



Projekt-Renault Journal

IN DIESER AUSGABE:

- Neuer Renault Clio GT 120 EDC
- Neuer Scénic XMOD
- Modellpflege für Renault Scénic und Grand Scénic
- Neuer Renault Kangoo
- Elektrotransporter Kangoo Z.E. in neuer Optik
- Concept Car Twizy Renault Sport F1
- Concept Car Twin'Run
- Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8
- Concept Car Twin'Run

- Motorsport News
- F1 News
- Termine

Renault Szene im Wandel:

- Was bringt die Zukunft ?



Twin'Z

Concept Car für aktive Stadtbewohner

DARC

24.Nationales Alpine und Renault Clubtreffen

RENAULT KLASSIK JOURNAL
www.renault-klassik.eu

2.

Fête RENAUTOLOOG

RENAUTOLOOG

13. und 14. September 2014

*Das Festival für
ALLE Renaultfahrer!*

Evenemententerrein, Schorfvenweg 1, 5976PJ Kronenberg, Niederlande



**RENAULT
TRUCKS**

Das Renaultoog Festival ist ein internationales Treffen von ALLES was mit Renault zu tun hat. Hast Du ein Renault Auto, Lieferwagen, Lastwagen, Wohnmobil, Schlepper oder Sportwagen; gebaut zwischen 1898 und 2014? Dan mach bitte mit und melde dich an auf www.renaultoog.com!

Hier gibt es auch alle Tarife.

Das Festival Programm:

- *Viele Renault Autos, Lieferwagen, Lastwagen, Wohnmobile, Schlepper usw.
- *neue Renault Auto, Lieferwagen und Lastwagen
- *Rundfahrt
- *Modellbau und Miniaturen
- *(Ersatz)Teile
- *Club präsentationen
- *Musik
- *Kinderenbelustigungen



RENAULT

DRIVE THE CHANGE



webmaster@renaultoog.nl





Jan Erhartitsch
Herausgeber

Lieber Renault-Fan,

auf die aktuelle Ausgabe müßtet Ihr leider etwas länger warten wie zuerst angekündigt, dies lag schlichtweg an einem Anzeigefehler der Homepage, welcher einen kompletten Neuaufbau mit sich brachte und somit verschob sich auch die Umsetzung des Journals etwas arg weit nach hinten.

Zudem hat mich eine Erkältung auch noch weitere Tage gekostet, aber nun ist die 2. Ausgabe ja endlich fertig und ich hoffe wir haben wieder ein interessantes Gesamtwerk für Euch zusammengestellt.

Aufgrund der verspäteten Veröffentlichung ist der Seitenumfang dafür nun etwas größer, ich hoffe das entschädigt für die längere Wartezeit.

Auch möchten wir uns bei Euch Allen für die zahlreichen Downloads bedanken, die haben unsere Vorstellungen definitiv übertroffen.

Wir sehen uns als Teil der Renault Fan Gemeinde und wir sind natürlich auf Euch, Eure Meinung und Eure Mithilfe angewiesen, denn ohne Euch hätten wir auch nichts zu veröffentlichen.

Aus diesem Grund achten wir auch bei jedem Artikel auf die korrekte Angabe der Foto- und Textquellen, denn wozu sollten wir uns mit fremden Federn schmücken.

Für mich persönlich war das 24. Ringtreffen des DARC am Nürburgring definitiv eine Erfahrung die mich über einiges anders denken lässt in Bezug auf die Renault Szene, aber dazu mehr im 2. Teil des Artikels über die Renault Szene und die Zukunft.

Sorry an Alle, daß ich nicht so fit war an diesem Tag, aber 7,5 Stunden Anfahrt, dann noch den ganzen Tag und Abend Programm, daß mach ich nächstes Jahr definitiv so in dieser Form nicht mehr.

Nun aber genug der vielen Worte, ich wünsche Euch eine schöne Saison und jetzt viel Spaß beim Lesen.

Jan Erhartitsch

INHALT

AUSGABE 2/2013

03 Vorwort

04 Inhalt

RENAULT NEWS

06 83. Genfer Auto-Salon

07 Renault Kompaktvans mit neuem Markengesicht und ENERGY-Motor

08 Renault Twizy startet bei Carsharing-Projekt RUHRAUTOe

10 Renault Master jetzt noch sparsamer

11 Mit Renault zum roten Teppich beim „new faces award FILM 2013“

12 Neuer Renault ZOE macht Elektromobilität erschwinglich

16 Open-Air-Fahrvergnügen mit hocheffizienten Antrieben

18 Neue „Paris“-Sondermodelle von Renault

20 Renault stiftet 17 Elektrofahrzeuge für soziale und kulturelle Projekte

RENAULT MOTORSPORT NEWS

22 Explosives Starterfeld mit Spannungsgarantie im Renault Clio Cup Bohemia 2013

24 Überwältigende Resonanz auf anstehende Formel Renault 2.0 NEC-Saison

26 Hendrik Raschke startet in der Renault Twingo R1 Deutschland Trophy

28 Stefano Comini als Favoritenschreck: Ex-Mégane Trophy-Champion bereichert Clio Cup Bohemia

RENAULT F1 NEWS

- 30 Lotus-Pilot Kimi Räikkönen gewinnt Formel 1-Auftakt in Australien
- 32 Doppelsieg für Infiniti Red Bull Racing und Renault Sport F1 in Malaysia
- 34 Platz zwei für Kimi Räikkönen in hochspannendem Grand Prix
- 36 Platz eins bis drei für die Formel 1-Motoren von Renault beim Grand Prix von Bahrain
- 38 Kimi Räikkönen setzt die Serie von Podestplatzierungen für Renault beim Spanien-Grand Prix fort
- 40 Zwei Podestplätze für Renault Sport F1 in Monaco

DACIA NEWS

- 42 Dacia Duster mit mehr Ausstattung zum unveränderten Preis
- 43 Neuer Dacia Logan MCV feiert Weltpremiere
- 46 Duster Destination: Sonderserie mit auffälliger Optik

RENAULT KLASSIK

- 48 Die Renault Historie - Teil 6

TITEL THEMEN

- 52 Neuer Renault Clio GT 120 EDC
- 56 Neuer Scénic XMOD
- 60 Modellpflege für Renault Scénic und Grand Scénic
- 66 Neuer Renault Kangoo
- 70 Elektrotransporter Kangoo Z.E. in neuer Optik
- 72 Renault Twin'Z: Concept Car für aktive Stadtbewohner
- 78 Concept Car Twizy Renault Sport F1 im Renntrim und mit Formel 1-Technik
- 84 Concept Car Twin'Run: Hommage an den Renault 5 Turbo
- 90 Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 mit Komplettausstattung
- 96 Renault Szene im Wandel: Was bringt die Zukunft ? - Teil 2

RENAULT SZENE

- 98 Megane „Red Black Beauty“ aus Belgien von Sandro Maus
- 104 24.Nationales Alpine und Renault Clubtreffen des DARC
- 109 RHOMBUS - Nun auch online lesbar
- 110 Veranstaltungskalender
- 112 Impressum



Der neue Renault Captur feiert auf dem 83. Genfer Auto-Salon seine Weltpremiere. Renault präsentiert das erste Kompakt-Crossover-Modell der Marke im Rahmen der Pressekonferenz mit Carlos Ghosn, Präsident und Chief Executive Officer von Renault, am 5. März um 12:45 Uhr auf dem Stand 4130 in Halle 4.

Der vielseitige Renault Captur vereint ausdrucksstarkes SUV-Design, die praktischen Vorzüge moderner Vans und den Fahrkomfort einer Kompaktlimousine zu einer vollkommen neuen Fahrzeuggattung, die allen Ansprüchen an hohe Alltagstauglichkeit gerecht wird. Nach dem Clio IV ist der urbane Crossover Captur das

zweite völlig neu konzipierte Modell, das nach der sinnlichen Formensprache des Renault Designchefs Laurens van den Acker gestaltet ist.

Im Mittelpunkt des Renault Messeauftritts steht außerdem die neue Generation der Kompaktvans Scénic und Grand Scénic. Die rundum aktualisierten Bestseller sind ab April 2013 mit neuem Markengesicht erhältlich.

