

Projekt-Renault Journal

Renault 11 Turbo von Nico aus Berlin



5 Jahre Aufbauzeit stecken in diesem Auto !!!



RENAULTOLOG

Fête RENAULTOLOG

4. & 5. August 2012

*Das Festival für
ALLE Renaultfahrer!*

<http://www.renaultoolog.nl>

Evenemententerrein, Schorfvenweg 1, 5976 PJ Kronenberg, Holland



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

Das Festprogramm:

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



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



Vorwort

Lieber Renault-Fan,

so schnell vergeht ein Monat und schon ist hier die Ausgabe 2 des „Projekt-Renault Journals“ für Euch fertig.

Ich danke Euch für das Feedback, welches durchweg positiv ausgefallen ist, somit macht natürlich auch die Arbeit an den einzelnen Ausgaben weiterhin Spaß.

In dieser Ausgabe findet Ihr neben vielen News rund um Renault ein wirklich seltenes Modell, nämlich den Renault 11 Turbo von Nico aus Berlin, in diesem Auto stecken 5 Jahre Auf- und Umbauzeit, aber so sieht auch das Ergebnis aus.

Außerdem, da einigen „nur“ ein Renault aus der Szene zuwenig war in der 1. Ausgabe, findet Ihr auch noch das Megane Cabrio von Christian in dieser Ausgabe.

Und vergesst nicht - am 18. März startet die Formel 1 in Australien in die neue Saison.

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

Viel Spaß beim Lesen

Jan Erhartitsch



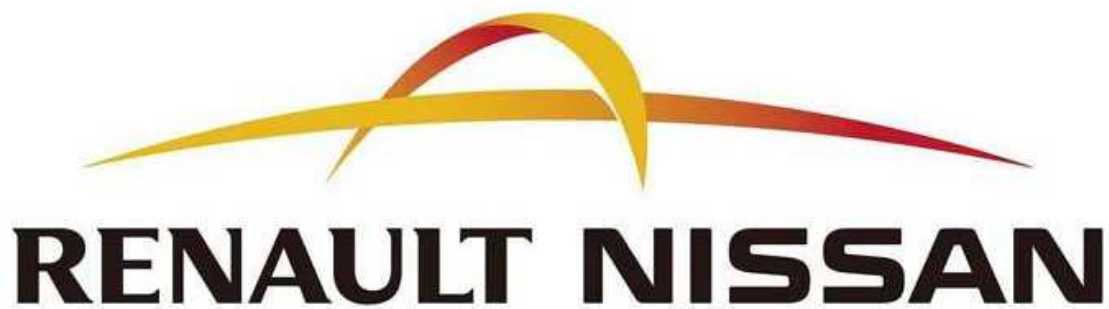
Das neue Portal für Renault Fans !!!



www.Projekt-Renault.de



Vorwort.....	3
Inhalt.....	4
Renault-Nissan Allianz erzielt zum dritten Mal in Folge Rekord-Absatz.....	5 - 7
Clio Campus verabschiedet sich mit attraktivem Sondermodell.....	8 - 9
Renault wertet die Modellpalette des Fluence weiter auf.....	10 - 11
Renault Twizy jetzt bestellbar.....	12 - 13
Erste nahezu CO2-neutrale Autoproduktion der Welt.....	14 - 15
Kangoo TomTom® Edition mit Zusatzausstattung für 16.990 Euro.....	16
Koleos Bose® Edition: Luxuriöse Ausstattung und erstklassige Klangqualität.....	17
82. Genfer Auto-Salon 2012.....	18
ENERGY dCi 75- und ENERGY dCi 90-Motor.....	19
Amüsante TV-Spots zum Thema Elektromobilität.....	20
Ausschreibung CLIO CUP Speed Trophy 2012.....	21
Formel Renault 2.0 NEC startet mit mehr als 20 Fahrzeugen in die Saison 2012.....	22
Mohe will mit dem Mégane N4 den DM-Titel in der 2WD-Kategorie verteidigen.....	23
Renault in der Formel 1-Saison 2012.....	24 - 25
Formel 1 2012 - Teamporträts von Lotus F1, Red Bull Racing und Williams F1.....	26 - 33
Renault Twingo Gordini R.S. mit neuem Markengesicht	34 - 35
Modellautohersteller - in dieser Ausgabe der Hersteller: exoto.....	36 - 37
Renault 11 Turbo von Nico aus Berlin.....	38- 43
Megane Cabrio von Christian „Achim“ Schröter.....	44-47
Termine.....	48
Impressum.....	49



2011 erstmals über acht Millionen Fahrzeuge verkauft

Die Renault-Nissan Allianz hat erstmals in ihrer Geschichte mehr als acht Millionen Fahrzeuge verkauft und damit zum dritten Mal in Folge einen neuen Absatzrekord aufgestellt. Mit 8.029.222 verkauften Einheiten in 2011 verbesserten die Allianzpartner trotz weiterhin angespannter Finanzmärkte und Umweltkatastrophen ihr Ergebnis um 10,3 Prozent im Vergleich zum Vorjahr. Der Weltmarktanteil der Renault-Nissan Allianz stieg auf 10,7 Prozent gegenüber 10,3 Prozent in 2010 (Pkw und leichte Nutzfahrzeuge). Das stärkste Wachstum erzielte die Gruppe in den USA und den dynamischen Schwellenländern.

Renault setzte 2011 insgesamt 2.722.062 Fahrzeuge ab, Nissan 4.669.981 Einheiten. Lada steigerte den Absatz auf 637.179 Einheiten, was einem Zuwachs von 10,9 Prozent im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Die Verkäufe von Renault legten um 3,6 Prozent zu, die Nissan Verkäufe stiegen um 14,4 Prozent.

„Die Renault-Nissan Allianz hat von der wieder erstarkten Wirtschaft in den USA profitiert. Darüber hinaus haben wir in den aufstrebenden Märkten des 21. Jahrhunderts wichtige Marktanteile hinzugewonnen“, sagte Carlos Ghosn, Präsident und Vorstands-

vorsitzender der Renault-Nissan Allianz. „Obwohl wir 2011 mit dem Tsunami in Japan, dem starken Yen und der Finanzkrise in Europa konfrontiert waren, belegt der Zuwachs von über zehn Prozent den soliden Aufwärtstrend der Gruppe“, ergänzte Carlos Ghosn.

Die wichtigsten Ergebnisse der Renault Gruppe 2011

Die Renault Gruppe hat 2011 mit 2,7 Millionen verkauften Einheiten einen neuen Absatzrekord erzielt. Das stärkste Wachstum unter den Konzernmarken verzeichnete Renault: 83 Prozent der Verkäufe bzw. 2.260.694 Fahrzeuge waren Renault Modelle. Dies entspricht einem Zuwachs von 6,8 Prozent.

Der leichte Absatzzrückgang bei Dacia um 1,8 Prozent beruht auf den Lieferschwierigkeiten in der ersten Jahreshälfte. Die Verkäufe von Renault Samsung Motors gingen um 27 Prozent zurück.

Über 1,17 Millionen Fahrzeuge und damit 43 Prozent wechselten außerhalb Europas in Kundenhand. 2011 lagen sechs der zehn wichtigsten Märkte der Renault Gruppe außerhalb Europas. Die stärksten Zuwächse erreichte die Gruppe in wirtschaftlich dynamischen Märkten, die ein besonders starkes Wachstum verzeichnen: Dazu gehören Russland (+40 Prozent), die Türkei (+13 Prozent) und Südamerika (+10 Prozent).

Das stärkste Wachstum überhaupt verzeichnete die Renault Gruppe in Russland, wo der Absatz um 60 Prozent auf 154.734 Fahrzeuge stieg. Der Marktanteil beträgt 5,8 Prozent, was einem Plus von 0,7 Prozentpunkten im Vergleich zum Vorjahr entspricht. Brasilien rückt erstmals auf Rang zwei unter den stärksten Märkten der Gruppe. In dem BRIC-Staat verließen 194.300 Fahrzeuge die Renault Autohäuser und damit 21 Prozent mehr als in 2010. Der Marktanteil stieg um 0,9 Prozentpunkte auf 5,7 Prozent. Die erfolgreichsten Modelle auf dem brasilianischen Markt waren der Renault Sandero, die Stufenhecklimousine Logan und der Clio.

In Europa behauptete sich Renault trotz der wirtschaftlich angespannten Lage als zweitstärkste Marke und verzeichnet einen Marktanteil von 8,6 Prozent. Die meistgefragten Modelle auf dem europäischen Markt waren der Mégane, der Clio und der Twingo. Bei den leichten Nutzfahrzeugen konnte der französische Hersteller zum 14. Mal in Folge seine Position als Marktführer verteidigen und erreichte einen Marktanteil von 15,6 Prozent.

Die wichtigsten Ergebnisse von Nissan 2011

Nissan schloss 2011 mit einem Rekordabsatz von 4,67 Millionen verkauften Einheiten ab und erzielte einen Zuwachs von 14,4 Prozent

Renault-Nissan Allianz erzielt zum dritten Mal in Folge Rekord-Absatz

im Vergleich zu 2010. Im wichtigsten Markt der Marke, China, setzte das Unternehmen 1.247.738 Fahrzeuge ab und verbesserte das Ergebnis im Vergleich zu 2010 um 21,9 Prozent. Die Bestseller der Marke waren die Modelle Sunny und Teana.

In Nord- und Südamerika schlossen Nissan und Infiniti ebenfalls mit einem Rekordergebnis ab: 1.561.230 Fahrzeuge beider Marken fanden Abnehmer, 17,2 Prozent mehr als 2010. Die Marke Nissan schloss das Jahr 2011 Marke besonders erfolgreich ab: Mit einem Zuwachs von 0,6 Prozentpunkten und einem Marktanteil von 7,5 Prozent behauptet sich Nissan als zweitstärkste asiatische Marke beider Kontinente.

Starke Nachfrage in Nord- und Südamerika

Nach Ländern verzeichnete das Unternehmen auf den amerikanischen Kontinenten den stärksten Zuwachs in den USA mit insgesamt 1.042.534 verkauften Einheiten und einem Plus von 14,7 Prozent gegenüber dem Vorjahr. In Mexiko übertraf Nissan seine Vorjahresergebnisse um 18,6 Prozent, was einem Marktanteil von 24,8 Prozent entspricht. Auf Grund der steigenden Nachfrage wird das Unternehmen 2013 eine weitere Produktionsstätte in dem mittel-amerikanischen Land eröffnen.

In Brasilien konnte Nissan seine Verkäufe mit 67.097 Fahrzeugen gegenüber dem Vorjahr nahezu verdoppeln und erzielte den stärksten Zuwachs unter allen Herstellern. 2014 wird das Unternehmen im

brasilianischen Resende seinen ersten Fertigungsstandort einweihen.

In Japan konnte sich Nissan der insgesamt schwachen Konjunktur nicht völlig entziehen und verkaufte 591.312 Fahrzeuge. Während auf dem Gesamtmarkt rund 15 Prozent weniger Einheiten verkauft wurden, verzeichnete Nissan lediglich einen Rückgang um 8,4 Prozent. Gleichzeitig konnte Nissan seinen Marktanteil auf dem Heimatmarkt um einen Prozentpunkt auf 14 Prozent ausbauen. Das erfolgreichste Modell auf dem japanischen Markt war der Nissan Serena mit 84.359 verkauften Modellen.

In Europa erreichte Nissan mit einem Marktanteil von 3,7 Prozent den besten Wert seit 1995 (2010: 3,1 Prozent). Insgesamt legten die Verkäufe um 25,4 Prozent auf 695.703 Einheiten zu, einem Plus von rund 140.000 Fahrzeugen. Die meiste Nachfrage verzeichneten die Crossover-Modelle Qashqai und Juke. Russland löste England als wichtigsten Markt des Allianzpartners ab und erzielte ein Absatzplus von 73,1 Prozent. Die russischen Nissan Händler konnten insgesamt über 60.000 Fahrzeuge verkaufen.

Die wichtigsten Ergebnisse von AvtoVaz Lada 2011

Der russische Allianzpartner AvtoVaz beendete das Jahr 2011 mit einem deutlichen Absatzplus von 10,9 Prozent und 637.179 verkauften Einheiten. In Russland verkaufte der größte Hersteller des Landes 578.387 Fahrzeuge und verzeichnet weltweit einen Marktanteil von 0,9 Prozent, In Russland 21,6 Prozent.

Allianz startet erfolgreich im Markt der Elektrofahrzeuge

Renault wird bis Ende 2012 als erster Hersteller weltweit eine komplette Modellpalette von rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen anbieten. Nach dem erfolgreichen Marktdebüt des Kompakttransporters Kangoo Z.E., „Van of the Year 2012“, und der Limousine Fluence Z.E. und startet im April der Verkauf des zweisitzigen Citymodells Twizy. Als viertes Modell präsentiert der französische Hersteller im zweiten Halbjahr 2012 den Kompaktwagen Zoe, der maßgeschneidert für die Ansprüche urbaner Autofahrer entwickelt wurde.

Nissan hat im ersten vollen Verkaufsjahr bereits 22.000 Einheiten des Elektromodells Nissan LEAF verkauft. Damit ist der seit Dezember 2010 erhältliche Kompaktwagen das erfolgreichste Elektroauto weltweit. Der rein elektrisch betriebene Kompaktwagen wurde 2011 zum „Car of the Year“ gewählt.

80 Prozent der Nissan Leaf Käufer in den USA haben nie zuvor ein Nissan Modell erworben. Bis Ende 2012 wird der Nissan LEAF in allen 50 amerikanischen Bundesstaaten erhältlich sein und in vielen weiteren europäischen Ländern auf den Markt kommen.

Bis 2016 rechnet die Renault-Nissan Allianz mit insgesamt 1,5 Millionen verkauften Elektrofahrzeugen.

