete Premiere hat der Vel Satis im März 2001 auf dem Genfer Auto-Salon, Marktstart ist im Frühjahr 2002.



20 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT VEL SATIS

- » Raum-Limousine mit üppigem Platzangebot
- » Präsentation im März 2001 auf dem Genfer Auto-Salon
- » Bauzeit: 2001 bis 2009
- » Stückzahl: 61.822 Fahrzeuge
- » Länge: 4,86 Meter; Breite: 1,86 Meter; Höhe: 1,58 Meter
- » Benzin- und Dieselmotoren von 110 kW/150 PS bis 177 kW/241 PS