Als weitere Neuheit stellt Renault den besonders sparsamen ENERGY TCe 130-Benziner vor, der in Scénic und Grand Scénic rund 15 Prozent weniger Kraftstoff als der Vorgänger benötigt. Damit zählen die Renault Kompakt-

vans zu den verbrauchsgünstigsten Benzinern ihrer Klasse.

Mit dem neuen Scénic Xmod präsentiert Renault auf dem Genfer Auto-Salon darüber hinaus eine Crossover-Variante des beliebten Kompaktvans. Der attraktive Fünfsitzer kombiniert ausdrucksstarkes Design mit moderner Antriebstechnik.

Dank der „Extended Grip“-Traktionskontrolle und der erhöhten Bodenfreiheit eignet sich der Scénic Xmod auch für Ausflüge abseits befestigter Straßen.

*Fotos: Renault-Presse
Text: Caroline Engelhardt*



Renault präsentiert auf dem 83. Genfer Auto-Salon (5. bis 17. März 2013) die neue Generation der Kompaktvans Scénic und Grand Scénic. Die Bestseller sind ab April 2013 mit neuem Markengesicht und dem besonders sparsamen ENERGY TCe 130-Benziner in Deutschland erhältlich. Mit dem wirtschaftlichen Vierzylinder benötigt der Renault Scénic im Durchschnitt lediglich 6,2 Liter Super pro 100 Kilometer und damit 15 Prozent weniger Kraftstoff als der Vorgänger (Grand Scénic ENERGY TCe 130: 6,4 l/100 km) .1. Damit zählen die Renault Kompaktvans zu den verbrauchsgünstigsten Benzinern ihrer Klasse.

Scénic und Grand Scénic präsentieren sich in der jüngsten Evolutionsstufe mit dem neuen, unverwechselbaren Renault Markengesicht. Kenn-

zeichen ist der mittig platzierte Rhombus auf der glänzend schwarzen Kühlermaske, die mit den Frontscheinwerfern eine harmonische Einheit bildet.

Mit Details wie dem Navigationssystem Carminat TomTom® 2.0 LIVE, der 2-Zonen-Klimaautomatik, der akustischen und visuellen Einparkhilfe hinten sowie dem schlüssellosen Start- und Zugangssystem Keycard Hands-free setzen Scénic und Grand Scénic weiterhin Komfortmaßstäbe in ihrem Segment. Auch die klangstarken Bose® Soundsysteme sind für die Renault Kompaktvans weiterhin erhältlich. Darüber hinaus lässt sich für Scénic und Grand Scénic das Visio-System® ordern, das die aktive Sicherheit erhöht und dazu beitragen kann, Unfälle zu verhindern. Das kamerabasierte System beinhaltet

den Spurwarn- und den Fernlichtassistenten.

Höchste Qualitätsstandards im Traditionswerk

Renault fertigt die neue Generation von Scénic und Grand Scénic im Werk Douai. Seit der Markteinführung 1996 sind hier 4,3 Millionen Kompaktvans von den Bändern gerollt. Ab 2014 werden in der nordfranzösischen Fertigungsstätte auch die neuen Oberklassemodelle der Marke produziert. Renault hat 420 Millionen Euro in die Modernisierung des Werks investiert, um die hohen internen Qualitätsanforderungen zu erfüllen. Der Plan „Douai certified quality“ beruht auf vier Säulen und bezieht alle Mitarbeiter bei der Umsetzung höchster Qualitätsstandards bis ins kleinste Detail ein.

*Fotos: Renault-Pressé
Text: Thomas May-Englert*



Elektro-Zweisitzer ab 30. März im Ruhrgebiet zu mieten

Der rein elektrische Renault Twizy sorgt ab dem 30. März für nachhaltige Elektromobilität im Ruhrgebiet. Fünf der trendigen Zweisitzer können dann von jedermann an einem der zehn Standorte des Carsharing-Projekts RUHRAUTOe in Essen, Bottrop und ab Ende April auch in Bochum gemietet werden. Die einmaligen Registrierungskosten für das bundesweit erste Pilotprojekt mit reiner Elektroautoflotte beträgt 9,90 Euro und beinhaltet bereits 20 Freikilometer. Darüber hinaus zahlen Nutzer für den flotten City-Flitzer einen Mietpreis von zwei Euro pro Stunde.

„Wir freuen uns, dass der Renault Twizy ab sofort auch im Carsharing zum Einsatz

kommt“, erklärte Reinhard Zirpel, Vorstand Kommunikation der Renault Deutschland AG, bei der Fahrzeugübergabe in Essen. „Renault hat den rein elektrischen Zweisitzer mit geringem Gewicht, kompakten Abmessungen und dem spontan ansprechenden Elektroantrieb speziell für den Stadtverkehr entwickelt. Gerade das dicht besiedelte Ruhrgebiet eignet sich bestens für den Einsatz des Twizy“, so Zirpel weiter.

Renault Twizy Marktführer bei Elektromodellen

Der Renault Twizy ist seit seiner Markteinführung Anfang 2012 das erfolgreichste Elektrofahrzeug in Deutschland: Mit rund 2.500 Zulassungen hat sich der wendige Zweisitzer als Kultmobil für Stadtbewohner aller Altersgruppen etabliert und spielt dabei seine Vorzüge

Emissionsfreiheit, niedrige Betriebskosten und geringen Parkplatzbedarf voll aus.

Fahrer und Beifahrer sitzen in dem Cityflitzer mit der umweltschonenden Antriebstechnik hintereinander in einer hochsteifen Sicherheitsfahrgelegenheit. Mit 2,3 Meter Gesamtlänge und 1,2 Meter Breite benötigt der Elektrostromer nur geringfügig mehr Verkehrsfläche als ein großer Motorroller und bewegt sich mit seinem kleinen Wendekreis äußerst wendig im Straßenverkehr. Auch das Parken mit dem speziell für den Stadtverkehr entworfenen Fahrzeug eröffnet bislang ungekannte Möglichkeiten: So darf der Twizy in Deutschland auch quer parken, wenn er nicht über Parkplatzmarkierungen hinausragt oder andere Verkehrsteilnehmer behindert.



Dank seines niedrigen Gewichts von 450 Kilogramm – inklusive der 100 Kilogramm schweren, wartungsfreien Lithium-Ionen-Batterie – erreicht der Twizy darüber hinaus eine praxisgerechte Reichweite von 100 Kilometern nach innerstädtischem Zyklus ECE-15 .1. Der Twizy ist in zwei Leistungsstufen mit 4 kW/5 PS oder 13 kW/18 PS erhältlich.

Bundesweit erstes Carsharing-Projekt mit reiner Elektroflotte

Seit dem Start von RUHRAUTOe haben die Nutzer zusam-

men schon 20.000 Kilometer rein elektrisch zurückgelegt. Neben Privatkunden haben auch Firmen das Carsharing-Projekt für sich entdeckt und mieten die Fahrzeuge monatsweise. Die Tagespreise variieren je nach Fahrzeugmodell zwischen 24 und 75 Euro.

Das im November 2012 gestartete Pilotprojekt RUHRAUTOe ist eine Initiative der Universität Duisburg-Essen (UDE), des Verkehrsverbundes RheinRuhr (VRR), der Viva-west Wohnen GmbH und der Drive-CarSharing GmbH. Das

Projekt wird im Rahmen der „Modellregionen Elektromobilität“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) mit 1,8 Millionen Euro gefördert. Koordiniert werden die Programme in verschiedenen Bundesländern von der NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie.

Fotos: Renault-Presse
Text: Caroline Engelhardt



Diesel ENERGY dCi 100 und ENERGY dCi 125 mit Top-Effizienz

Mit den neuen, wirtschaftlichen Dieselmotoren ENERGY dCi 100 und ENERGY dCi 125 wird der Renault Transporter Master noch sparsamer: Der robuste Kastenwagen benötigt mit dem durchzugsstarken Common-Rail-Selbstzünder in den beiden Leistungsstufen mit 74 kW/100 PS und 92 kW/125 PS lediglich 7,4 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, was CO₂-Emissionen von 195 Gramm pro Kilometer entspricht. Basis für den moderaten Verbrauch sind moderne Effizienztechnologien von Renault wie das serienmäßige Start & Stop-System und das Energy Smart Management zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie (Rekuperation).