Text: Renault-Presse



Die Top 10 der Renault-Nissan Allianz Märkte

Länder	Summe Allianz	Marktanteil (%)
China	1 272 013	7,4%
Nordamerika	1 042 534	8,2%
Russland*	878 990	32,9%
Frankreich	767 263	29,2%
Japan	594 368	14,1%
Deutschland	254 425	7,5%
Mexico	247 872	27,4%
Brasilien	261 568	7,7%
Italien	193 375	10,1%
Südkorea	115 182	7,4%

*einschließlich Lada

Die Top 10 der Renault Gruppe Märkte

Länder	Summe Renault	Marktanteil (%)
Russland*	733 121	27,4%
Frankreich	689 022	26,1%
Brasilien	194 300	5,7%
Deutschland	181 176	5,3%
Türkei	140 827	16,3%
Italien	122 920	6,4%
Südkorea**	109 221	7,0%
Argentinien	106 040	13,0%
Spanien	99 092	10,9%
Iran	93 578	5,9%

* Renault: 154.734 Fahrzeuge; Lada: 578.387 Fahrzeuge

** Renault Samsung Motors

Die Top 10 der Nissan Märkte

Länder	Summe Nissan	Marktanteil (%)
China	1 247 738	7,3%
Nordamerika	1 042 534	8,2%
Japan	591 312	14,0%
Mexico	224 740	24,8%
Russland	145 869	5,5%
Großbritannien	107 463	4,9%
Kanada	84 665	5,3%
Frankreich	78 241	3,1%
Deutschland	73 249	2,2%
Italien	70 455	3,7%



Au revoir, arrivederci, auf Wiedersehen und bye bye! Bald ist es so weit. Nach fast 14 Jahren und mehr als fünf Millionen produzierten Exemplaren verabschiedet sich der überaus erfolgreiche Clio II in den automobilen Ruhestand. Kein leichter Abschied, zumal der fesche Franzose seit seiner Präsentation anno 1998 in ganz Europa eine große Fangemeinde um sich versammelt hat. Doch mit dem Sondermodell Clio Campus YAHOO! macht Renault den Abschied gleich viel erfreulicher.

Abschied nehmen bedeutet immer auch zurückblicken: Seit dem Debüt des neuen Clio III im Jahr 2005 bietet Renault das Vorgängermodell weiterhin zu einem besonders attraktiven Einstiegspreis und mit dem Beinamen „Campus“ an. Nach wie vor bringen ihm sein hoher Fahrkomfort, der geräumige Innenraum, das agile Handling und die umfassende Sicherheitsausstattung viel Lob ein.

Mit dem Debüt des neuen Renault

Clio, der ab Herbst 2012 bei den Renault Partnern steht, ist es nun an der Zeit, dem Clio Campus Lebewohl zu sagen. Freilich nicht, ohne das Erfolgsmodell noch einmal gebührend zu feiern. Denn zum Abschied legt Renault das Sondermodell Clio Campus YAHOO! auf Kiel.

Es basiert auf dem erfolgreichen Clio II und ist ab sofort in zwei Versionen erhältlich: Als praktischer Dreitürer sowie in einer fünftürigen Variante. Beide Modelle werden vom bekannten 1,2 Liter großen Benzinmotor mit 55 kW (75 PS) angetrieben. Wie es sich für ein attraktives Sondermodell gehört, bietet der Clio Campus YAHOO! zahlreiche Ausstattungs-details. Zur umfassenden Serienausstattung zählen unter anderem Servolenkung, elektrische Fensterheber vorne, Seitenairbags, eine asymmetrisch umklappbare Rücksitzbank, Klimaanlage mit Pollenfilter, der höhenverstellbare Fahrersitz sowie das ebenfalls in der Höhe einstellbare Lenkrad und die Zen-

tralverriegelung mit Funk-Fernbedienung.

Für besten Hörgenuss sorgt auf Wunsch ein CD-Radio mit AUX-Anschluss und zwei Hochtönern. Farbliche Akzente setzen die optionalen Metallic-Lackierungen.

Ebenso attraktiv wie die reichhaltige Ausstattung ist auch der Preis des Sondermodells Renault Clio Campus YAHOO!. Die dreitürige Version startet bereits ab 9.990 Euro*, der Fünftürer kostet nur 700 Euro mehr. Au revoir, arrivederci, auf Wiedersehen und bye bye! Da fällt das Abschiednehmen nicht ganz so schwer ...

**unverbindliche Preisempfehlung
zzgl. Überführung
(Stand 02/2012, Irrtümer vorbehalten)*

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





Wahre Größe in eleganter Form: Der Renault Fluence hat sich seit seiner Markteinführung im Sommer 2011 als elegante Reiselimousine mit herausragendem Reisekomfort etabliert. Mit einer Länge von 4,62 Meter und einem Radstand von 2,60 Meter ist er nicht nur die aktuell größte Limousine der Kompaktklasse. Der elegante Viertürer überzeugt auch mit dem großzügigsten Raumangebot seines Segments. Keiner seiner Mitbewerber bietet mehr Oberkörper- und Ellbogenfreiheit auf den Vordersitzen und der Rückbank. Sein Kofferraumvolumen von 530 Litern ist ebenfalls herausragend und befindet sich auf Oberklassenniveau. Hinzu kommt seine große Variabilität dank der asymmetrisch umklappbaren Rückbank.

Seiner Ausnahmestellung entsprechend wertet Renault den Fluence nun weiter auf – und bietet mit dem Niveau Sportway nur noch eine Ausstattungsvariante an. Die baut auf der bisherigen Top-Ausstattung Dynamique auf und beinhaltet somit serienmäßig unter

anderem bereits ein 4x15-Watt-CD-Radio mit MP3-Funktion und eine Zweizonen-Klimaautomatik. Darüber hinaus spendiert Renault dem Fluence Sportway ab Werk beispielsweise eine edle anthrazitfarbene Stoff-Textilleder-Polsterung, Lederlenkrad und -Schalthebel, elektrische Fensterheber rundum, Handschuhfach mit Kühlfunktion, Sonnenjalousien an Heckscheibe und Seitenscheiben, Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer, Licht- und Regensensor, elektrisch einklapp- und beheizbare Außenspiegel, Einparkhilfe hinten sowie die Sport-Pedalerie aus Aluminium.

Optional lässt sich der Komfort an Bord beispielsweise durch das Leder-Paket inklusive beheizbarer Vordersitze, das Navigationssystem Carminat TomTom 2.0 LIVE sowie die Highend-Audioanlage „3D Sound by Arkamys“ inklusive Bluetooth®-Freisprecheinrichtung, Plug & Music und Bediensatellit am Lenkrad steigern.

Den elegant-dynamischen Auftritt

des Fluence Sportway unterstreichen die 17-Zoll-Leichtmetallfelgen „Black Sari“ mit Diamanteffekt im Fünf-Speichen-Design ebenso wie die dezent ausgeführten und trotzdem markanten Front- und Heckschürzen sowie Seitenschweller. Als Außenfarben stehen zwei Metallic-Lackierungen (Platin-Grau und Perlmutter-Schwarz) zur Wahl.

Passend zum dynamisch-komfortablen Charakter der Reiselimousine präsentiert sich die Motorenpalette. Auf Benziner-Seite stehen der 1.6 16V 110 mit 81 kW (110 PS) und Fünfgang-Getriebe sowie der 2.0 16V 140 mit 103 kW (140 PS) zur Wahl. Letztgenannter kann wahlweise mit einem 6-Gang-Schaltgetriebe oder mit dem stufenlosen CVT-Automatikgetriebe geordert werden. Der ebenfalls angebotene dCi 110 eco² mit 81 kW (110 PS) und serienmäßigem 6-Gang-Getriebe lässt sich auf Wunsch auch mit dem EDC-Doppelkupplungsgetriebe kombinieren.

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





Ab sofort können Kunden den rein elektrisch betriebenen Cityflitzer Renault Twizy in Deutschland ordern. Das dritte Elektrofahrzeug der französischen Marke wird ab dem 21. April zum Einstiegspreis von 6.990 Euro ausgeliefert. Zuzüglich zum Kaufpreis mieten Kunden den leistungsstarken Lithium-Ionen-Akku je nach Laufzeit und -leistung zum Pauschalpreis ab 50 Euro pro Monat (inklusive Mehrwertsteuer). Das völlig neu entwickelte Fahrzeugmodell für den Innenstadtverkehr bietet zwei Personen Platz und steht in zwei Varianten zur Wahl: Der Twizy 45 mit 4 kW/5 PS und 45 km/h Höchstgeschwindigkeit kann ab 16 Jahren mit dem Führerschein Klasse S gefahren werden. Der Twizy in der Standardausführung leistet 13 kW/18 PS und ermöglicht 80 km/h Höchstgeschwindigkeit.

Mit kompakten 2,3 Meter Länge, 1,2 Meter Breite sowie 3,4 Meter

Wendekreis schlängelt sich der Renault Twizy emissionsfrei, leise und agil wie ein Motorroller durch die City. Dank Lenkrad, Pedalen für Gas und Bremse sowie vier Rädern fährt sich der Zweisitzer aber so einfach wie ein PKW. Bei der Ausstattung haben Twizy Käufer die Wahl zwischen den Niveaus Urban, Color und Technic. Der Twizy 45 ist exklusiv in der Basisausstattung Urban verfügbar.

Zur Serienausstattung aller Varianten zählt neben dem längs einstellbaren Fahrersitz auch das abschließbare 31-Liter-Gepäckfach hinter dem Rücksitz. Damit qualifiziert sich der Twizy auch für größere Shoppingtouren in die City. Hinzu kommen zwei Handschuhfächer im Instrumententräger, davon eines abschließbar. Ein weiteres nützliches Detail ist die serienmäßige beheizbare Frontscheibe (Option für Twizy 45).

Ebenfalls zur Serienausstattung zählt das 3-Meter-Ladekabel mit Schuko-Stecker in der Frontverkleidung, der Z.E. Bordcomputer mit Reichweiten- und Batterieladestandsanzeige sowie dem Econometer für die Information über den aktuellen Energiebedarf.

Zum Schutz gegen Wind, Staub und Nässe sind für alle Ausstattungen optional halbhohe Flügeltüren mit transparentem unterem Segment erhältlich. Außerdem bietet Renault für den City-Stromer das Panoramadach an.

Praxisgerechte aktive und passive Sicherheit

Der Twizy kombiniert herausragende Wendigkeit mit praxisgerechter Sicherheit. Die Basis für die passive Sicherheit die hochsteife Fahrgastzelle in Kombination mit einem aufprallabsorbierenden und programmiert verformbaren Vorbau. Vier Räder und der tiefe Fahr-

zeugschwerpunkt erhöhen die Sicherheit gegenüber Motorscootern zusätzlich.

Die serienmäßige Sicherheitsausstattung des Twizy und Twizy 45 umfasst darüber hinaus den Fahrerairbag und den 4-Punkt-Sicherheitsgurt vorne. Hinzu kommt der 3-Punkt-Sicherheitsgurt auf dem Rücksitz. Beide Plätze verfügen über integrierte Kopfstützen. Vier Scheibenbremsen mit 214 Millimeter Durchmesser vorne und 204 Millimeter Durchmesser hinten sorgen für präzise Verzögerung. Die elektronische Bremskraftverteilung (EBV) trägt dazu bei, dass das Verzögerungspotenzial der Hinterachse voll ausgenutzt wird.

Weiteres Sicherheitsmerkmal ist der serienmäßige Warnton „Z.E. Voice“. Gerade bei niedrigen Geschwindigkeiten sind Elektrofahrzeuge nahezu lautlos unterwegs. Um Fußgänger, Kinder und Radfahrer auch akustisch vor dem herannahenden Fahrzeug zu warnen,

kann der Twizy Fahrer am rechts vom Lenkrad positionierten Schaltstock den Warnton aktivieren. Auf Fahrten außerhalb von Wohngebieten oder verkehrsberuhigten Zonen lässt sich das Signal wahlweise abschalten.

Moderne Lithium-Ionen-Batterie für 100 Kilometer Reichweite

Die 98 Kilogramm schwere, luftgekühlte Lithium-Ionen-Batterie des Twizy verfügt über eine Kapazität von 6,1 kWh. Nach innerstädtischem Fahrzyklus ECE-15 erreicht der agile Zweisitzer damit eine Reichweite von 100 Kilometer. Wie bei konventionellen Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor lässt sich beim elektrisch betriebenen Twizy die Reichweite durch den Fahrstil, die Geschwindigkeit und das Streckenprofil beeinflussen. Dabei gibt es allerdings auch Unterschiede: So ist der City-Stromer im dichten Stadtverkehr mit vielen Stop-and-go-Phasen am sparsamsten unterwegs, da hier durch häufiges

Verzögern viel Energie zurückgewonnen wird. Außerdem wird selten die volle Leistung benötigt. Der Twizy 45 mit gedrosselter Leistung bietet bis zu 120 Kilometer ECE-15-Reichweite.

Der Drehstrom-Asynchronmotor des Renault Twizy sitzt an der Hinterachse. Das mit einer konstanten Untersetzung verbundene Aggregat ermöglicht gute Beschleunigungswerte und hohe Agilität ohne zu schalten. Der Elektromotor stößt keinerlei Abgase aus, weder CO₂ noch Rußpartikel, und stellt ein maximales Drehmoment von 57 Nm vom Start weg zur Verfügung. Dies ermöglicht eine besonders kraftvolle Beschleunigung: Der Spurt aus dem Stand auf 45 km/h ist in 6,1 Sekunden möglich, womit der Twizy so flott unterwegs ist wie ein großer Motorroller.

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





Renault-Nissan Allianz eröffnet neues Werk in Marokko

Die Allianzpartner Renault und Nissan haben in der nord-marokkanischen Hafenstadt Tanger eine neue Produktionsstätte eröffnet. Der Standort mit einer Fertigungskapazität von 400.000 Fahrzeugen pro Jahr erfüllt höchste Umwelanforderungen: Als erstes Automobilwerk der Welt produziert es nahezu CO2-neutral und verursacht keine Industrieabwässer. Die Allianzpartner haben insgesamt eine Milliarde Euro in das Werk investiert, das über eine Fertigungskapazität von 400.000 Fahrzeugen verfügt. Mit 6.000 Mitarbeitern bis 2015 wird es die größte Fahrzeugfertigung südlich des Mittelmeers sein.

Renault ist seit über 80 Jahren auf dem marokkanischen Markt vertre-

ten. Mit dem neuen Werk in Tanger nutzt die Gruppe die strategisch günstige Schnittstelle zwischen Mittelmeer und Atlantik für seine globale Wachstumsstrategie. Darüber hinaus bietet der Standort ein enges Netz von wettbewerbsfähigen Zulieferern und gut ausgebildete Fachkräfte.

„Renault und Nissan verfolgen zusammen mit dem Königreich Marokko bei der industriellen Entwicklung langfristige Ziele“, erklärte Carlos Ghosn, Präsident und Vorstandsvorsitzender der Renault-Nissan Allianz bei der Eröffnungsfeier, an der König Mohammed VI. als Ehrengast teilnahm. „Durch das Engagement von Renault und seinen Partnern sowie der uneingeschränkten Unterstützung durch die marokkanische Regierung ist unser Werk auf dem besten Weg, Benchmark für die weltweite

Automobilindustrie zu werden“, so Ghosn weiter.

Preisgünstige Einstiegsmodelle weiter stark gefragt

Die Produktion in dem neuen Werk startet mit dem neuen Familienvan Lodgy. Darüber hinaus fertigt die Allianz einen völlig neu entwickelten Kompakttransporter in Tanger, der als Nutzfahrzeug und als Familien-Kombivan von den Bändern rollen wird. Mit dem neuen Werk erweitern die Allianzpartner ihre Produktionskapazitäten im Basissegment, weil die Nachfrage nach preisgünstigen Einstiegsmodellen weiterhin steigt. Bislang wurde dieser Markt von den Fertigungsstätten Pitesti in Rumänien und dem stark ausgelasteten SOMACA-Standort in Casablanca bedient.

Weiterer Schritt zur Globalisierung

Die moderne Fertigungsstätte in Tanger bildet neben dem Werk Chennai in Indien eine weitere wichtige Säule der Globalisierungsstrategie von Renault und Nissan. Das Werk erfüllt alle Anforderungen des Alliance Production Way (APW), der die besten Produktionsverfahren der Allianzpartner miteinander vereint. Um höchste Qualität und Effizienz zu erzielen, hat die Mitarbeiterfortbildung in Tanger höchste Priorität. Renault und Marokko haben zu diesem Zweck das Ausbildungsinstitut IFMIA (Institut de Formation aux Métiers de l'industrie Automobile) gegründet. Es wird vollständig vom marokkanischen Staat finanziert und bildet die Angestellten des neuen Werks sowie die Mitarbeiter der Zulieferer aus. Zeitgleich bereiten sich 168 Renault Mitarbeiter im Global Training Center von Renault in Flins auf ihre zukünftigen Aufgaben als Ausbilder in Tanger vor.

Einzigartig positive Umweltbilanz

Das neue Werk in Tanger erfüllt die höchsten Umwelanforderungen der Renault Gruppe und ist das Ergebnis der Zusammenarbeit von

Renault, dem marokkanischen Königreich und Veolia Environnement, dem Spezialisten für Umweltdienstleistungen.

Die CO₂-Emissionen wurden im Vergleich zu einem Werk mit der gleichen Produktionskapazität (400.000 Fahrzeuge pro Jahr) um 98 Prozent gesenkt, was einer CO₂-Einsparung von 135.000 Tonnen pro Jahr entspricht. Zudem werden keine Industrieabwässer abgegeben. Die Frischwasserentnahme konnte um 70 Prozent gegenüber vergleichbarer Industriestrukturen gesenkt werden. Diese beeindruckenden Fortschritte konnten durch innovative Fertigungsprozesse, dem Einsatz von erneuerbaren Energien sowie des optimierten Wasserkreislaufs erzielt werden. Für die konsequent umweltschonende Ausrichtung wurde Renault bei den „Sustainable Energy European Awards 2011“ in der Kategorie „Produktion“ nominiert.

Seit über 80 Jahren auf dem marokkanischen Markt

Renault ist seit 1928 in Marokko vertreten. 2011 erzielte die Gruppe mit ihren Marken Dacia und Renault, derzeit Nummer eins und

zwei unter allen Herstellern, einen Marktanteil von 37 Prozent. Darüber hinaus verfügt die Gruppe mit 64 Standorten über das größte Vertriebsnetz in Marokko. Neben dem Standort Tanger gehört noch die SOMACA, zu 80 Prozent in Renault Besitz, als weitere Produktionsstätte zu dem französischen Unternehmen.

Strategische Allianz seit 1999

Die im Jahr 1999 geschlossene Renault-Nissan Allianz gilt als das herausragende Beispiel für eine erfolgreiche Kooperation in der Automobilindustrie. Die Unternehmenszentralen sitzen in Paris, Frankreich und Yokohama, Japan. Weltweit stammt eins von zehn verkauften Fahrzeugen von den Allianzpartnern. Zusammen mit ihrem russischen Partner AvtoVAZ verkauften Renault und Nissan 2011 über acht Millionen Automobile. Seit Beginn der Partnerschaft konnte die Allianz ihren Absatz deutlich steigern und wächst besonders stark in den dynamischen Schwellenländern.

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





Das integrierte Navigationssystem Carminat TomTom® 2.0 LIVE und die flexible Dachreling machen das neue Renault Sondermodell Kangoo TomTom® Edition zum idealen Familien-Reisefahrzeug. Renault bietet die Edition auf Basis des Kangoo Happy Family mit dem Benzin 1.6 16V 105 für 16.990 Euro und mit dem Diesel dCi 90 für 18.390 Euro an.

Das fest eingebaute Carminat TomTom® 2.0 LIVE bietet modernste Navigationsunterstützung für den Fahrer. Der zentral in der Armaturentafel integrierte 5,8-Zoll-Farbbildschirm ermöglicht eine präzise, bei allen Lichtverhältnissen gut ablesbare Routendarstellung. Die Steuerung erfolgt per Fernbedienung.

Das Gerät wertet aktuelle Verkehrsdaten nahezu in Echtzeit aus und

bezieht diese direkt in die Streckenkalkulation ein. Darüber hinaus verfügt die Navigationseinheit über eine mobile Internetverbindung, die per Google Local Search beispielsweise den Zugriff auf die Wettervorhersage oder Adressverzeichnisse ermöglicht. Möglich machen dies die LIVE Services, die den Kunden der TomTom® Edition drei Monate lang kostenlos zur Verfügung stehen. Anschließend können die Leistungen komfortabel über die Applikation TomTom® HOME abonniert werden.

Flexible Dachreling ab Werk

Die serienmäßige Dachreling des Kangoo TomTom® Edition lässt sich mit wenigen Handgriffen in einen Dachgepäckträger mit 80 Kilogramm Traglast verwandeln. Hierzu werden die an den entgegen

gesetzten Enden mit einem Gelenk versehenen Mittelsegmente der Reling quer über das Dach geschwenkt und arretiert. Ein optisches und ein akustisches Signal warnen die Insassen, falls der Träger nicht korrekt verriegelt ist.

Die Basis für den Kangoo TomTom® Edition bildet der Kangoo Happy Family. Dieser beinhaltet nützliche Details wie beidseitige Schiebetüren hinten, den höhenverstellbaren Fahrersitz und den Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer. Hinzu kommen verschließbare Staufächer im Boden hinten, die Mittelarmlehne mit integriertem Staufach, die geräumige Ablagegalerie über den Vordersitzen und Nebelscheinwerfer.

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





Renault Sondermodell mit hochwertigem Soundsystem

Das Renault Sondermodell Koleos Bose® Edition vereint luxuriöse Ausstattungsmerkmale mit einem außergewöhnlichen Klangerlebnis. Das serienmäßige Bose® Soundsystem bietet mit acht Lautsprechern und Digital Sound Processing erstklassigen Hörgenuss. Die Bluetooth®-Freisprecheinrichtung zur problemlosen Anbindung moderner Mobiltelefone und Smartphones sowie eine Plug & Music-Schnittstelle für externe Audioquellen gehören ebenfalls zur Serienausstattung. Der Koleos Bose® Edition ist exklusiv in der Variante dCi 150 FAP 4x4 bestellbar und bietet bei einem Preis von 30.990 Euro einen Kundenvorteil von 1.080 Euro gegenüber einem Koleos Dynamique mit gleicher Ausstattung.

Renault bietet die Koleos Sonderedition exklusiv mit dem neu entwickelten Audiosystem der Bose® Energy Efficient Series an. Die Musikanlage benötigt 30 Prozent weniger Platz und 50 Prozent weniger Energie als herkömmliche Systeme und gilt damit als Effizienz-Vorbild – bei außergewöhnlicher Klangqua-

lität. Das Soundsystem ist individuell an die spezifischen akustischen Besonderheiten des Fahrzeuginnenraums angepasst.

Der Verstärker verarbeitet dank Digital Sound Processing die Musiksignale ohne Zeitverzug und qualitative Verluste für jeden Lautsprecher getrennt. Dies ermöglicht für die Passagiere auf allen Plätzen einen herausragenden, dreidimensionalen Raumklang in Konzertsaalqualität.

Ab Werk mit Klimaautomatik und Navigationssystem

Basis der Sonderserie Koleos Bose® Edition ist die Ausstattung Dynamique. Für hohen Reisekomfort sorgen die Klimaautomatik, das schlüssellose Zugangs- und Startsystem Keycard Handsfree, die Stoff-Leder-Polsterung und beheizbare Vordersitze.

Den Langstreckenkomfort erhöht das fest installierte Navigationssystem Carminat TomTom® 2.0 LIVE mit 5,8-Zoll-Farbmonitor, dynamischer Routenführung (TMC) sowie den TomTom® LIVE-Services HD-Traffic, Google Local Search und Wettervorhersage. Die

Käufer der Sondermodelle können die LIVE-Services drei Monate kostenlos testen.

Weitere Akzente im Interieur setzen das Lenkrad mit Applikationen in Klavierlack-Schwarz und die Mittelkonsole in Kohlefaseroptik. Die Einstiegsleisten in Aluminium mit Bose® Schriftzug verweisen zusätzlich auf den exklusiven Charakter der Sonderedition.

Optional können Kunden Bi-Xenon-Scheinwerfer mit aktivem Kurvenlicht, Leuchtweitenregulierung und Scheinwerfer-reinigungsanlage sowie ein Panorama Glasschiebedach ordern.

Optisch edler Auftritt

Zu den äußeren Merkmalen des Koleos Bose® Edition gehört die starke Tönung der hinteren Seitenscheiben und der Heckscheibe. Für einen edlen Auftritt sorgen darüber hinaus die Außenspiegelgehäuse in Matt-Chrom-Optik sowie großformatige 17-Zoll-Leichtmetallräder mit Glanzeffekt.

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

DRIVE THE CHANGE



Renault Pressekonferenz mit neuem Elektrofahrzeug ZOE

Mit dem ZOE feiert auf dem Genfer Auto-Salon der erste Elektrokompaktwagen von Renault seine Weltpremiere. Er wird im Rahmen der Renault Pressekonferenz am 6. März um 14:30 Uhr auf dem Stand 4130 in Halle 4 enthüllt.

Der ZOE ergänzt als viertes Elektrofahrzeug ab Ende 2012 die Renault Z.E.-Modellpalette. Als weiteres rein elektrisch angetriebe-

nes Modell ist in Genf der zweisitzige Cityflitzer Twizy zu sehen, der bereits im April 2012 in Deutschland auf den Markt kommt.

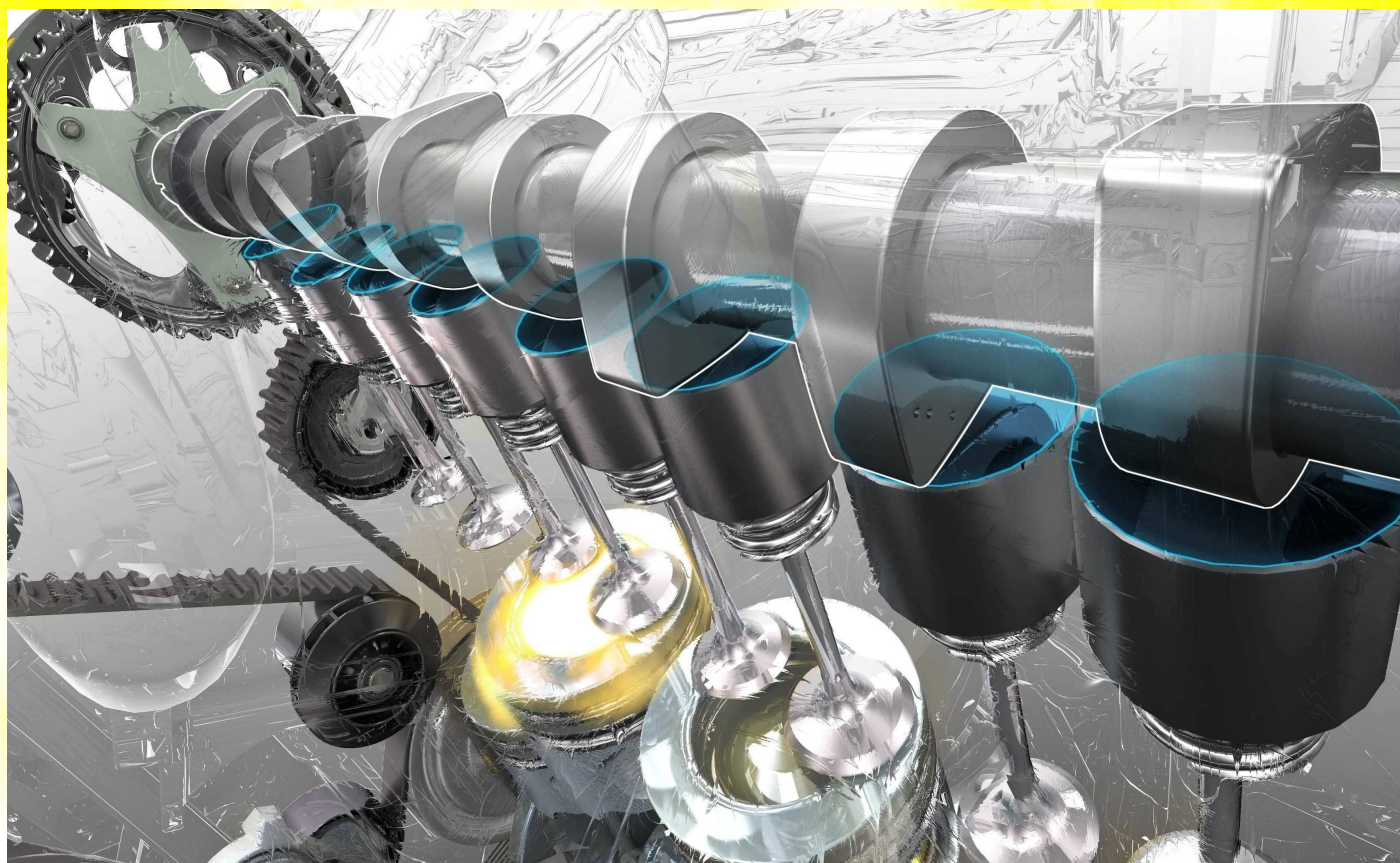
Im Mittelpunkt steht außerdem die Mégane Generation 2012. Das deutlich aufgewertete Kompaktdesign ist ab April 2012 als 5-Türer, Coupé und Kombi Grandtour erhältlich. Als weiterer Publikumsmagnet gilt der gründlich aktualisierte Kompaktportler Mégane Coupé Renault Sport.