Die neuen ENERGY-Motoren

für den Master basieren auf dem 2010 präsentierten 2,3-Liter-Selbstzünder. Die konsequente Weiterentwicklung macht den Vierzylinder zum Vorbild für Effizienz in der Transporterklasse. Im Vergleich zur ersten Evolutionsstufe sank der Verbrauch um 1,0 Liter Kraftstoff pro 100 Kilometer, gleichzeitig reduzierte sich der CO₂-Ausstoß um 26 Gramm pro Kilometer. Der Master ermöglicht mit den neuen ENERGY-Motorisierungen in Verbindung mit dem 105 Liter fassenden Kraftstofftank eine durchschnittliche Reichweite von 1.418 Kilometer.

Wegweisende Technik für maximale Effizienz

Grundlage für die herausragende Effizienz des neuen Renault Master sind unter anderem die serienmäßige Start & Stop-Automatik sowie

das Generator-Management zur Rückgewinnung von Bewegungsenergie beim Bremsen und im Schubbetrieb (Energy Smart Management).

Beim Antrieb setzt Renault auf das Downsizing-Konzept. Dahinter stehen besonders kompakte, aber dennoch leistungsstarke Motoren mit Turboaufladung, die sparsam im Verbrauch sind und nur geringe Emissionen ausstoßen. Der 2,3-Liter-Selbstzünder produziert durch ein geringeres Hubvolumen weniger Reibungsverluste als die früheren 2,5-Liter-Triebwerke, was in Kombination mit optimierten Turboladern zu einem insgesamt günstigeren Wirkungsgrad führt.

Foto: Renault-Presse

Text: Thomas May-Englert



Renault setzt Partnerschaft mit Hubert Burda Media fort

Renault ist Hauptpartner des BUNTE new faces award FILM 2013. Prominente, Nominierte und Gäste fahren in dem rein elektrischen Cityflitzer Twizy und der Limousine Fluence Z.E. am roten Teppich vor, wenn am 25. April 2013 Nachwuchsstars im Berliner Tempodrom ausgezeichnet werden.

Renault stellt als offizieller Automobilpartner des „new faces award FILM 2013“ insgesamt 27 Fahrzeuge für den Shuttle-Service. Im Rahmen des renommierten Events haben

Preisträger, Jurymitglieder und prominente Gäste aus Film und Fernsehen die Gelegenheit, die rein elektrisch betriebenen Z.E.-Modelle (Zero Emission) von Renault in der Praxis zu erleben und in dem zweisitzigen Cityflitzer Twizy selbst am roten Teppich vorzufahren. Ebenso steht die Elektro-Limousine Fluence Z.E. für den Shuttle zum roten Teppich zur Verfügung.

Das Engagement von Renault beim new faces award hat bereits Tradition für die Elektrofahrzeugpalette des französischen Automobilherstellers: Auch im letzten Jahr waren Fluence Z.E. und

Twizy für den bekannten Burda Award im Einsatz. Am 25. April feiert nun die neue Kompaktklimousine ZOE ihr Debüt auf dem roten Teppich.

Beim „BUNTE new faces award FILM 2013“ werden hoffnungsvolle Nachwuchstalente in drei Kategorien mit dem begehrten roten Panther ausgezeichnet: „Beste Nachwuchsschauspielerin“, „Bester Nachwuchsschauspieler“ und „Bester Debütfilm“.

*Foto: Renault-Presse
Text: Caroline Engelhardt*



Elektrofahrzeug mit zahlreichen Innovationen

Bereits als viertes Modell mit rein batteriebetriebenen Antrieb bringt Renault den kompakten ZOE auf den Markt. Der Fünftürer im Format des Renault Clio wurde von Anfang an ausschließlich für den Elektroantrieb konzipiert. Erstmals ließen sich daher wegweisende E-Technik-Innovationen in einem Großserienfahrzeug verwirklichen. Hierzu zählen die energiesparende Klimatisierung nach dem Prinzip einer Wärmepumpe und das patentierte Ladesystem „Chameleon® Charger“, das es ermöglicht, die Batterie des ZOE auf vier Arten mit Energie zu versorgen. Zum Preis eines vergleichbaren Kompaktmodells mit Dieselmotor macht der ZOE auf diese Weise Elektromobilität für breite Kundensektoren erschwinglich – ohne Abstriche bei Komfort und Si-

cherheit machen zu müssen.

Mit dem neuen ZOE setzt Renault seine Elektrofahrzeug-Offensive konsequent fort und unterstreicht seine führende Rolle als Volumenhersteller von „Zero Emission“-Modellen.

Der ZOE vertritt mit 4,085 Meter Länge, 1,730 Meter Breite, 1,562 Meter Höhe und 2,588 Meter Radstand das Maßkonzept der populären Kompaktklasse. Das Kofferraumvolumen des Fünftürers beträgt 338 Liter, ein Bestwert im Segment der kompakten Kleinwagen. Durch Umklappen der Rückbank lässt sich das Fassungsvermögen auf 1.225 Liter nach VDA-Norm vergrößern.

Kraftvoller Elektromotor für souveränen Fahrspaß

Der Elektromotor des ZOE leistet 65 kW/88 PS und über-

trägt seine Kraft über eine konstante Untersetzung auf die Vorderräder. Das Maximaldrehmoment von 220 Nm steht bereits beim Anfahren zur Verfügung, was eine kraftvolle Beschleunigung aus dem Stand ermöglicht. Die Höchstgeschwindigkeit wird bei 135 km/h elektronisch abgeregelt, um die Reichweite zu optimieren.

Die flache Lithium-Ionen-Batterie mit einer Kapazität von 65 Ah wird vom Kunden gegen eine geringe Monatsgebühr gemietet. Der Energiespeicher ist in Unterflurbauweise in dem bei einem Front- und Heckaufprall besonders sicheren Bereich innerhalb des Radstandes untergebracht, so dass der Innen- und Kofferraum uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Die Einbauposition sorgt außerdem für einen günstigen Schwerpunkt.

„Range OptimizER“ ermöglicht bis 210 Kilometer Reichweite

Mit seiner Reichweite von bis zu 210 Kilometern 1 setzt der ZOE neue Maßstäbe für alltagstaugliche Elektromobilität. Möglich wird dieser Wert durch die neu entwickelte, serienmäßige Range OptimizER-Technologie, die die Reichweiteschwankungen verringert, die durch Streckenprofil und Innenraumklimatisierung zustande kommen. Der Aktionsradius steigt hierdurch um bis zu 25 Prozent.

Zentraler Bestandteil des Range OptimizER und Weltpremiere im Automobilbereich ist die Innenraumklimatisierung nach dem Prinzip einer 2-Kreis-Wärmepumpe. Da ein Großteil der Energie zum Heizen und Kühlen nicht mehr aus der Batterie, sondern aus der Umgebungsluft bezogen wird, benötigt das System deutlich weniger elektrische Energie.

Um Energie zu sparen, verfügt das Klimatisierungssystem außerdem über die Vorschaltfunktion. Solange das Fahrzeug an der Ladestation angeschlossen ist, wird für das Kühlen oder Heizen des Innenraums ausschließlich Strom aus dem Netz genutzt. Angenehmer Nebeneffekt: Bereits beim Einsteigen herrschen angenehme Temperaturen.

Effiziente Rückgewinnung von Bewegungsenergie

Zum Range OptimizER zählt darüber hinaus ein Bremssystem mit effizienterer Rückgewinnung von Bewegungsenergie (Rekupe-

ration). Nicht nur beim Gaswegnehmen wird die Bewegungsenergie der Räder durch den Elektromotor in elektrische Energie umgewandelt, um die Batterie zu laden, sondern auch beim aktiven Tritt aufs Bremspedal. Das System verteilt in diesem Fall den Verzögerungsbefehl situationsgerecht zwischen Rad- und Motorbremse, um die Wirkung der Motorbremse zum Nachladen der Batterie maximal zu nutzen.

Dritter Baustein des Range OptimizER sind die exklusiv für den ZOE entwickelten Leichtlaufreifen vom Typ Michelin ENERGYTM E-V im 15- oder 16-Zoll-Format mit besonders niedrigem Rollwiderstand.