Aus dem Segment der Kompaktvans präsentiert Renault auf seinem Stand in Genf die beiden aufgewerteten Modelle Scénic und Grand Scénic

Sollten Sie den Genfer Auto-Salon besuchen, würden wir uns freuen, Sie auf dem Renault Stand begrüßen zu dürfen.

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

RENAULT
ZOE
ZERO EMISSION



Neue ENERGY-Motoren für den Renault Kangoo mit 15 Prozent weniger Verbrauch

In den neuen Dieseldesignen ENERGY dCi 75 Start & Stopp und ENERGY dCi 90 Start & Stopp benötigen der Renault Kangoo und Kangoo Rapid lediglich 4,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer und zählen damit zu den sparsamsten Modellen ihrer Klassen. Der CO₂-Ausstoß von lediglich 115 Gramm pro Kilometer markiert ebenfalls einen Spitzenwert. Zum ENERGY-Technikpaket beider Triebwerke zählt neben der Start & Stopp-Automatik das Generator-Management zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie beim Bremsen und im Schubbetrieb (Energy Smart Management). Kangoo und Kangoo Rapid ENERGY dCi 90 Start & Stopp sind in Deutschland ab März bestellbar, die Variante ENERGY dCi 75 Start & Stopp ab April.

Die hocheffizienten Common-Rail-Turbodiesel ENERGY dCi 75 Start & Stopp und ENERGY dCi 90

Start & Stopp basieren auf dem millionenfach bewährten 1.5 dCi-Vierzylinder. Ihr kombinierter Verbrauch von 4,4 Liter Dieseldieselkraftstoff pro 100 Kilometer im Kangoo und Kangoo Rapid entspricht einer Reduzierung des Kraftstoffkonsums um jeweils 15 Prozent im Vergleich zu den Schwestermodellen mit dCi 75- und dCi 90-Aggregat. Die mögliche Reichweite bei einem Tankinhalt von 60 Litern beträgt 1.364 Kilometer.

Wartungsintervalle von 40.000 Kilometern

Neben dem niedrigen Verbrauch sorgen lange Wartungsintervalle für niedrige Betriebskosten. Die Inspektion mit Ölwechsel ist beim ENERGY dCi 75 Start & Stopp und ENERGY dCi 90 Start & Stopp nur noch alle 40.000 Kilometer fällig.

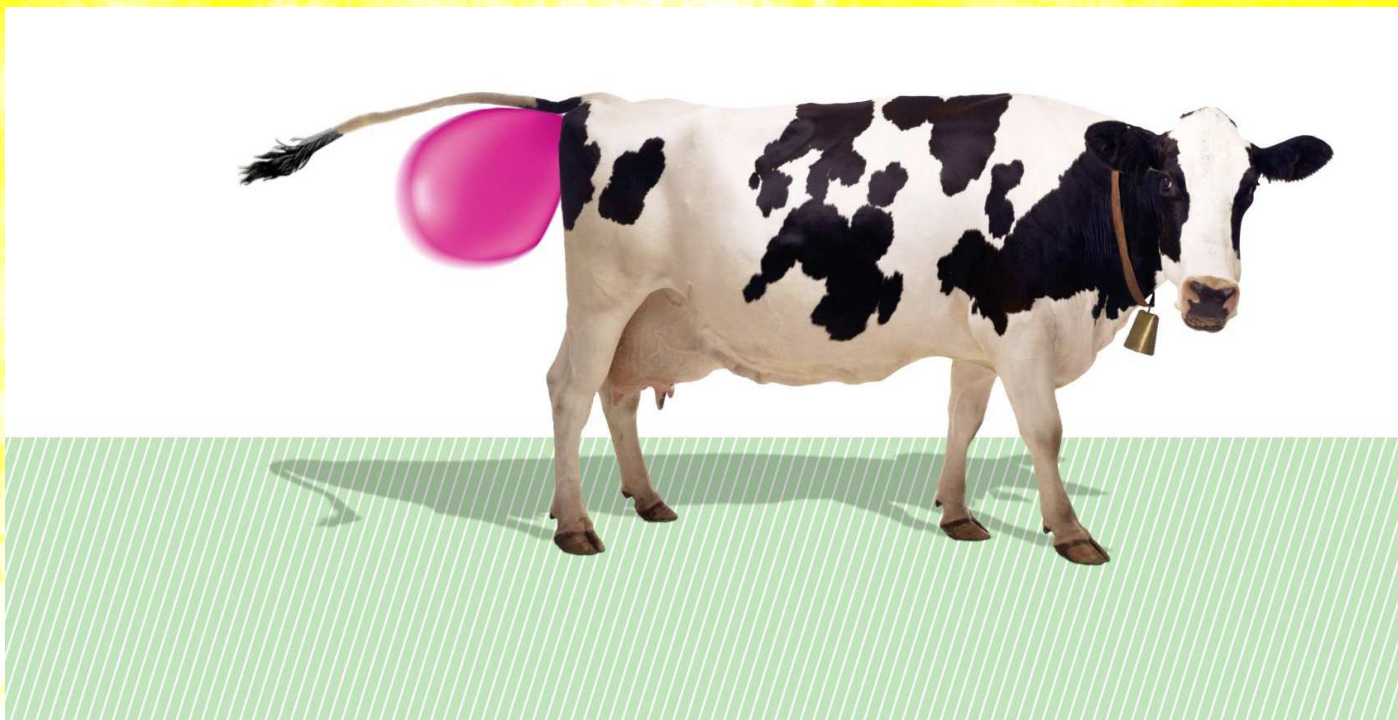
Umfassendes ENERGY-Technikpaket steigert Effizienz

Renault erreicht den vorbildlich

niedrigen Verbrauch und den geringen CO₂-Ausstoß des ENERGY dCi 75 Start & Stopp- und ENERGY dCi 90 Start & Stopp-Aggregats durch ein serienmäßiges Bündel an modernen Effizienztechnologien. Es umfasst unter anderem die Start & Stopp-Automatik und das Energy Smart Management.

Mit der Start & Stopp-Automatik lässt sich vor allem im Stadtverkehr oder in Stop-and-go-Phasen über ein Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer sparen. Sobald der Fahrer bis zum Stillstand bremst, das Schaltgetriebe in Leerlaufposition bringt und die Kupplung löst, schaltet sich der Motor automatisch ab. Das Energy Smart Management gewinnt beim Bremsen und im Schubbetrieb Bewegungsenergie zurück. Diese Energie wird in der Batterie gespeichert und speist bei Bedarf elektrische Verbraucher wie Heizung oder Audiosystem.

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



Renault startet TV-Kampagne zur Website „www.elektro-start.de“

Wie viele Elektroautos hat die Bundeskanzlerin im Fuhrpark und wie viele Kaiser Wilhelm? Wie viel Autostrom erzeugt ein Windkrafttraktor pro Tag? Mit Fragen wie diesen wecken vier unterhaltsame TV-Spots ab dem 23. Februar Interesse am Renault Internet-Portal „www.elektro-start.de“. Die vielseitige Online-Plattform des ersten europäischen Herstellers von Großserien-Fahrzeugen mit Elektroantrieb behandelt alle Aspekte der Elektromobilität. Hierzu zählen Informationen und Preise von Modellneuerheiten, über das Strom-Tankstellennetz und Betriebskosten. Praktische Service-Tools und unterhaltsame Fakten

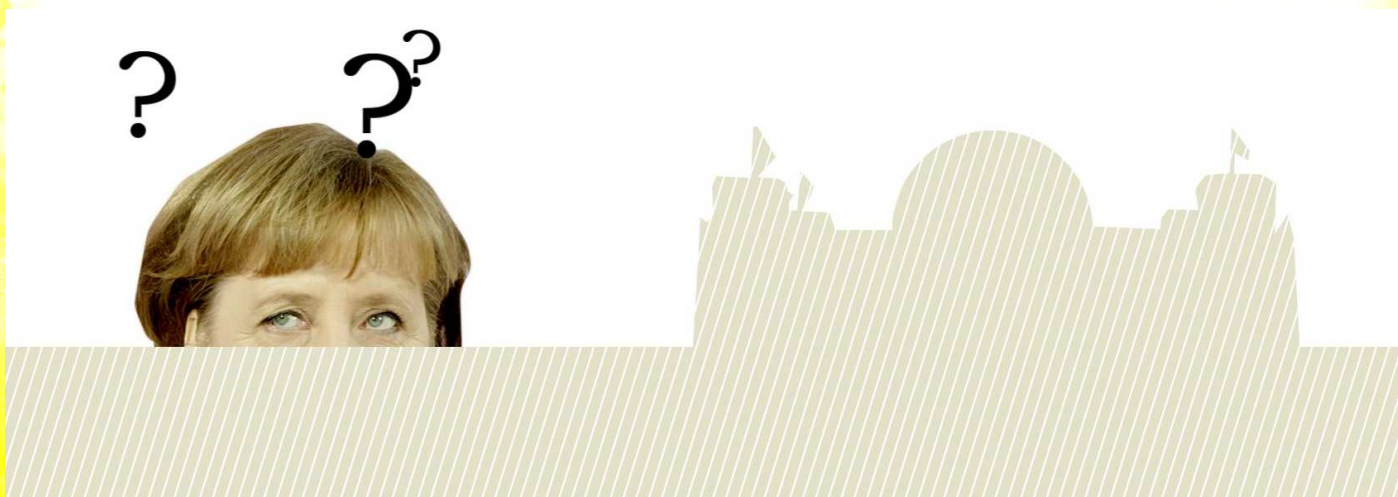
rund um das Elektroauto runden das Angebot ab.

Die vier aufmerksamkeitsstarken 10-Sekunder greifen unterschiedlichste Aspekte zum Thema Elektromobilität auf und verweisen auf die Bandbreite des neuen Online-Portals: Mit unterhaltsamen Fakten wie einem Kostenvergleich zwischen einer Portion Bockwurst mit Kartoffelsalat und einer Batterieladung Autostrom machen die Clips neugierig auf das Thema Elektroauto und die Internet-Plattform „elektro-start.de“.

Die Website gibt Antworten zur historischen Entwicklung des batteriebetriebenen Autos, liefert Erlebnisberichte zu lautlosen Ausfahrten mit Batteriekraft und informiert in

einem ausführlichen Glossar über die Technik und Preise der kommenden E-Modelle verschiedener Hersteller. Renault richtet sich als Vorreiter für Elektrofahrzeuge mit der neuen Plattform an Kauf-Interessenten, nach Fakten suchende Webuser und Autofahrer, die bislang Elektrofahrzeugen skeptisch gegenüberstanden. Die vier neuen Werbespots werden auf allen wichtigen TV-Kanälen wie ZDF, ARD und RTL ausgestrahlt. Ab dem 5. März folgt zudem eine breit angelegte Internet-Bannerkampagne. Konzipiert und entwickelt wurden die Internetplattform und die TV-Kampagne von der Hamburger Agentur Nordpol.

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





Auch für die Saison 2012 ist Renault Sport Deutschland wieder mit einer eigenen Sonderwertung im Rahmen der VLN Langstreckenmeisterschaft Nürburgring vertreten. Die Zulassung zur CLIO CUP Speed Trophy gilt - wie auch schon in der vorherigen Saison - für alle Renault Clio RS III Version Cup-Fahrzeuge.

Fahrzeuge mit einem Baujahr vor 2006 werden nicht für die Sonderwertung zugelassen. Die Fahrzeuge müssen dem SP3-Reglement und der Silhouette des Serien- und Rennmodells mit dem Phase II-Karosseriekits (ab September 2009) entsprechen. Erlaubt ist die nach SP3-Reglement geforderte Reifenabdeckung bei einer maximalen Reifengröße von 235 mm Reifenbreite.

Da unser langjähriger Reifenpartner Michelin seine Aktivitäten auf die Formel Renault 2.0 Northern

European Cup beschränkt, freuen wir uns sehr, mit DUNLOP einen neuen, kompetenten Partner für die CLIO CUP Speed Trophy und den CLIO CUP Bohemia gefunden zu haben. Dunlop wird zu jedem Veranstaltungstermin der VLN am Nürburgring mit einem eigenen Service-Wagen vor Ort sein. Die Reifenformate, mit denen eine Teilnahme an der Renault CLIO CUP Speed Trophy möglich ist, sind die folgenden:

Slickreifen:
205/620R17
235/610R17

Regenreifen:
205/620R17 CR9000
235/610R17 CR9000

Die Siebprämien für die CLIO CUP Speed Trophy Sonderwertung liegen für die Saison 2012 zwischen 8.000,- € für den 1. Platz und 1.300,- Euro für den 10. Platz.

Bei einem VLN-Gesamtsieg erhält der Erstplatzierte zusätzlich einen Warengutschein im Wert von 5.000 Euro für den Erwerb von Renault-Ersatzteilen beim Renault Ersatzteilservice.

Die vollständigen Klebeanweisungen für die Saison 2012 werden in Kürze Renault Sport Seite nachgereicht.

Ab der kommenden Saison wird Carsten Wiezorek Ansprechpartner für alle Teams und Fahrer rund um die Organisation der CLIO CUP Speed Trophy auf dem Nürburgring sein. Bei den Veranstaltungen finden Sie ihn im Renault Büro im Start-Ziel Haus am Nürburgring.

Text: Renault Sport
Fotos: Renault Sport

Noch mehr Informationen und Unterlagen finden Sie unter folgendem Link.



Mehr als 20 Einsitzer wurden bereits für die Formel Renault 2.0 Northern European Cup 2012 registriert. Mit einer solch großen Zahl von Anmeldungen zu diesem frühen Zeitpunkt freuen sich die Organisatoren auf eine erfolgreiche siebte Auflage der Serie.

Fünf Länder, acht Events, 20 Rennen – durch die Verteilung von 20 Rennen auf acht Rennwochenenden erweist sich das Format der Formel Renault 2.0 NEC als effizient und entspricht damit auch den Anforderungen der Teams in der 2-Liter-Serie. Auf diese Weise bekommen junge Fahrer ein Maximum an Möglichkeiten, ihre Rennfähigkeiten zu entwickeln und Erfahrungen zu sammeln.

Elf Teams für die komplette Saison registriert

Die Serie begrüßt eine beachtliche Anzahl von EUROCUP Teams, wie

zum Beispiel den 2011er EUROCUP-Sieger Josef Kaufmann Racing. Des Weiteren haben sich MP Motorsport und Manor Competition zusammengetan und mindestens fünf Autos für die Saison angemeldet.

Die Organisatoren freuen sich zudem über die Anmeldungen des belgischen Teams KTR, von Team Daltec Racing aus der Schweiz, Interwetten.com Racing aus Österreich und Krenek Motorsport aus Tschechien.

Ebenso wichtig für den Northern European Cup sind aber besonders auch die Teams, die sich ausschließlich der NEC verpflichtet haben. SL Formula Racing und Van Amersfoort Racing haben jeweils zwei Fahrer eingeschrieben und auch das polnische Team Inter Europol Competition geht mit zwei Autos ins Rennen. Darüber hinaus hat sich Speedlover aus Belgien re-

gistriert, um die Zuschauer eine weitere Saison mit packender Motorsport-Action zu begeistern.

NEC zahlt Rückerstattung auf Michelin Reifen

Um die Serie noch attraktiver zu gestalten, haben die Organisatoren der NEC und der Reifenlieferant HGS eine Erstattung beim Kauf von Michelin-Reifen für die kommende Saison eingeführt. Um die drastische Erhöhung der Reifenpreise zu kompensieren, werden einem Team, welches sich für die gesamte Saison registriert, insgesamt 20 Euro pro Reifen erstattet. Weitere Einzelheiten und die Bedingungen zur Rückerstattung sind unter www.necup.com näher erläutert.

Text: Renault Sport
Fotos: Renault Sport



Schluss mit Winterpause: Am Wochenende startet die Deutsche Rallye-Meisterschaft (DRM) in ihre neue Saison – und Renault Mégane N4-Pilot Carsten Mohe nimmt gemeinsam mit Beifahrerin Katrin Becker das Projekt „Titelverteidigung“ in der Zweirad-Wertung in Angriff.

Die Vorbereitungen sind erfolgreich abgeschlossen, für Carsten Mohe kann es losgehen: Der amtierende Deutsche Rallye-Meister in der 2WD-Kategorie freut sich auf die Pfalz-Westrich-Rallye, die am Freitagnachmittag im saarländischen St. Wendel die Rallye-DM 2012 einläutet. Auf dem Programm stehen 15 anspruchsvolle Wertungsprüfungen, die eine Länge von insgesamt 148,52 Kilometern umfassen und zum Teil auch beim deutschen WM-Lauf zum Einsatz kommen.

Wie gewohnt hat der Renault Mégane N4-Spezialist aus dem sächsi-

schen Crottendorf nichts dem Zufall überlassen. „Wir konnten die lange Pause nutzen, um das Auto gründlich zu überholen und vorzubereiten“, erläutert Mohe, der mit dem nunmehr gut 290 PS starken 2,0-Liter-Turbo in die zweite Saison geht. Tatsächlich flossen in Zusammenarbeit mit Renault Sport in Frankreich viele Detailverbesserungen in den Fronttriebler ein – angefangen von neuen Feder-Dämpfer-Abstimmungen über ein verstärktes Getriebe bis hin zu modifizierten Kennfeldern des Motor-Mappings. „Die Elektronik regelt in den ersten beiden Gängen sogar etwas Leistung zurück, um die Traktion auf rutschigem Untergrund zu verbessern“, berichtet der Kfz-Meister und Chef eines Renault Autohauses. In den oberen vier Gängen steht das brachiale Drehmoment von 540 Newtonmetern dann vollständig zur Verfügung. Die kurze Übersetzung reicht bis 200 km/h.

Für die Pfalz-Westrich-Rallye ist Mohe guter Dinge – zumal ein letzter Test zu Beginn der Woche sehr zufriedenstellend verlief. „Das war zum Warmwerden recht hilfreich“, berichtet der Fronttriebler-Experte, der seinem Renault Mégane auf Nebenwegen des Sachsenrings auf den Zahn gefühlt hat. Hinzu kommt: War die Veranstaltung rund um den Servicepark im Bosenbachstadion von St. Wendel im Vorjahr für ihn und Beifahrerin Katrin Becker noch Neuland, so kann er jetzt von größerer Streckenkenntnis profitieren. 2011 gelang dem Duo der Klassensieg und Rang sechs in der Gesamtwertung. „In diesem Jahr ist die Konkurrenz nochmals stärker – das macht den 2WD-Titel wertvoller“, freut sich Mohe, den zugleich das neue Punktesystem der DRM enttäuscht: „Erfolge in der Klasse bringen kaum noch Punkte für die Meisterschaftstabelle – das ist schade.“

Text: Renault Sport
Fotos: Renault Sport



Vier Formel 1-Teams mit Renault Motoren am Start

In der Formel 1-Saison 2012 setzen gleich vier Rennställe auf die RS27-Achtzylinder von Renault Sport F1: Red Bull Racing mit Champion Sebastian Vettel, Lotus, Caterham und erstmals seit den erfolgreichen 1990er-Jahren auch wieder Williams. Damit stattet Renault in der Königsklasse des Motorsports so viele Teams mit Motoren aus wie kein anderer Hersteller.

Die Saison 2012 markiert für Renault das 35. Jahr in der Formel 1. In dieser Zeit wurden zehn Konstrukteurs- und neun Fahrertitel mit Motoren des französischen Herstellers erzielt. Das neue Jahr bringt für das Renault Sport F1 Entwicklungszentrum in Viry-Châtillon neue Herausforderungen. Neben der Integration des RS27-

Triebwerks in vier statt wie bislang drei unterschiedliche Chassis und der Ausweitung der technischen Unterstützung zählen hierzu auch Änderungen am Motor selbst.

Viel Arbeit durch neues Auspuffreglement

Die Modifikationen sind vor allem die Folge des neuen Reglements zur Auspuffanlage der Formel 1-Boliden. Wichtigste Neuerung: 2012 ist es nicht mehr möglich, den Diffusor mit den Abgasen anzublasen, um den Anpressdruck zu erhöhen. „Im Prinzip kehren wir zu den Bestimmungen von 2010 zurück, aber einfach die Uhr zurückzudrehen, funktioniert nicht, da sich in der Zwischenzeit auch die Regeln für den Einbau des Motors im Fahrzeug geändert haben“, erklärt Rob White, stellvertretender Geschäftsführer Technik von Renault Sport

F1. Stattdessen mussten die Motorspezialisten aus Viry-Châtillon die Position des Triebwerks in vier unterschiedlichen Chassis überarbeiten und vier verschiedene Auspuffanlagen entwerfen.

Da das neue Regelwerk auch wieder einen größeren Querschnitt der Auspuff-Endrohre erlaubt, wächst die Motorleistung um zehn bis 20 PS. „Damit steigt auch die Höchstgeschwindigkeit auf den Geraden“, so White. „Wir mussten deshalb bestimmte Triebwerkskomponenten gezielt modifizieren, um ihre Zuverlässigkeit und damit auch die Zuverlässigkeit der kompletten Aggregate über die gesamte Lebensdauer zu steigern“, erklärt der Motorenfachmann weiter. Bei einer veranschlagten Einsatzdauer für jeden Motor von jeweils drei Rennwochenenden werde Renault Sport F1 daher in der Lage sein,

über die ganze Saison Triebwerke mit theoretisch unbegrenzter Kilometerleistung bereitzustellen. „Durch sind wir über alle 20 Rennen äußerst flexibel“, so White.

Parallel dazu arbeitet Renault Sport F1 mit Hochdruck an den deutlich energieeffizienteren V6-Turboaggregaten mit 1,6 Liter Hubraum, die die bisherigen 2,4-Liter-V8-Saugmotoren ab 2014 in der Königsklasse des Motorsports ersetzen werden. „Wir sind in der Entwicklung bereits weit gekommen und unternehmen bereits Prüfstandtests mit Komponenten. Die kompletten Motoren werden erstmals 2013 auf den Prüfstand kommen“, berichtet White.

Red Bull Racing – Der Titelverteidiger Red Bull Racing, Weltmeister Sebastian Vettel und sein Teamkollege Mark Webber vertrauen weiterhin auf die V8-Aggregate von Renault Sport F1. Noch vor dem Jahreswechsel verlängerten beide Partner außerdem die erfolgreiche Zusammenarbeit: Red Bull Racing und Renault entwickeln gemeinsam die neue V6-Turbomotoren-generation für 2014.

Zunächst aber konzentrieren sich die Seriensieger des Vorjahrs auf 2012. Neben dem 24-jährigen Heppenheimmer Vettel steuert der 35 Jahre alte Australier Mark Webber den zweiten Red Bull-Boliden. Ziel der Mannschaft um Technik-Chef Adrian Newey ist 2012 der erneute Gewinn der Weltmeisterschaft.

Der Red Bull-Renault RB8, der unmittelbar vor den ersten Winter-Testfahrten präsentiert wurde, ist eine Evolution des Erfolgsmodells, mit dem Vettel seinen zweiten WM-Titel holte. Wie fast alle diesjährigen Grand-Prix-Fahrzeuge verfügt er über die markante Stufe zwischen Cockpit und Nase.

Hintergrund: Die Aerodynamiker möchten möglichst viel Luft unter das Auto leiten, um dort Anpressdruck zu erzeugen. Hierfür benötigen sie ein nach vorne ansteigendes Monocoque. Gleichzeitig hat der Automobil-Weltverband FIA eine flachere Nase vorgeschrieben, damit diese bei Unfällen nicht als „Sprungschanze“ für andere Fahrzeuge dient. Den daraus resultierenden Knick in der Front nutzt Konstrukteur Adrian Newey als zusätzlichen Lufteinlass.

Lotus F1 Team – Der Rennstall aus dem englischen Enstone sorgt mit innovativen Technik-Kniffen immer wieder für Überraschungen. Diesmal jedoch bestimmte Lotus mit einem spektakulären Fahrertransfer die Schlagzeilen: Kimi Räikkönen, der Weltmeister des Jahres 2007, kehrt nach zwei Jahren in der Rallye-WM zurück in den Grand Prix-Sport. „Als Rennfahrer willst du immer auf dem höchsten Level fahren, und das ist nun mal die Formel 1“, begründet der 32-jährige Finne sein Comeback. Er steuert einen der Lotus-Renault E20 im klassischen schwarz-goldenen Design. Im anderen Cockpit sitzt Romain Grosjean, der schon 2009 einige Rennen für das Team fuhr. Der in Genf geborene Franzose nimmt seine erste komplette Formel 1-Saison mit besten Referenzen in Angriff, denn er gewann 2011 die GP2-Serie, die wichtigste Talentprobe für die Formel 1.

Williams F1 – Gemeinsam mit Renault dominierte das britische Team in den 1990er Jahren das Geschehen in der Formel 1. Die Paarung Williams-Renault gewann zwischen 1992 und 1997 insgesamt vier Fahrer- und fünf Konstrukteurstitel. 2012 wird diese Erfolgsgemeinschaft wiederbelebt, wenn auch unter anderen Vorzeichen, denn Williams vollzieht nach einer

schwierigen Saison 2011 den personellen Umbruch. Der langjährige Technik-Chef Patrick Head zieht sich zurück, und der traditionsreiche Rennstall setzt auf zwei Piloten mit noch wenig Grand Prix-Erfahrung. Den Williams-Renault FW34 steuern Pastor Maldonado (26), der GP2-Champion von 2010 aus Venezuela, und Bruno Senna, der 28-jährige Neffe des unvergessenen Ayrton Senna. Als Test- und Ersatzfahrer steht der 22-jährige Finne Valtteri Bottas bereit, der seinen entscheidenden Karriereschritt 2008 schaffte, als er die nordeuropäische Formel Renault 2.0-Serie überlegen gewann.

Caterham F1 Team – Ein neuer Name für ein junges Team: Im Vorjahr noch als Team Lotus am Start, trägt der Renner im klassischen British Racing Green jetzt den Namen des Sportwagenherstellers Caterham. Einen ersten Platz hat sich die Equipe schon gesichert: Sie präsentierte ihren Caterham-Renault CT01 als erstes Auto der aktuellen Generation überhaupt. Der Finne Heikki Kovalainen (30) bleibt Stammfahrer, die Besetzung des zweiten Cockpits ist noch offen. Caterham F1 weitet 2012 die Kooperation mit Renault aus. Nachdem das Team im Vorjahr schon den Renault RS27-V8 nutzte, erhält es für die kommende Saison auch das komplette Energierückgewinnungs-System Glossary Link KERS (Kinetic Energy Recovery System) aus dem Renault Sport F1 Entwicklungszentrum in Viry-Châtillon. Das Saisonziel für die Equipe um Technikchef Mike Gascoyne lautet, den Anschluss ans Mittelfeld zu schaffen und die ersten WM-Punkte zu holen.