Chameleon® Charger ermöglicht Schnellladung

Höchste Flexibilität und optimale Reichweite im Alltag garantiert das patentierte Batterieladesystem Chameleon® Charger, das im ZOE seine Weltpremiere feiert. Damit kann die Batterie auf vier Arten mit Energie versorgt werden, darunter per Schnellladung an einer 400-Volt-Drehstrom (AC)-Station. Eine leere Batterie lässt sich dann in nur 30 Minuten auf 80 Prozent ihrer Ladekapazität laden.

Renault R-Link: Multimedia-system mit Online-Zugang

Seine Vorreiterfunktion bei der alltagstauglichen Elektromobilität untermauert der ZOE mit dem neuen multifunktionalen Mediasystem Renault R-Link mit Online-Anbindung. Das serienmäßige Gerät funktioniert dank des 7-Zoll (18-cm)-

Touchscreen-Monitors wie ein Tablet-Computer, der fest in die Armaturentafel integriert ist. Klare, logische Menüs und Icons erlauben die intuitive Bedienung, ohne den Fahrer vom Verkehrsgeschehen abzulenken. Über die Basisfunktionen Radio, Telefonie, Navigation, Multimedia und Fahrzeuginformationen hinaus ist die Nutzung von Applikationen möglich, die sich aus dem neu geschaffenen Renault R-Link Internet Store herunterladen lassen.

Bereits vorinstalliert ist eine App mit Tipps für eine besonders sparsame Fahrweise. Außerdem kann der Fahrer mit dem System Art und Zeitpunkt der Ladung programmieren und auf seine E-Mails zugreifen. Alternativ zum Touchscreen-Monitor lässt sich das System per Lenkradfernbedienung oder Spracherkennung steuern.

Die speziell an die Anforderungen von Elektrofahrzeugen angepasste TomTom®-Navigation ermittelt bei der Routenwahl die Restreichweite, schlägt die energieeffizienteste Strecke vor und informiert über die nächstgelegenen Ladestationen.

Mehr Flexibilität durch vernetzte Services

Mit vernetzten Services wie „My Z.E. Inter@ctive“ (Serie für Intens und Zen) lässt sich die Flexibilität des ZOE weiter steigern. Der Dienst erlaubt es, die Batterieladung und die Vorklimatisierung des Fahrzeuginnenraums aus der Ferne per PC oder Smartphone zu programmieren und zu steuern.



Außerdem kann der ZOE Besitzer Reichweite und Ladedauer abfragen.

Vorbildliche Aerodynamik steigert Effizienz

Die intelligent konzipierten und geschickt im Fahrzeug platzierten Elemente des Elektroantriebs ermöglichen ein völlig neues Fahrzeugdesign. Kennzeichen ist die aerodynamische Form mit kurzer Motorhaube und tropfenförmigem Heck. Der cw-Wert von 0,329 gehört zu den besten der Klasse. Dazu tragen auch die speziell geformten

Radabdeckungen bzw. Leichtmetallräder bei.

Reichhaltige Ausstattung ab Werk

Der ZOE überzeugt schließlich auch durch seine hochwertige Komfortausstattung. Bereits die Basisversion Life beinhaltet das multifunktionale Renault R-Link-System, die Klimaautomatik, den Tempopiloten mit Geschwindigkeitsbegrenzer, die Berganfahrhilfe Hill Start Assist und den Chameleon® Charger für bis zu vier Lademodi. In den Ausstattungen Intens und Zen kommen Licht-

und Regensensor, Einparkhilfe hinten (Intens: inkl. Rückfahrkamera), das Radio „3D Sound by Arkamys®“, das schlüssellose Zugangs- und Startsystem Keycard Handsfree und Leichtmetallräder im 16-Zoll-Format hinzu.

In der Ausstattung Zen macht darüber hinaus das Take Care-Paket mit Schadstoffsensor, Luftionisator und aktivem Duftspender für belebende oder entspannende Aromen den ZOE zur Wellness-Oase auf Rädern.

*Fotos: Renault-Press
Text: Thomas May-Englert*



**DER NEUE RENAULT ZOE
DIE 10 HIGHLIGHTS**

ERSTES 
KOMPAKT-ELEKTROAUTO
ZUM PREIS EINES
DIESELFahrZEUGS

RANGE OPTIMIZER
FÜR BIS ZU
210 KM
REICHWEITE

KOFFERRAUM-
VOLUMEN VON 
338 BIS 1.225 L

UMWELTSCHÖNENDE
LITHIUM-IONEN-
BATTERIE 

REKUPERATION
DURCH BI-MODALES 
BREMSSYSTEM



ENERGIEEFFIZIENTE
KLIMAAANLAGE NACH
WÄRMEPUMPEN-PRINZIP 

ONLINE- 
MULTIMEDIASYSTEM
R-LINK IN SERIE


STANDARDANSCHLUSS FÜR ALLE
LADEMÖGLICHKEITEN

CHAMELEON®
4 CHARGER FÜR 
LADEMODI

EFFIZIENTER
ELEKTROMOTOR
MIT **90%**
WIRKUNGSGRAD



DRIVE THE CHANGE





Neue Renault Mégane Coupé-Cabriolet Collection 2013

Mit besonders sparsamen Motoren und neu gestaffelten Ausstattungsniveaus hat Renault das Mégane Coupé-Cabriolet für die kommende Saison gründlich aufgewertet. Ab sofort steht für das elegante Hardtop-Cabrio der besonders effiziente ENERGY dCi 130 mit Start & Stop-Automatik und Rückgewinnung von Bremsenergie zur Verfügung, der lediglich 4,4 Liter Dieselmotorkraftstoff auf 100 Kilometer benötigt. Weitere Motoreneuerung ist der sparsame Benziner ENERGY TCe 130 mit Direkteinspritzung, der jetzt ebenfalls die modernen Renault Effizienztechnologien an Bord hat

und 6,4 Liter Benzin pro 100 Kilometer verbraucht. 1

Der ENERGY dCi 130 Start & Stop eco2 vereint Fahrspaß mit hoher Wirtschaftlichkeit. Der 1,6-Liter-Turbodiesel mit 96 kW/130 PS ist 22 Prozent sparsamer als sein Vorgänger und stößt lediglich 115 Gramm CO₂ pro Kilometer aus. Neben exzellenten Verbrauchswerten bietet der Vierventiler viel Fahrspaß: Er ermöglicht den Spurt von 0 auf 100 km/h in 10,8 Sekunden und 210 km/h Höchstgeschwindigkeit. Das maximale Drehmoment von 320 Nm bei 2.000 1/min gewährleistet kraftvollen Durchzug bereits bei niedrigen Drehzahlen und begünstigt eine gelassene, kraftstoffsparende Fahrweise.

Agiler Fahrspaß mit hochmodernem Benzin-Direkteinspritzer

Als weitere Motorisierung für das Mégane Coupé-Cabriolet ist der innovative 1,2-Liter-Turbobenziner mit Direkteinspritzung ENERGY TCe 130 Start & Stop (97 kW/132 PS) erhältlich, der rund 15 Prozent weniger Kraftstoff benötigt als der Vorgänger. Mit einem durchschnittlichen Verbrauch von 6,4 Litern pro 100 Kilometer sowie einer CO₂-Emission von 145 Gramm pro Kilometer gehört er ebenfalls zu den sparsamsten und umweltschonendsten Modellen im Segment.

Der Vierzylinder mit Aluminiumkopf, 4-Ventil-Technik



und zwei oben liegenden Nockenwellen zeichnet sich durch große Laufruhe aus und bietet auf Autobahn und Landstraße gleichermaßen Fahrspaß. Der Turbolader arbeitet dank seines geringen Durchmessers nahezu verzögerungsfrei.

Top-Ausstattung in Serie

Äußeres Merkmal der Mégane Coupé-Cabriolet Collection 2013 sind LED-Tagfahrlichter und die neu gestalteten Leichtmetallräder.