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



Bereits zwischen 1977 und 1985 engagierte sich der französische Automobilhersteller Renault in der Königsklasse des Motorsports. Nachdem die Franzosen in der Folge nur noch als Motorenpartner auftraten und sich Ende der Neunziger auch auf diesem Gebiet werksseitig zurückzogen, entschied man sich im Jahr 2001 dazu das Benetton-F1-Team zu übernehmen und ab der Saison 2002 unter eigenem Namen anzutreten.

Um Teamchef Flavio Briatore wurde anschließend eine schlagkräftige Truppe aufgebaut. Besonders interessant war dabei das System, wie die Renault-Boliden entstehen. So wird der Motor in der Motorenschmiede im französischen Viry-Châtillon gefertigt, während das Chassis nach wie vor in der alten Benetton-Fabrik im britischen Enstone entsteht.

Gründungsjahr: 2012

Nationalität: Großbritannien (UK)

Adresse: Lotus Renault GP Team
Whiteways Technical Center Enstone
Chipping Norton
Oxfordshire OX7 4EE
United Kingdom

Teamchef: Eric Boullier

Teammanager: Paul Seaby

Technikdirektor: James Allison

Aerodynamikchef: Dirk de Beer

Die ersten Früchte dieser neuen Methoden erntete Renault in der Saison 2003, in welcher der junge Spanier Fernando Alonso nicht nur der jüngste Pole-Mann aller Zeiten, sondern dank seines Triumphes in Ungarn auch der jüngste GP-Sieger der F1-Geschichte wurde. Nur zwei Jahre später krönten Renault und Alonso die Aufbauarbeit mit dem Fahrer- sowie Konstrukteurstitel. Ein Erfolg, den sie 2006 wiederholten.

Nach dem durchwachsenen Jahr 2007 konnte man 2008 - wieder mit Fernando Alonso an Bord - immerhin zwei Achtungssiege zum Saisonende einfahren. 2009 ging es für die Franzosen jedoch erneut bergab, woraufhin Alonso das Team verließ und sich Ferrari anschloss. Die damit entstandene Lücke wurde mit der Verpflichtung von Motorenschef: Rob White

Weitere Personen:

Präsident: Gerard Lopez

Geschäftsführer: John Mardle

Sportdirektor: Steve Nielson

Chefdesigner: Martin Tolliday

Chefrenningenieur: Alan Permane

Renningenieure

Räikkönen: Mark Slade

Grosjean: Ayao Komatsu

Robert Kubica bestens gefüllt, so dass sich die Truppe 2010 wieder im Aufwind befand. Vor der Saison 2011 verunfallte Kubica bei einem Rallyeunfall in Italien jedoch so schwer, dass er die Saison aussetzen musste.

Mit Nick Heidfeld, Vitaly Petrov und dem innovativen R31 gelangen zu Jahresbeginn zwei überraschende Podestplätze. Sportlich folgte anschließend jedoch der Absturz ins Mittelfeld. Da sich Renault immer mehr zurückzog und mittlerweile nur noch als Motorenlieferant fungiert, ging das Team in die Hände des Investment-Konsortiums Genii-Capital über. 2012 tritt das Team nach dem Namensstreit mit Tony Fernandes gleichnamiger Konkurrenztruppe Team Lotus als einziges Lotus-Team in der F1 an.

Mitarbeiter: 560

Budget: 170 Mio.

Fahrer:

Kimi Räikkönen (9)

Romain Grosjean (10)

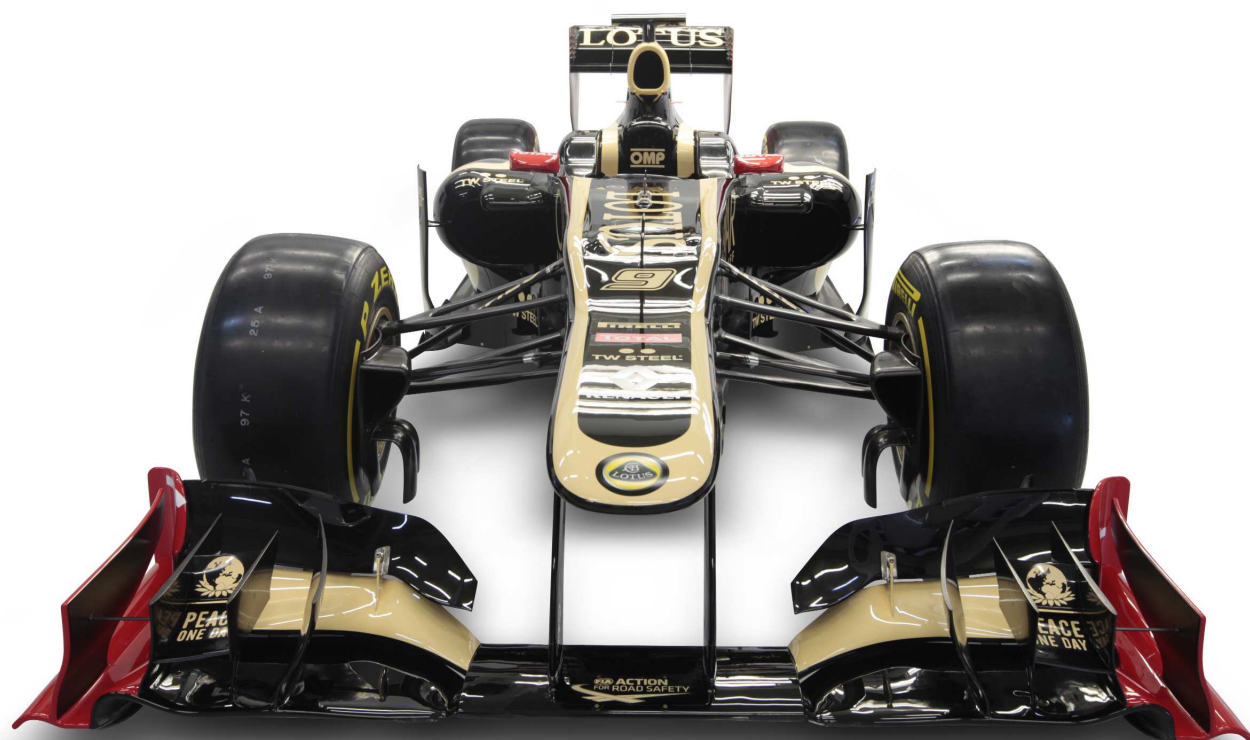
Jérôme D'Ambrosio (T)

Fahrzeug:

Bezeichnung: E20

Baujahr: 2012

Motor: Renault





Kimi Räikkönen

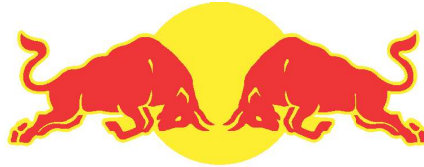
9



Romain Grosjean

10





Aus dem überraschend starken Stewart GP Privatteam wurde das vom Ford-Konzern unterstützte Jaguar Racing Team. Aber erst mit der Übernahme durch den Getränkehersteller Red Bull wurde aus den lahmen Raubkatzen ein erfolgreich geführter Formel-1-Rennstall.

Bereits in ihrer ersten Saison als Red Bull Racing wussten die roten Bullen zu überzeugen. Mit dem bei McLaren aussortierten David Coulthard als Onkel-David und dem per Cockpit-Sharing eingesetzten Jungspund Tonio Liuzzi und Christian Klien sorgte RBR ein ums andere Mal für Überraschungen in den Ergebnislisten.

Aber nicht nur das: Red Bull

Gründungsjahr: 2004

Nationalität: Österreich

Adresse: Red Bull Racing Ltd.

Bradbourne Drive

Tilbrook, Milton Keynes MK 14

8BJ

United Kingdom

Teamchef: Christian Horner

Teammanager: Jonathan Wheatley

Technikdirektor: Geoffrey Willis

Aerodynamikchef:

Peter Prodromou

Motorenschef: Rob White

Weitere Personen:

Besitzer: Dietrich Mateschitz

Motorsportberater: Helmut Marko

schaffte es auch, dem müden Rennstall Flügel und mit PR-Events neuen Schwung zu verleihen. Mit dem Kauf des Minardi Teams, der Verpflichtung von Adrian Newey sowie dem Ferrari-Motorendeal unterstrichen die Mannen rund um Dosen-Patron Dietrich Mateschitz zudem, wie ernst sie ihre Aufgabe in der Königsklasse des Motorsports nehmen.

2007 folgte dann der Wechsel zu Motorenpartner Renault, denen man seither die Treue hielt. Sportlich ging es weiter bergauf und nachdem man sich zusehends öfter auf dem Podium wiederfand, gelang Adrian Newey mit dem RB5 2009 ein Geniestreich, der beim Lauf in China, mit Sebastian Vettel

Leitung Technik: Adrian Newey

Entwicklungschef: Andrew Green

Geschäftsführer: Terry Brice

Fabrikleiter: Paul Field

Chefdesigner: Rob Marshall

Leitung Renneinsatz:

Paul Monaghan

Chefmechaniker:

Kenny Handkammer

Chefrenningenieur: Ian Morgan

Renningeniure

Vettel: Guillaume Rocquelin

Webber: Ciaron Pilbeam

Mitarbeiter: 530

Budget: 120 Mio.

am Steuer, die erste Pole der Teamgeschichte und am Folgetag auch den Premiersieg für die Bullen einbrachte.

Ob der mangelnden Zuverlässigkeit blieb dem schnellsten Auto des Jahres der Titel zwar verwehrt, bereits 2010 reichte es für Red Bull aber erstmals zum Gewinn der Weltmeisterschaft. Vettel und Teamkollege Mark Webber lieferten sich das ganze Jahr über ein spannendes Duell, das der Deutsche in Abu Dhabi letztendlich für sich entschied. 2011 wiederholte Vettel seinen Triumph in überlegener Manier und krönte sich zum jüngsten F1-Doppelchamp.

Fahrer:

Sebastian Vettel (1)

Mark Webber (2)

Sébastien Buemi (T)

Statistik:

WM-Titel: 2

GP-Starts: 127

GP-Starts (alle Autos): 254

GP-Teilnahmen: 127

GP-Siege: 27 (Quote: 10.63%)

Podiumsplätze: 66

Pole-Positions: 38

Schnellste Rennrunden: 22

Ausfälle: 57 (Quote: 22.44%)

Punkte: 1404.50



Fahrzeug:
Bezeichnung: RB8
Baujahr: 2012
Motor: Renault



WILLIAMS F1

Der erfolgreichste Formel-1-Rennstall der neunziger Jahre wurde 1977 als Williams Grand Prix Engineering von Frank Williams sowie Patrick Head gegründet. Mit 17 Mitarbeitern bereiteten sie ihren Formel-1-Einstieg in einer kleinen Industrie-Halle in der Station Road in Didcot, Oxfordshire, vor. Dieser Tage arbeiten allein in der Williams-Fabrik in Grove rund 500 Mitarbeiter.

Die erfolgreichsten Jahre erlebte das Team von Sir Frank Williams zwischen 1992 und 1997, als man mit Nigel Mansell, Alain Prost, Damon Hill sowie Jacques Villeneuve insgesamt vier Fahrer- und fünf Konstrukteurs-WM-Titel einfahren konnte.

Mit dem neuen Jahrtausend begann

für Williams eine neue Ära. Denn nach fast zwei Jahren Arbeit hinter den Kulissen kehrte BMW in die Formel 1 zurück und brachte dem Team den benötigten Aufwind, den viele in der vorangegangenen Jahren seit dem Abschied von Motorenpartner Renault vermisst hatten.

Dennoch gab es innerhalb der britisch-bayerischen Allianz immer wieder Spannungen, da sich die Racer Williams und Head nicht gerne von den Münchnern in ihr Geschäft, das Bauen von schnellen Rennautos, hereinreden lassen wollten. Nach fünf gemeinsamen Jahren trennten sich deshalb die Wege des einstigen Traumpaares wieder.

Head und Williams fanden sich in der Folge bei ihren Anfängen angelangt: Als Privatteam ohne Herstel-

lerunterstützung versuchen sie mühsam an die alten Erfolge anzuknüpfen. Abseits von Achtungserfolgen mit dem talentierten Nico Rosberg gelang dies jedoch immer seltener. 2011 folgte dann der Börsengang der Traditionstruppe aus Grove - gleichsam aber auch der sportliche Absturz ans untere Ende des F1-Mittelfelds.

Technikdirektor Sam Michael musste anschließend seinen Hut nehmen und auch Urgestein Head verabschiedete sich zum Jahresende aus dem Rennteam. Für 2012 hat Williams eine Erneuerung der legendären Partnerschaft mit Motorenlieferant Renault bekanntgegeben und erhofft sich dadurch neue Impulse und frischen Aufwind für die einstige Top-Mannschaft.

WILLIAMS F1

Texte: Motorsport-Magazin Fotos: Lotus F1 Team, Red Bull Racing und Williams F1

Gründungsjahr: 1969

Adresse: Williams GP Engineering
Grove, Wantage
Oxfordshire OX12 0DQ
United Kingdom

Teamchef: Sir Frank Williams

Teammanager: Dickie Stanford

Technikdirektor: Mike Coughlan

Aerodynamikchef: Jason Somerville

Weitere Personen:

Chefingenieur: Mark Gillan

Geschäftsführer: Adam Parr

Mitbesitzer: Toto Wolff

Chefdesigner: Ed Wood

Fitnessbetreuer: Michael Johnson

Qualitätschef: John Russell

Fahrerberater: Alexander Wurz

Renningenieure

Maldonado: Xevi Pujolar

Senna: Tom McCullough

Mitarbeiter: 520

Budget: 90 Mio.