Bei den Ausstattungen haben die Kunden zukünftig die Wahl zwischen Dynamique, Luxe und GT. Bereits die Basisausstattung Dynamique verfügt über Komfortdetails wie Klimaanlage, CD-Radio mit USB-

und Aux-in-Anschluss sowie Bluetooth®-Freisprecheinrichtung. Dazu kommen der Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer und die Einparkhilfe hinten. Das noch umfangreichere Ausstattungsniveau Luxe umfasst das Zugangssystem Keycard Handsfree, das Navigationssystem Carminat TomTom® LIVE mit Kartenmaterial für Europa, die Klimaautomatik sowie das hochwertige Arkamys®-Soundsystem. Darüber hinaus zeichnet sich die Luxe-Version durch die hochwertige Lederausstattung aus, die in drei Farbtönen erhältlich ist. Das sportliche Topmodell Mégane Coupé-Cabriolet GT ist an den groß dimensionierten, exklusiven 18-Zoll-Leichtmetallrädern und den im Stoßfän-

ger integrierten LED-Tagfahrlichtern in Bumerang-Form zu erkennen. Darüber hinaus verfügt die dynamische Variante über das Sportfahrwerk.

Mit modifiziertem Innenraum startet das limitierte Sondermodell Mégane Coupé-Cabriolet Floride Collection 2013 ins Frühjahr. Merkmal der hochwertig ausgestatteten Cabrio-Edition sind die exklusive Lederpolsterung in Schwarz und die neue Außenlackierung Black Pearl-Schwarz Metallic. Dazu kommen die neu gestalteten 17-Zoll-Leichtmetallfelgen in Schwarz oder Ivory Beige.

Fotos: Renault-Presse
Text: Thomas May-Englert



Top-Komfort zum Vorzugspreis

Edle Optik, eine hochwertige Komfort- und Sicherheitsausstattung sowie ein Kundenvorteil von bis zu 2.010 Euro kennzeichnen die neue Sonderedition „Paris“ für die Renault Modelle Twingo, Mégane, Scénic, Grand Scénic, Laguna, Espace und Koleos. In Kombination mit den exklusiv für die Paris-Modelle geschnürten Deluxe- und Business-Paketen steigt der Preisvorteil sogar auf bis zu 3.270 Euro. Die attraktiven Sondermodelle sind ab sofort bestellbar.

Twingo, Mégane, Scénic,

Grand Scénic und Laguna Paris basieren jeweils auf der Ausstattung Expression. Bei Espace und Koleos markiert die Edition Paris das neue Einstiegsniveau. Zum Ausstattungsinhalt der Paris-Sondermodelle zählen modellübergreifend Klimaanlage oder -automatik, die MP3-fähige Audioanlage, Nebelscheinwerfer und Lederlenkrad.

Renault bietet das Sondermodell Paris für den Twingo bereits ab 11.290 Euro, für Mégane 5-Türer und Grandtour Paris ab 16.900 bzw. 17.990 Euro und für Scénic und Grand Scénic ab 19.990

bzw. 21.190 Euro an. Laguna und Laguna Grandtour Paris sind ab 23.990 Euro erhältlich, der Koleos Paris ab 28.200 Euro sowie Espace und Grand Espace Paris ab 32.440 bzw. 34.440 Euro.

Zusätzlich können die Kunden von den Vorteilen der Renault relax Finanzierung profitieren. Neben einem effektiven Jahreszins von 1,99 Prozent zählt hierzu eine 4-Jahres-Garantie inklusive aller Wartungen und Mobilitätsgarantie.

Fotos: Renault-Presse
Text: Thomas May-Englert







Engagement für karitative Organisationen

Renault verlost bundesweit 12 Kangoo Z.E. und fünf Fluence Z.E. an karitative Organisationen. Die 17 batteriebetriebenen Renault Fahrzeuge waren bereits im Rahmen des Programms „Modellregionen Elektromobilität“ bei namenhaften Pilotkunden im Einsatz.

Mit Ende der Testphase stellt der französische Hersteller die Elektrofahrzeuge jetzt für soziale und kulturelle Projekte zur Verfügung. Vereine und Organisationen können sich in Kürze mit einer kurzen Projektbeschreibung bewerben. Die Gewinner erhalten das Elektroauto per Schenkungsurkunde übertragen und müssen zu-

künftig lediglich die Kosten für die monatliche Batteriemiete und die Stromkosten übernehmen.

„Nach dem erfolgreichen Einsatz im Programm ‚Modellregionen Elektromobilität‘ freuen wir uns, dass die Renault Elektrofahrzeuge in Zukunft dazu beitragen, soziale und kulturelle Projekte zu mobilisieren“, erklärte Achim Schaible, Vorstandsvorsitzender der Renault Deutschland AG.

Das Programm „Modellregionen Elektromobilität“ des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung (BMVBS) hat in mehreren deutschen Bundesländern zum Ausbau der öffentlichen Lad-

einfrustruktur beigetragen und großangelegte Flottenversuche mit rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen gefördert. Koordiniert wurde das Programm von der NOW GmbH Nationale Organisation Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie.

Als erste karitative Organisationen erhielten die Internationalen StadtteilGärten, die Bürgerinitiative Raschplatz und die Arbeitsgemeinschaft für Wohngruppen und sozialpädagogische Hilfen in Hannover jeweils einen Kangoo Z.E.

Ebenso werden sich Organisationen und Vereine in München, Hamburg und Köln für einen Kangoo Z.E. oder Fluence Z.E. bewerben können.



Kangoo Z.E.: Elektrotransporter mit viel Stauraum

Als erste rein elektrisch betriebenen Kompaktlieferwagen auf dem deutschen Markt bietet Renault die Transporter Kangoo Z.E. und Kangoo Maxi Z.E. an. Die umweltschonenden Modelle sind auf die Bedürfnisse gewerblicher Nutzer zugeschnitten und eignen sich speziell für den Einsatz im Stadtgebiet.

Die kompakten Elektrotransporter bieten die gleiche Transportkapazität wie der Kangoo Rapid und Kangoo Rapid Maxi mit Verbrennungsmotor: Je nach Modell fasst das Ladeabteil beim Kangoo

Z.E. 3,0 bis 3,5 Kubikmeter. Die Zuladung beträgt bis zu 650 Kilogramm.

In der zweisitzigen Variante des Kangoo Maxi Z.E. stehen 4,6 Kubikmeter Laderaum zur Verfügung. In der fünfsitzigen Ausführung fasst das Stauabteil bis zu 3,4 Kubikmeter. Die Reichweite beträgt mit voll aufgeladener Batterie im Neuen Europäischen Fahrzyklus NEFZ 170 Kilometer.

Fluence Z.E.: völlig neuartiges Fahrerlebnis

Die komfortable Stufenhecklimousine Fluence Z.E. ist mit ihrem souveränen Fahrgefühl und ihrer Top-Ausstattung ein ideales Fahrzeug für Alltag und

Freizeit. Die Batterie des französischen Trendsetters ist zwischen der Rücksitzbank und dem Gepäckabteil untergebracht, ohne die Platzverhältnisse für die Fondpassagiere einzuschränken.

Zu den Ausstattungshighlights ab Werk zählt ein speziell an die Anforderungen von Elektrofahrzeuge angepasstes Navigationssystem. Die NEFZ-Reichweite des Fluence Z.E. beträgt praxisgerechte 185 Kilometer.

*Fotos: Renault-Presse
Text: Caroline Engelhardt*

CLIO CUP

BOHEMIA

Neue Teams im Renault Markenpokal

Der Einstieg von Target Competition und der Teamwechsel von Dino Calcum zu Stucki Motorsport sind die spektakulärsten Neuheiten im Starterfeld des aufstrebenden Markenpokals.

Die vergangene Renault Clio Cup Bohemia-Saison hat in Sachen Spannung Maßstäbe gesetzt. Da aber bereits jetzt mehr als 20 hochkarätige Fahrer feststehen, ist bei der Jagd auf den amtierenden Meister Marc-Uwe von Niesewand erneut Dramatik garantiert. Mit besonderer Spannung wird der vollwertige Einstieg des Teams Target Competition erwartet. Beim letztjährigen DTM-Gastspiel auf dem Red Bull Ring konnte die südtiroler Mannschaft schon einen Achtungserfolg landen. Bei ihrem einzigen Clio Cup Bohemia-Auftritt in der letzten Saison fuhr der Ire David Dickenson überraschend zu einem Laufsieg und ließ sämtliche Etablierten hinter sich. Das Team um die beiden Zwillinge Andreas und Markus Gummerer startete bisher im italienischen Renault Clio Cup. Als Fahrer

sind bislang der Römer Fabrizio Tabló sowie Gabriel Prinoth bestätigt. Letzterer war 2012 auf dem Red Bull Ring bereits mit von der Partie. Ein dritter Pilot wird noch bekanntgegeben.

Für Dino Calcum war Meisterschaftsrang fünf im vergangenen Jahr unter dem Strich ein enttäuschendes Endergebnis, fuhr er doch zeitweise um die Tabellenspitze. Kommende Saison tritt der Bochumer nicht mehr mit Schläppi Race-Tec an, sondern steht unter der Flagge eines anderen schweizerischen Teams, Stucki Motorsport, am Start. Teamchef Josef Stucki betreute 2012 lediglich den Einsatz seines Sohnes Andreas, der einige Male nur knapp an den Podestplätzen vorbeischrammte. In dieser Saison betreut das Team also zwei Autos. Als gelernter KFZ-Mechatroniker wird Dino Calcum seinen Clio zwischen den Veranstaltungen weiterhin selbst auf dem Stand halten und muss sich folglich nur an das neue Umfeld während der Wochenenden gewöhnen.

Das Team um das Renault-Markenpokal-Urgestein Claus

Steibel hat mit Pascal Eberle einen potenziellen Siegfahrer im Aufgebot. Der Schweizer fuhr 2012 im Clio Cup Bohemia seine erste Rundstrecken-Saison nach dem Wechsel aus dem Kartsport. Mit drei Podiumserfolgen und cleverer Fahrweise machte Eberle schnell auf sich aufmerksam. In seinem zweiten Jahr könnte der große Wurf erfolgen. Insgesamt fünf Autos wird Steibel Motorsport einsetzen.

Sebastian Steibel, der Sohn des Teamchefs, nimmt ebenfalls seine zweite Saison in Angriff. Thomas Kern wechselt von Schlaug Motorsport, während der Schweizer Daniel Nyfeler nach zwei sporadischen Wochenenden 2012 als Privattier nun ebenso unter dem Dach von Claus Steibel unterkommt.

Die 17-jährige Berlinerin Ronja Assmann, die gebürtig aus dem Rheinland kommt, wird das Quintett komplettieren und als erste Frau der Seriengeschichte den Renault Clio Cup Bohemia bereichern. Bisweilen fuhr sie einige Rennen im KTM X-Bow und hat auch schon Testfahrten im Clio Cup-Fahrzeug hinter sich.



Der Sohn des ehemaligen Formel 1- und Sportwagen-Piloten Kurt Ahrens, nämlich Alf Ahrens bleibt bei Schlaug Motorsport. Sein Bruder Mike stößt für die Saison 2013 hinzu.

Gleiches gilt für Julien Schlenker, der aus der Cup und Tourenwagen Trophy kommt. Auch der schnelle Tscheche Tomas Pekar wird gewohnt spektakulär die sieben Veranstaltungen in Angriff nehmen. In der abgelaufenen Saison blieb er sieglos, doch der Sprung auf das höchste Podium scheint nur eine Frage der Zeit zu sein. Mit seinem Landsmann Peter Surovic bekommt Pekar dieses Jahr auch einen Teamkollegen. Im Jahr 2012 ging er noch als Solist im Team seines Vaters

Josef Pekar an den Start.

Wie schon in der vergangenen Saison präsentiert sich der Renault Clio Cup Bohemia auch 2013 bei erstklassigen Veranstaltungen. Der größte Höhepunkt ist erneut der Start im Rahmen des ADAC Zürich 24 Stunden-Rennen auf der legendären Nürburgring-Nordschleife. Über 200.000

Zuschauer werden die gnadenlose Jagd um Plätze und Punkte hautnah am Streckenrand verfolgen. Auch ein DTM-Auftritt ist wieder Teil des Kalenders. Der verschafft dem Clio Cup Bohemia seine Premiere auf dem Eurospeedway Lausitz. Dazu kommen Starts bei der Tourenwagen Welt-

meisterschaft (FIA WTCC) auf dem Slovakia Ring nahe Bratislava und dem europaweit ausgeschriebenen Pendant, der FIA ETCC, auf der tschechischen Berg- und Talbahn von Brünn.

Zweiter tschechischer Auftritt ist der beliebte Czech Truck Prix in Most. Die beiden Wochenenden in Hockenheim und in Oschersleben beim MSC Stuttgart runden den Terminplan der Saison 2013 ab. Am ersten April-Wochenende steigt im badischen Motodrom der mit Spannung herbeigesehnte Auftakt.

Fotos: Renault-Presse
Text: Lukas Gajewski

Überwältigende Resonanz auf anstehende Formel Renault 2.0 NEC-Saison

Die Starterzahlen des vergangenen Jahres ließen kaum mehr eine Steigerung erwarten. Doch für den Saisonauftakt am ersten April-Wochenende in Hockenheim sind schon jetzt alle verfügbaren Startplätze vergeben.

Bis zu 40 Fahrer aus 21 verschiedenen Ländern prägten das Bild des Formel Renault 2.0 Northern European Cup 2012. Die letzte Saison war eine der Spektakulärsten und Erfolgreichsten in der siebenjährigen Seriengeschichte.

Im Jahr 2013 geht die Erfolgsgeschichte weiter. Das Interesse an der anstehenden Saison übersteigt die Erwartungen deutlich.

Erneut bereichern renommierte Eurocup-Teams wie Fortec Motorsport, Race GP und Josef Kaufmann Racing das

Renngeschehen. Letztgenanntes Team bringt mit dem Schweizer Louis Délétraz den Sohn eines ehemaligen Formel 1-Fahrers ins Feld. Vater Jean-Denis Délétraz fuhr 1994 und 1995 insgesamt drei Grands-Prix für Larousse und Pacific.

Auch das luxemburgische Team RC Formula bringt mit Aurélien Panis einen Hauch von Königsklasse in den Formel Renault 2.0 NEC. Der Sohn des 1996er Monaco-Siegers Olivier Panis versucht in die großen Fußstapfen seines Vaters zu treten.

Auch auf den Seiten der Teams gibt es interessante Neuerungen, wie zum Beispiel der Einstieg des britischen Teams JTR Racing. Mit JD Motorsport kehrt ein wahres Formel Renault-Imperium in den Northern European Cup zu-

rück. Insgesamt vier spätere Formel 1-Fahrer, nämlich Enrique Bernoldi, Gianmaria Bruni, Felipe Massa und Christian Klien, gewannen einen Formel Renault-Titel mit der italienischen Mannschaft. Auch das dänische Team KEO Racing rund um Kim Olsen greift nach einem Jahr NEC-Auszeit wieder an.

Der Formel Renault 2.0 NEC hat sich längst als Karriere-sprungbrett für aufstrebende Formel-Piloten etabliert. Der Meister von 2008, der Finne Valtteri Bottas, nimmt dieses Jahr mit Williams seine erste Formel 1-Saison in Angriff.

Eine Verbindung zur Königsklasse knüpft auch der exklusive Rennkalender. Insgesamt vier Formel 1-Kurse können die jungen Talente unter die Räder nehmen.



Mit dem Hockenheimring und dem Nürburgring machen zwei deutsche Traditionsrunden den Auftakt. Anschließend fährt der Northern European Cup erstmals auf britischem Boden. Im Rahmen des aufstrebenden Blancpain Endurance Championships bringt das englische Rennsport-Imperium von Silverstone eine Menge Tradition in den Terminplan.

Die legendäre Ardennen-Achterbahn von Spa-Francorchamps beschließt den Reigen der Formel 1-Strecken, wiederum im Verbund mit der Blancpain Endurance Series, die dort die 24 Stunden von Spa in Angriff nimmt.

Hinzu kommen der mit über 60.000 Zuschauern bestens besuchte Gamma Racing Day im niederländischen Assen, der populäre Czech Truck Prix zur Truck Europameister-

schaft in Most sowie das Saisonfinale auf dem schnellen Dünenkurs von Zandvoort.

Ein weiterer der unzähligen Spannungsgeneratoren ist das überarbeitete Einsatz-Auto. Das bisherige Fahrzeug von Barazi Epsilon wurde von der italienischen Rennwagen-Schmiede Tatuus überarbeitet.