Fahrer:

Pastor Maldonado (18)

Bruno Senna (19)

Valtteri Bottas (T)

Fahrzeug:

Bezeichnung: FW34

Baujahr: 2012

Motor: Renault

Statistik:

WM-Titel: 9

GP-Starts: 573

GP-Starts (alle Autos): 1125

GP-Teilnahmen: 577

GP-Siege: 113 (Quote: 10.04%)

Podiumsplätze: 296

Pole-Positions: 126

Schnellste Rennrunden: 130

Ausfälle: 377 (Quote: 33.51%)

Punkte: 2674,00





Renault Sportmodell mit noch effizienterem Motor

Auch das neue Top-Modell der Twingo Baureihe, der Twingo Gordini R.S. erhält das neue Renault Markengesicht. Der kompakte Sportler ist wie alle künftigen Serienmodelle durch den deutlich größer dimensionierten und aufrecht platzierten Rhombus auf den ersten Blick als Renault zu erkennen. Damit das chromfarbene Markenzeichen besser in Erscheinung tritt, hebt es sich deutlich von dem dunklen Hintergrund ab. Im Rahmen der umfassenden Modellpflege hat Renault den agilen 1.6 16V-Sportmotor auf mehr Effizienz getrimmt und den Verbrauch auf 6,5 Liter gesenkt. Der kompakte Sportler ist ab April 2012 zum Preis von 16.990 Euro erhältlich.

Markantes Kennzeichen des neuen Twingo Gordini R.S. ist die dynamisch gestaltete Front mit schwarz hinterlegten Hauptscheinwerfern und großformatigen, chromgefassten Nebelleuchten. Weiteres Merk-

mal ist die neu gezeichnete Frontschürze. Wie bei allen Renault Sportmodellen teilt den Lufteinlass ein geschwungenes Luftleitelement, das sich an das Design der Formel 1-Fahrzeuge anlehnt.

Neben der Front modifizierte Renault auch die Heckpartie des neuen Twingo Gordini R.S. Wie beim Twingo erhält das Sportmodell neu gestaltete Rückleuchten sowie die gewölbte Heckklappe, in die zusätzliche Rückleuchten integriert sind. Der Heckspoiler und der Diffusor unterstreichen den sportlichen Charakter. Weitere Akzente setzen die groß dimensionierten, zweifarbigem 17-Zoll-Leichtmetallräder, die farblich abgesetzten Außenspiegel sowie die Heckscheibe und die hinteren Seitenfenster in dunkler Tönung.

Äußeres Erkennungszeichen des neuen Twingo Gordini R.S. sind die zwei prägnanten Streifen, die von der Motorhaube über das Dach bis zum Heck reichen und als Hommage an die Sportmodelle von

Amédée Gordini, dem Vater aller Markenrennpokale, erinnern. Neben der klassischen Farbkombination „Gordini-Blau“ mit weißen Streifen stehen zwei weitere Grundfarben zur Wahl (Arktis-Weiß und Perlmutt Schwarz-Metallic).

Exklusive Lederpolster und reichhaltige Ausstattung

Das Interieur bietet maßgeschneiderte Renault Sport Sitze mit schwarz-blauem, gestepptem Lederbezug, weiß abgesetzten Ziernähten und Gordini-Emblem. Blauschwarze Lederpolster verkleiden ebenfalls die Türen. Am schwarz-blauen Lederlenkrad markieren zudem zwei weiße Streifen die Geradeausstellung. Der blau-weiß gehaltene Drehzahlmesser und der lederverkleidete Schalthebel runden das sportliche Interieurdesign ab. Wahlweise ist die Innenharmonie auch in schwarz-grau verfügbar.

Darüber hinaus bietet der neue Twingo Gordini R.S. eine umfangreiche Serienausstattung inklusive

Klimaanlage, Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer, 4x15-Watt-CD-Radio mit MP3-Funktion und Bedienungssattelit am Lenkrad sowie Bluetooth-Freisprecheinrichtung. Ebenfalls im Serienumfang enthalten sind die beiden einzeln verschiebbaren Rücksitze.

Agil und effizient: 1.6 16V-Benzinmotor

Der drehfreudige 1.6 16V-Benzinmotor leistet unverändert 98 kW/133 PS, bietet aber im neuen

Twingo Gordini R.S. noch mehr Effizienz: Der Kraftstoffverbrauch ist um 0,2 Liter auf 6,5 Liter auf 100 Kilometer gesunken, die CO₂-Emissionen um fünf Gramm auf 150 Gramm pro Kilometer. Das Maximaldrehmoment von 160 Nm steht bei 4.400 1/min bereit. Den Spurt von 0 auf 100 km/h absolviert der Twingo Gordini R.S. in 8,7 Sekunden. Die Höchstgeschwindigkeit beträgt 201 km/h.

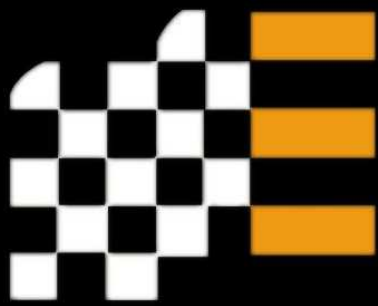
Abschaltbares ESP ab Werk

Der Twingo Gordini R.S. verfügt

serienmäßig über das Elektronische Stabilitätsprogramm ESP mit Untersteuerungskontrolle (USC). Seine Eingriffsparameter sind für eine sportliche Fahrweise ausgelegt, daher korrigiert das ESP später als bei den anderen Twingo-Versionen. Dies erlaubt einen sportlichen Fahrstil, ohne die Sicherheit zu beeinträchtigen. Zudem lässt sich das System für den Einsatz auf der Rennstrecke per Knopfdruck ausschalten.

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





exoto

Exoto wurde im US-Bundesstaat Kalifornien im Jahre 1986 gegründet. Der Name des Unternehmens ist eine vereinfachte Abkürzung für "EXklusive AUTOMobile".

Seit seiner Gründung hat exoto sein Unternehmensziel verfolgt, welches inzwischen schon auf eine 40jährige Familientradition im Bereich Automobil der Familie Keusseyan zurückreicht, das Beste bieten oder nichts.

Anfänglich umfasste das Sortiment

Autozubehör wie KFZ-Abdeckungen und Fussmatten. Diese wurden erfolgreich landesweit unter dem Markennamen „Exoto's Coverup“ vermarktet.

Vor über 10 Jahren richtete das Unternehmen seine Aufmerksamkeit auf den Miniatur-Automodell-Sammler-Markt. Diese Bemühungen haben sich gelohnt, denn schon innerhalb von wenigen Jahren konnte Exoto Inc. ein umfangreiches Sortiment an Automodellen in höchster Präzision und Qualität an-

bieten.

Auch heute setzt Exoto alles daran weiterhin international zu wachsen und dies zur Freude aller Sammler, denn Modelle von Exoto sind wirklich was ganz besonderes.

Gerade was Renault Modelle angeht gibt es was Details, Verarbeitung und Qualität angeht keinen vergleichbaren Modell Hersteller.

Text: Jan Erhartitsch
Fotos: exoto

Renault RE-20 Turbo - Rene Arnoux - GP France 1980 - Finish Line Plus



GPC97091FLP - Limitiert auf 80 Stück weltweit !!!



Williams Renault FW14B - Testfahrzeug - 1992



GPC97114 - Besonderheit: Kohlefaser Karosserie



www.exoto.com







Die E-Mail von Nico Ferrazzo hat mich wirklich überrascht und für Begeisterung gesorgt.

Schließlich meldet sich nicht täglich ein Renault Besitzer mit einem hierzulande doch sehr seltenen Renault 11 Turbo bei mir.

Als ich mir die Fotos und das Datenblatt genau angeschaut habe wurde das Grinsen immer breiter, denn an diesem R11 Turbo stimmt wirklich alles, egal ob es nun die Verarbeitung und Qualität der Arbeiten angeht oder auch das Nico genauestens darauf geachtet hat diesen seltenen Youngtimer nicht durch übertriebene Tuningmaßnahmen zu verunstalten.

Hier wurde Tuning mit Köpfchen betrieben und der Flair des Originals erhalten. Nico und sein Kumpel Dennis griffen dabei auf Teile vom Renault 19 zurück, dem Nachfolgemodell des Renault 11.

Der serienmäßig verbaute 1.4 l

Motor mit 105 PS Leistung mußte weichen um dem 1.8 l aus dem Renault 19 16V Platz zu verschaffen.

Man könnte nun davon ausgehen, daß die dadurch verfügbare Leistung von 135 PS ausreichen müßte um einen R11 Turbo konsequent nach vorne zu treiben, aber Nico reichte diese Leistung bei weitem noch nicht aus und er ging bei der Leistungssteigerung voll aufs Ganze.

So erfuhr der aus dem R19 16V stammende Motor eine komplette Rennsport-Überarbeitung. Der Turbolader wurde durch einen Garrett GT28RS 63 mit maximal 1,1 bar Ladedruck ersetzt und auch sonst wurde hier richtig Hand angelegt wie Schmiedekolben von MCH, Audi RS2 Pleuel, einstellbare Nockenwellenräder, eine frei programmierbare „Trijekt“-Motorsteuerung, Einzelanfertigungen von Ansaug- und Abgaskrümmern ein-drucksvoll unter Beweis stellen.

Bei den Motortuningmaßnahmen konnte sich Nico auf die Firmen „MCH-Häntzschel“ und „www.leistungshunger.de“ jederzeit verlassen, da ihm dort immer mit Rat und Tat geholfen wurde.

Das Ergebnis von nun 322 PS Leistung spricht für sich und ist auch für den R19 16V Motor sicherlich keine alltägliche Leistungsausbeute nach Leistungssteigerungen, schließlich reden wir hier von einer Mehrleistung von fast 190 PS.

Ein Leistungsplus diesen Ausmaßes erfordert natürlich auch ein dementsprechendes Fahrwerk und eine Bremse, die wenn notwendig, auch zupacken kann. Dazu griff Nico erneut ins Renault Regal und verpflanzte beide Achsen vom R19 16V. Zusätzlich kommt an der Vorderachse noch eine H&R Sturzkorrektur Triple zum Einsatz, sowie Bilstein B8 Dämpfer in Kombination mit 50mm KAW Federn.

An der Vorderachse sind nun 283er



Scheiben von Tarox mit 6-Kolben-sätteln für eine schnelle Verzögerung verantwortlich. An der Hinterachse vertraut Nico der Bremse vom R19 16V.

Die zeitlosen OZ „Ultraleggera“ Felgen in den Kultmaßen 7x15 Zoll ET 37 mit 195/50 ZR 15 Toyo Proxess 888 Semislicks stellen die Verbindung zur Fahrbahn sicher.

Äußerlich wurden bewußt nur kleinere Eingriffe vorgenommen, wie die Entfernung der Türgriffe und die Anbringung der Heckstoßstange vom Faceliftmodell, hierbei handelt es sich um einen Nachbau von Kumpel Olli.

Bei der Farbwahl hat Nico mit „Turboblau-Metallic“, ein Original Renault Farbton aus dem Jahre 1984, genau ins Schwarze getroffen.

Auch im Innenraum wurde wieder

mit Bedacht Hand angelegt und nur bestimmte Details verändert. Das Lenkrad wurde neu bezogen und die Nabe verchromt, Zusatzinstrumente in die Mittelkonsole eingelassen und die hinteren Seitenverkleidungen wurden neu angefertigt.

Aufgrund der zu weichen Seriensitze nimmt Nico heute in EKH-Halbschalen im Retrolook Platz und Schroth-Gurte geben bei der Leistung sicherlich ein besseres Gefühl für den Fall der Fälle. Für diesen ist aber auch mit einem pulverbeschichtetem Sparco-Überrollkäfig vorgesorgt.

Kaum vorstellbar, daß dieser Renault 11 gerademal für 500,- Euro in den Besitz des Berliners wanderte und trotz dieses günstigen Preises Rost kein wirkliches Thema war, sieht man von ein paar kleinen Löchern mal ab.

Respekt gebührt Nico und seinen Helfern auf jeden Fall, denn schließlich zog sich die Restauration und der Aufbau über einen Zeitraum von 5 Jahren hin.

Auch Youngtimer Fans wird die Zurückhaltung in Bezug auf das Äußere des R11 Turbo sicherlich entgegen kommen.

Ein Umbau wo sich mal wirklich jemand Gedanken gemacht hat wie man Youngtimer und Tuning unter einen Hut bringt ohne dabei völlig aus dem Rahmen zu fallen.

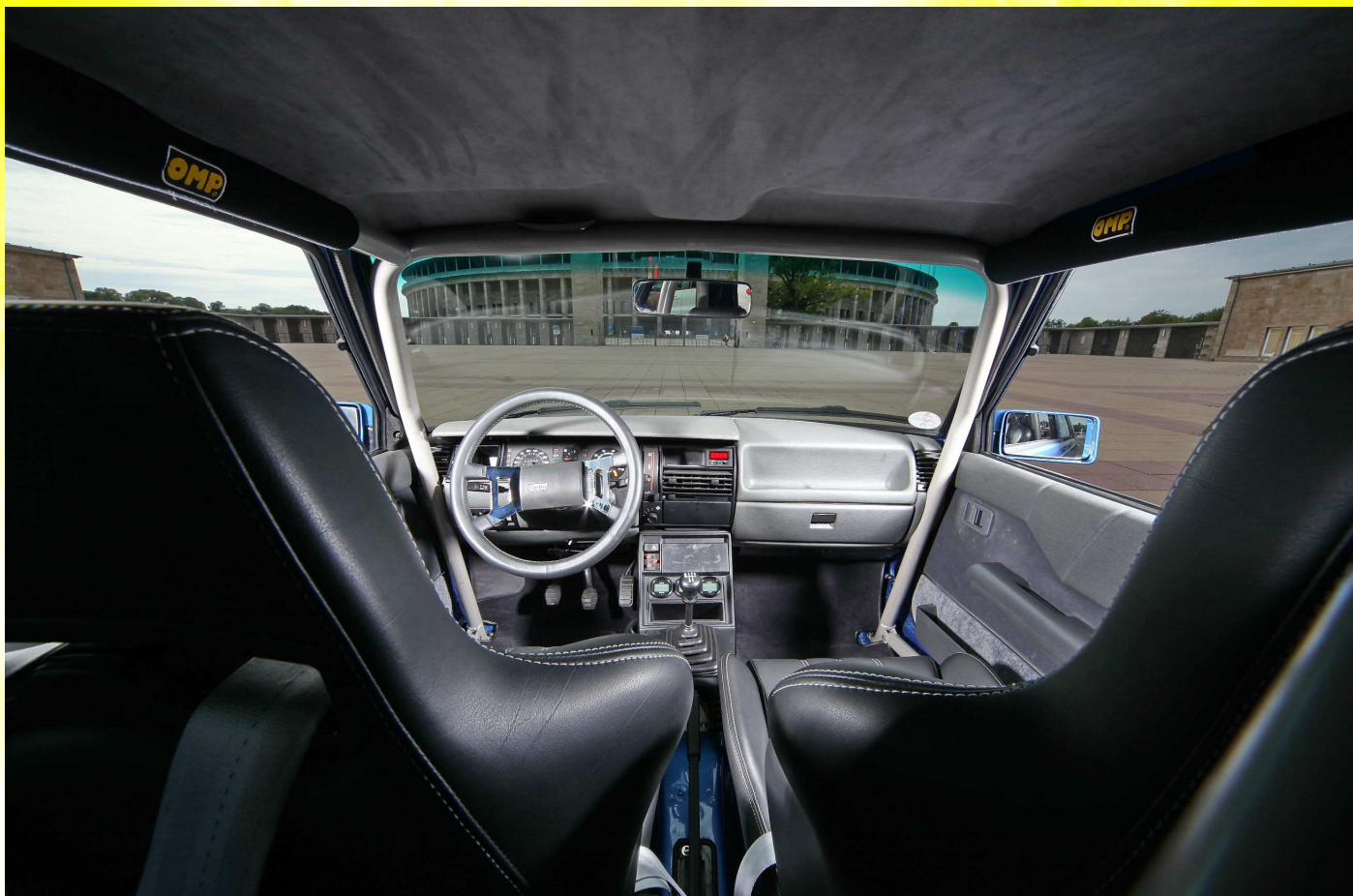
Wer sich den Renault 11 Turbo von Nico in real mal ansehen möchte, dem seien hiermit die „Kreuztage 2012“ empfohlen, denn das wird auch dieser Renault mit am Start sein.