Dieses traditionsbehaftete Unternehmen lieferte bereits das vorletzte Auto, das bis 2009 eingesetzt wurde. Auf den ersten Blick wirkt das 2013er-Auto komplett neu. Die Karosserie ist von Grund auf neu konstruiert worden, was eine veränderte Aerodynamik zur Folge hat.

Unter dem Blech bleibt aber alles wie gehabt. Motor, Getriebe, Elektronik und sämtliche Anbauteile wurden nicht angetastet. Etwa eine Sekunde soll das neue Auto pro Runde schneller sein.

Die ersten Rundenzeiten in Hockenheim werden tatsächlich Aufschluss geben. Das bisherige Rennauto ist selbstverständlich weiterhin startberechtigt, um den kleineren Teams den Fahrzeugwechsel nicht zur Pflicht zu machen.



Nach derzeitigem Stand wird das bisherige Auto in der nächsten Saison allerdings ein

Ausnahmefall im Starterfeld sein.

Fotos: Renault-Presse
Text: Lukas Gajewski



Renault in der Rallye-Saison 2013

Am ersten März-Wochenende feiert das neue Sprungbrett für ambitionierte Rallye-Talente bei der ADAC Pfalz-Westrich-Rallye, dem Auftakt zur Deutschen Rallye Meisterschaft (DRM) 2013, seine Premiere. Der letztjährige Titelträger der Deutschen Rallye Serie und ADMV-Meister Hendrik Raschke wird mit von der Partie sein und unterstreicht die hohe Qualität im Starterfeld.

Nach seiner bisher erfolgreichsten Saison im Rallye-Sport wird Hendrik Raschke das Starterfeld in der ersten Saison der Renault Twingo R1 Deutschland Trophy berei-

chern. Der amtierende DRS- und ADMV-Meister aus Bernsbach im Erzgebirge begann bereits 2003 mit dem Rallye-Sport. In der Saison 2011 stieg er in die Zwei-Liter-Klasse auf. Vergangenes Jahr gewann er nach fünf Klassensiegen die Deutsche Rallye Serie (DRS) und ist nun bereit für die nächsthöhere Aufgabe, die Deutsche Rallye Meisterschaft (DRM). In deren Rahmen wird die Premierensaison der Renault Twingo R1 Deutschland Trophy erfolgen.

Hier bekommen ambitionierte Rallye-Fahrer bei sechs Veranstaltungen die Möglichkeit, in professionellem Umfeld wertvolle Erfahrungen zu sammeln. Der 133 PS-starke Renault

Twingo R1 basiert auf dem Seriensport-Modell Twingo Gordini R.S.. Beim Aufbau des Autos haben sich Renault Sport und der Partner Mohe Rallyesport rund um den Deutschen 2WD-Meister von 2011, Carsten Mohe, streng an die R1-Regularien gehalten. Dieses Reglement ist Bestandteil zahlreicher Rallye-Serien und Veranstaltungen in ganz Europa. Somit kann das Fahrzeug auch außerhalb der Twingo R1 Deutschland Trophy an den Start gebracht werden.

Den aufstrebenden Piloten werden also keine Steine in den Weg gelegt, ihren Erfahrungsschatz auszubauen.

Genau dies hat sich auch Hendrik Raschke für die anstehende Saison auf die Fahnen geschrieben.

„Für uns ist die DRM der nächste logische Schritt nach oben und da kommt uns die neu geschaffene Twingo R1 Deutschland Trophy sehr entgegen“, sagt der 30-Jährige.

Trotz der zahlreichen Erfolge in jüngster Vergangenheit stapelt Raschke vor dem Saisonstart tief.

„Die meisten DRM-Veranstaltungen werden neu für uns

sein. Deshalb konzentrieren wir uns darauf, Erfahrungen mit dem Auto zu sammeln“.

Wetterbedingt konnte Hendrik Raschke sein Einsatzfahrzeug leider noch nicht testen.

„Die Sitzprobe haben wir aber bestanden und hoffen in den nächsten zwei Wochen auf die Strecke gehen zu können“, äußert er sich zuversichtlich.

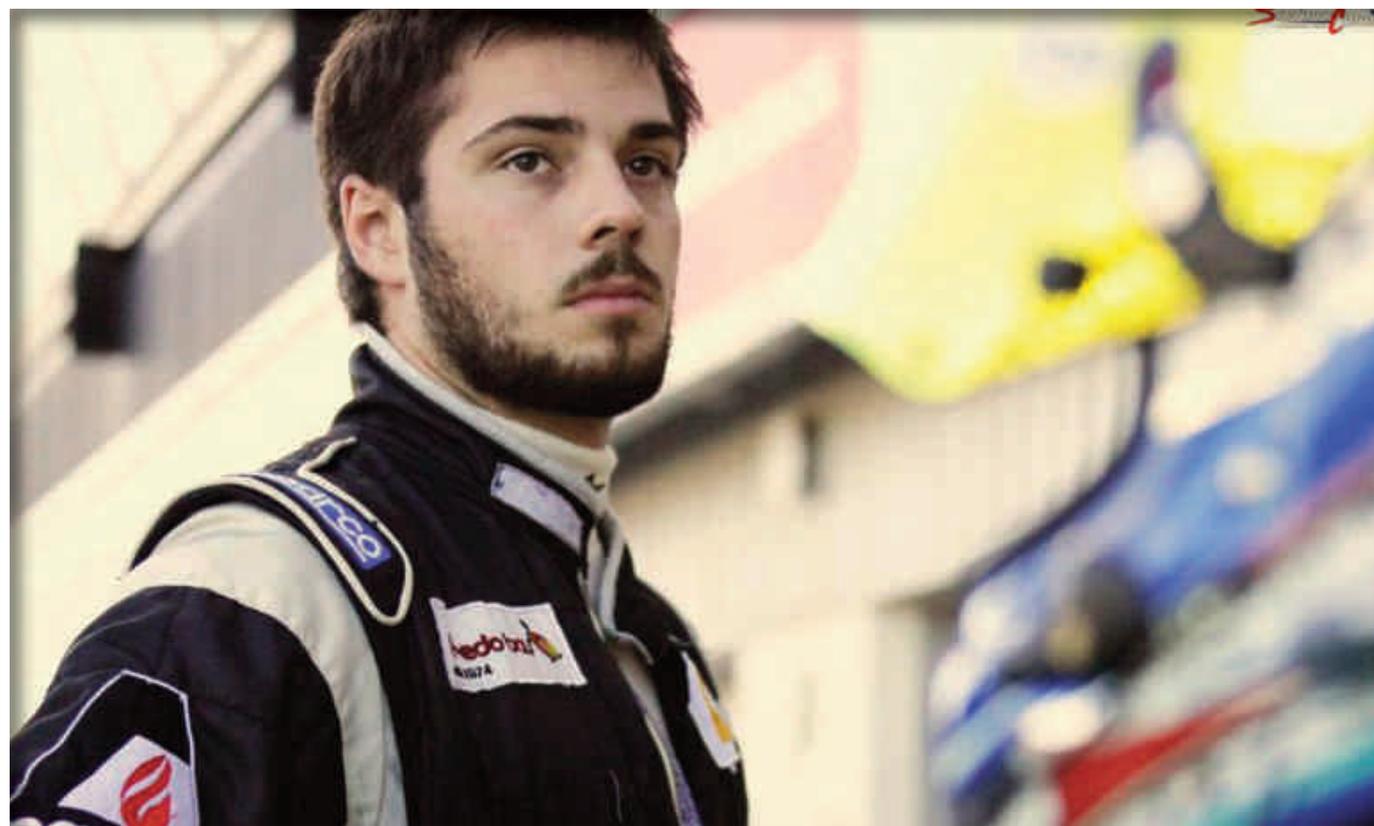
Auch Raschkes Beifahrer Alexander Hirsch muss bis zum Saisonstart noch einige Hürden überwinden. Vergangenes Jahr hatte dieser bei einem

Unfall bei der Rallye Sachsen einen Bänderriss davon getragen.

„Alexander muss sich nach der Reha derzeit wieder ans Laufen gewöhnen und macht sehr gute Fortschritte“, schildert sein Spannmann Hendrik Raschke.