Text: Jan Erhartitsch
Fotos: C.O. Fotovision



Eine Augenweide - Hier stimmt nicht nur die Leistung, sondern auch die Optik. RESPEKT.





Technische Daten

Typ: Renault 11 Turbo

Baujahr: 1984

Motor: Umrüstung auf 1.8 16V vom R19 (F7P), Turbolader Garrett GT28RS 63 mit max. 1,1 bar Ladedruck, Pleuelsitze der Kurbelwelle abdrehen lassen für Audi RS2 Pleuel, VW Sputterlager, Schmiedekolben auf Einzelbestellung von MCH, 82,5 mm 8,3:1, einstellbare Nockenwellenräder aus den originalen Nockenwellenrädern, elektronische Wasserpumpe, SPAL Kühlerlüfter 350 mm, MOCAL Ölkühler, Trijekt frei programmier-

bares Steuergerät, LC1 Breitband-lambda-tool, 322 PS

Bremsen: vorn Tarox 6-Kolbensattel mit 283er Scheiben, hinten vom R19 16V

Fahrwerk: Vorder- und Hinterachse vom R19 16V, Bilstein Dämpfer B8 mit 50 mm KAW Federn, Sturzkorrektur H&R Tripple an der Vorderachse

Rad/Reifen: OZ Ultraleggera 7x15 ET 37 mit 195/50 ZR 15 Toyo Proxess R888 Semislicks

Karosserie: restauriert, Türgriffe entfernt, Heckstoßstange Nachbau

vom Faceliftmodell, Neulackierung in "Turboblau-Metallic" von Renault (1984)

Interieur: EKU-Halbschalensitze im Retrolook bezogen, Schroth Hosenträgergurten, Sparco Überollkäfing pulverbeschichtet, Original Lenkrad neu bezogen und Nabe verchromt, Zusatzinstrumente in der Mittelkonsole, hintere Seitenverkleidungen neu angefertigt

Danke an: Dennis Kuhse, Sven Alius, Christian Schulz, Olli Meyer, MCH Häntzschel, www.leistungshunger.de, Sebastian Bader





[Weitere Bilder hier](#)



Im August 2008 legte sich Christian „Achim“ Schröter sein erstes Megane Cabrio zu. Leider wurde er damit schon nach 4 Wochen in einen Unfall verwickelt, wobei „Achim“ glücklicherweise mit leichten Plessuren davon kam, aber sein Megane Cabrio war schrottreif.

Also ging die Suche nach einem brauchbaren Ersatz los. Im Dezember war dieser über Mobile.de in Solingen gefunden und was sonst als ein Megane Cabrio hätte es wohl sein können.

„Achim“ hatte schon genaue Vorstellungen wohin die Reise, was Tuning betrifft, gehen soll und so schlachtete er im Januar 2009 sein Sparschwein und orderte bei Reichhard Motorsport innerhalb von 1,5 Stunden Teile (Bodykit, Heckspoiler, KW Gewindefahrwerk, Duplex Anlage ab Kat, Rückleuchten, Scheinwerfer, Spiegel, Alufelgen, Domstreben, etc.) für insgesamt ca. 4.500,- Euro.

Die Anpassungsarbeiten liefen bis

auf die Heckstoßstange relativ problemlos, obwohl das Bodykit eigentlich für das Coupe und nicht für das Cabrio produziert wurde. Nachdem alles angepasst war wurden noch die Radläufe gezogen und danach wanderte das Auto im April 2009 zum Lackierer, welcher den weißen Farbton auftrug.

Somit stand dem Start in die 1. Saison mit dem Megane Cabrio nichts mehr im Wege. Aber wie wir wissen folgt nach der Saison oftmals die nächste Umbauphase, so war es auch bei „Achim“. Im Winter 2009/2010 stand Car Hifi auf der To-Do-Liste. Mit einem Kumpel wurden in der heimischen Garage folgende Komponenten eingebaut:

- 1x Rockford Fosgate Power Monoblock
- 1x Rockford Fosgate Power 4 Kanal Endstufe
- 1x Rockford Fosgate Power Subwoofer
- 2x Rockford Fosgate Kondensator 1F

- 3x Rockford Fosgate Power 16,5 Lautsprecher Systeme
- 1x Zenec Moniceiver mit DVBT, Navi, Freisprecheinrichtung usw,
- 9x 7 Zoll TFT Monitore

Außerdem fanden noch günstige Sportsitze aus Ebay ihren Platz im Cabrio.

Kurz vor Ende der Saison 2010 erlitt der Megane einen Motorschaden, worüber sich „Achim“ nicht wirklich ärgerte, sondern dies als Startschuss für einen Motorumbau mit mehr Leistung ansah.

Nachdem endlich der gewünschte F7R Motor inkl. Spenderfahrzeug gefunden war, wurde alles 1 zu 1 getauscht, d.h. Achsen, Bremsen, Motor, Getriebe, Elektrik, etc.

Der Motorblock wurde komplett überholt und etwas bearbeitet. 276° Sportnockenwellen bezogen ihren neuen Arbeitsplatz und die Kanäle wurden eingeschliffen und poliert. Ebenso wurde die Ansaugbrücke bearbeitet und weitere Teile wie

Fächerkrümmer, 200 Zellen Rennkat, eine BMC Carbon Box mit 100mm Ansaugung und ein Chiptuning der Firma Diga-Tec vervollständigen die Umbaumaßnahmen.

Der Motor liefert nun laut Prüfstand eine Leistung von 183 PS - für „Achim“ immer noch nicht genug, daher ist eine Aufladung mittels Turbo schon in Planung.

Momentan steht die Sanierung des Innenraums an. Auf der Essen Motor Show 2011 wurden zwei schwarz/weiße Schalensitze von König gekauft und nun soll das komplette Interieur in diesem Farbschema mit Leder gestaltet werden. Wenn alles klappt, dann können die ersten Ergebnisse auf den diesjährigen Kreutztagen bewundert werden.

Einen Dank bezüglich Lederarbeiten möchte „Achim“ an Christian Gitterer vom Chamer Autoservice richten, dieser kümmert sich nämlich um alle Lederarbeiten, da „Achim“ als Elektriker davon dann doch lieber die Finger läßt.

Desweiteren dankt „Achim“ allen Freunden, Bekannten und sonstigen Leuten die ihn bisher bei seinen Ideen und deren Umsetzung unterstützt haben und auch zukünftig helfen werden.

Ein weiteres Dankeschön geht an das Meganeforum.com wo „Achim“ immer Rat und Hilfe bei dem Thema Motor und Co. fand. Auch Teile wurden hier schnell gefunden.

Außerdem noch Grüße an den „Renault Club Le Mans“.

Text: Jan Erhartitsch / „Achim“
Fotos: Jan Erhartitsch / „Achim“

Überblick
Bilder
Fahrzeugdaten
Anbieter
Leasing
Finanzierung
Versicherung

Renault Megane Cabriolet 1.6

► Individuell & sicher: der Online-Autokredit der Targobank!



Verhandlungsbasis
3.300 EUR
MwSt. nicht ausweisbar
Cabrio/Roadster, Gebrauchtfahrzeug
EZ 07/1997
97.000 km
Benzin
66 kW (90 PS)
Schaltgetriebe

Privatanbieter
[Redacted] Deutschland
[Redacted]
[eMail schreiben](#)

► Alle Bilder zeigen (3)

Fahrzeug parken
Druckansicht
Insert beanstanden
gutefrage.net
Gefällt mir

WEITERE TECHNISCHE DATEN

Hubraum:	1598 cm³
Anzahl Sitzplätze:	4
Anzahl der Türen:	2/3 Türen
Schadstoffklasse:	Euro2
Umweltplakette:	4 (Grün)
Anzahl der Fahrzeughalter:	3
Farbe:	Blau

FINANZIERUNGSANGEBOT

Kaufpreis:	3.300	EUR
Anzahlung:	660	EUR
Laufzeit:	60	Monate

In Kooperation mit CHECK24 [Jetzt berechnen](#)

AUSSTATTUNG

ABS, El. Fensterheber, El. Wegfahrsperre, Leichtmetallfelgen, Scheckheftgepflegt, Servolenkung, Sitzheizung, Zentralverriegelung.

VERSICHERUNGSVERGLEICH

Fahrzeug:	Ortskennzeichen:
☒ Erstfahrzeug ☐ Zweitwagen	z.B. "AC" für Aachen





Sound & Licht - so muss das bei „Achim“ sein :)





Technische Daten

Modell: Megane Cabrio

Leistung: 183 PS

EZ: 08 / 1997

Farbe: Candy Weiss

Fahrwerk: KW Gewindefahrwerk

Räder: Keskin KT4 New Racer mit Maxxis 205/40/16 auf der VA und 225/40/16 auf der HA, Spurplatten VA: 10mm HA: 15mm

Motor: Umbau auf 2.0 16 V, BMC Carbon Dynamic AirBox, diverse Motorteile pulverbeschichtet bzw. lackiert, LED-Beleuchtung im Motorraum,

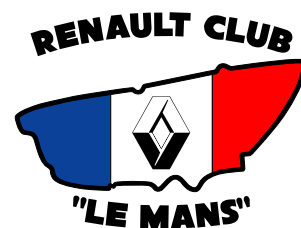
Karosserie: Frontschürze "SL-Design" Eigenanfertigung vom Coupe mit neuen Haltepunkten, Heckschürze "SL-Design" Eigenanfertigung vom Coupe ca. 7cm verlängert, Seitenschweller "SL-Design", Heckspoiler Original vom R19 16V, Motorhaube und Heckklappe komplett clean, Böser Blick Eigenbau, Kotflügel rundum 2cm gezogen, Antenne gecleant, Frontscheinwerfer "Devil Eyes" in schwarz,

Innenraum: Sportledersitze weiß, Plasma Tacho, gecleante Türblätter, elektrisch öffnende Türen, Gearknob Schaltknäuf,

Hifi und Multimedia: Subwoofer, Front-/Hecksysteme und Endstufen aus der "Power" Serie von Rockford Fosgate, Zenec 510 Radio, zwei 7" Monitore im Kofferraum

Das Megane Cabrio von Christian „Achim“ Schröter findet Ihr auch auf YouTube unter folgendem Link:

http://www.youtube.com/watch?v=VkJ08xqbub_4



Termine

März

21. - 25. März

-Techno Classica Essen

22. - 25. März

-Retro Classics

23. - 25. März

-Custom Cars und Tuner Show

-auto mobil Dresden

25. März

-Heaven on Wheel Tuningday 9

April

06. April

-Carfreitag Streetculture Nürnberg

-Carfreitag Tuning Scene München

08. April

-Heide-Twingos Saisoneroöffnungstreffen Bispingen

09. April

-5. Int. Niedersachsen Tunerz DAY

28. April - 01. Mai

-Tuning World Bodensee

Mai

01. Mai

-Tuning World Bodensee

06. Mai

-10. Stollberger Renault Treffen

27. Mai

-10 Years XS CarNight

Juni

02. - 10. Juni

-AMI Leipzig

03. Juni

-8. Int. Tuningday Gollhofen

06. - 09. Juni

-WeinBergTour Leutschach

16. - 17. Juni

-Renault meets Rennsteig

29. Juni - 01. Juli

-Tuning EXPO Saarbrücken

-30. Juni

-World Series by Renault

Juli

01. Juli

-World Series by Renault

-Tuning EXPO Saarbrücken

13. - 15. Juli

-Kreuztage

20. - 22. Juli

-3. Twingowochenende am Edersee

Juli

22. Juli

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

29. Juli

-4. Treffen des RC Rhein - Main



August

04. - 05. August

-Renaultloog Festival

31. August - 02. September

-Der Bergwinkel ruft !!!

September

01. - 02. September

-Der Bergwinkel ruft !!!

15.-16. September

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

22. - 23. September

-Festival Renault

Dezember

01. - 09. Dezember

-Essen Motor Show

Details zu allen Terminen
gibt es unter
www.projekt-renault.de

KREUZTAGE X3

europa's biggest renault show



july 2012 - 13.-15.

www.kreuztage.de

www.facebook.com/kreuztage

Herausgeber

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

Grafik, Satz und Layout

Jan Erhartitsch

Bilder und Texte

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

Copyright

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

Hinweis

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

Kontakt

[anfragen\[at\]projekt-renault.de](mailto:anfragen[at]projekt-renault.de)

Website

www.projekt-renault.de

Twitter

https://twitter.com/#!/projekt_renault

Facebook

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

YouTube

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



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

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