Notfalls würde Jan Härtl als Co-Pilot einspringen, mit dem Raschke letztes Jahr die Deutsche Rallye Serie gewann.

Fotos: Renault-Presse
Text: Lukas Gajewski



Der 23-jährige Schweizer bildet die Speerspitze des Fahrer-Trios von Target Competition und macht das neuhinzugekommene Team zu einem brandheißen Titelanwärter.

Die südtiroler Mannschaft um die Zwillinge Andreas und Markus Gummerer beteiligte sich bisher erfolgreich im italienischen Renault Clio Cup. Beim letztjährigen DTM-Auftritt des Clio Cup Bohemia auf dem Red Bull Ring konnte Target Competition bereits einen Achtungserfolg landen. An ihrem bisher einzigen Wochenende im Clio Cup Bohemia fuhr der Ire David Dickenson völlig überraschend einen Laufsieg ein und ließ sämtliche Etablierte hinter sich.

Vor etwa vier Wochen verkündete die Teamleitung den Wechsel in den Renault Clio Cup Bohemia. Der erfolgreiche Gast-Auftritt scheint also Lust auf mehr gemacht zu haben. Als Fahrer standen zunächst

die beiden Italiener Gabriel Pri-noth und Fabrizio Tabló fest. Mit Stefano Comini hat sich Target Competition mit dem amtierenden Meister des Renault Clio Cup Italia verstärkt. Der Schweizer wechselte nach dem Karrierebeginn im Formel-Sport und zwei Saisons in diversen Formel Renault 2.0-Meisterschaften in den Tourenwagen-Sport.

Im Jahr 2011 dominierte Comini den Eurocup Mégane Trophy im Rahmen der World Series by Renault. Im damaligen Alter von gerade einmal 21 Jahren fuhr er mit dem brachialen Silhouetten-Boliden mit 360 PS-starkem Mittelmotor elf Siege in 14 Rennen ein. Nach diesem überzeugenden Triumph gewann Comini vergangenes Jahr den Titel im Renault Clio Cup Italia mit dem italienischen Team Composit Motorsport. Folglich kennt er das Clio RS III Cup-Fahrzeug, welches gleichermaßen im Clio Cup Bohemia wie auch in der

italienischen Meisterschaft zum Einsatz kommt.

In Anbetracht seiner bisherigen Karriere darf Stefano Comini als heißer Titelanwärter eingeschätzt werden. Dementsprechend optimistisch blickt Teammanager Markus Gummerer auf die anstehende Saison voraus. „Unser Ziel ist es, auf Anhieb Siege einfahren zu können. Am Ende der Saison sollte ein Podestplatz in der Gesamtwertung das Ziel sein.“

Die Chancen stehen gut. Der amtierende Meister Marc-Uwe von Niesewand wird seinen Titel aus zeitlichen wie auch finanziellen Gründen nicht verteidigen. Der Wahl-Hamburger wird lediglich die Rennen auf der Nürburgring-Nordschleife, dem Eurospeedway Lausitz im Rahmen der DTM und das Saisonfinale im tschechischen Brünn bestreiten.

Fotos: Renault-Sport
Text: Lukas Gajewski

Der Kreis der Titelanwärter ist dennoch groß. Tomas Pekar, seines Zeichens Skoda Octavia Cup-Meister des Jahres 2011, machte in seiner Premieren-Saison mit enormer Grund-schnelligkeit und spektakulärem Fahrstil von sich reden.

Sein erster Renault Clio Cup Bohemia-Rennsieg dürfte nur noch eine Frage der Zeit sein. Der Tscheche hat sich über den Winter gewissenhaft vorbereitet.

„Ende des Jahres 2012 haben wir die Carpek Service Abteilung fertiggestellt, wo wir die Fahrzeuge vorbereiten wollen“, so der Gesamtvierte des Vorjahres.

„Über den Winter haben wir zudem in Technologien investiert, mit denen wir das Fahrwerk exakter einstellen können. Davon erwarten wir sehr viel, denn in Markenpokalen ist das Setup extrem wichtig.“

Auch der junge Schweizer Pascal Eberle blieb nach seinem ersten Jahr im Clio Cup Bohemia im Gedächtnis. Der Umsteiger aus dem Kartsport brillierte mit drei zweiten Plätzen und cleverem Zweikampf-Verhalten.

Unverändertes Team des KFZ-Mechatronikers ist die routinierte Mannschaft von Steibel

Motorsport. Teamchef Claus Steibel schickt dieses Jahr eine Flotte von fünf Fahrzeugen ins Rennen, darunter auch den Clio der Berlinerin Ronja Assmann. Die 17-Jährige ist die erste Frau der Seriengeschichte. 2012 sammelte sie bereits Erfahrungen im KTM X-Bow Battle.

Am 25. März finden auf dem Hockenheimring die letzten Testfahrten vor Saisonbeginn statt. Ebendort steigen am 06. April im Rahmen des MCS Auftakts die ersten beiden Rennen der mit Spannung erwarteten dritten Renault Clio Cup Bohemia-Saison 2013.





Grand Prix von Australien

Das Renault Sport F1-Team hat gemeinsam mit Kimi Räikkönen und Lotus den Großen Preis von Australien gewonnen. Der 33-jährige Finne startete nach einem Qualifying, das wegen starker Regenfälle unterbrochen und auf den Sonntagmorgen verschoben werden musste, von der siebten Position aus in den Saisonauftakt. Dank einer cleveren Zweistopp-Strategie und seinem tadellos funktionierenden Renault RS27-Achtzylinder fuhr der Weltmeister von 2007 bis ins Ziel einen Zwölf-Sekunden-Vorsprung auf Fernando Alonso heraus. Titelverteidiger Sebastian Vettel beendete den ersten Grand Prix des Jahres auf dem 5,3 Kilometer langen Straßenkurs von Melbourne mit seinem Infiniti Red Bull-Re-

nault als Dritter. Damit gingen gleich zwei der drei Podiumsplatzierungen an Motorenpartner des französischen Automobilherstellers.

Räikkönen konnte schon in der Startphase zwei Positionen aufholen und wechselte bereits in Runde 9 vergleichsweise früh von der superweichen auf die weiche „Medium“-Reifenmischung. Mit diesem Satz blieb er trotz zweier leichter Regenschauer bis zur 34 von 58 Runden auf der Strecke, während seine Kontrahenten im Verlauf des Rennens einmal mehr an die Box gehen mussten. Damit waren die Würfel für den 20. Formel 1-Laufsieg des „Iceman“ gefallen.

Sebastian Vettel konnte die insgesamt 36. Pole Position seiner Ausnahmekarriere beim

Start in die Führung ummünzen, musste seine superweichen Pneu aber schon in Runde 7 gegen „Medium“-Reifen tauschen. Nach seinem zweiten Boxenstopp in Runde 21 kehrte der dreifache Weltmeisters hinter Fernando Alonso auf den Albert-Park-Circuit zurück und verteidigte die dritte Position erfolgreich gegen seinen Landsmann Adrian Sutil, Lewis Hamilton und Felipe Massa.

Vettels Teamkollege Mark Webber erwischte einen mäßigen Start und fiel von Rang zwei auf sieben zurück. Trotz immer wiederkehrender Probleme mit dem KERS Energie-Rückgewinnungssystem seines Red Bull RB9 überquerte er bei seinem Heim-Grand Prix die Ziellinie auf Platz sechs.



Mit Romain Grosjean im zweiten Lotus E21 gelang als Zehntplatziertes ein weiterer Motorenpartner von Renault der Sprung in die WM-Punkte des Saisonauftakts. Im Gegensatz hierzu erlebte Williams F1 ein schwieriges Wochenende.

Der 23 Jahre alte Valtteri Bottas aus Finnland beendete sein Formel 1-Debüt auf Rang 14, während sein Teamkollege Pastor Maldonado in der 24. Runde nach einem Dreher aufgeben musste. Der Franzose Charles Pic (23) und der 27-jährige Giedo van der Garde aus Holland, zwei weitere Grand Prix-Neulinge, brachten ihre Caterham CT03-Renault RS27 beim Großen Preis von Australien auf den Positionen 16 und 18 ins Ziel.

Der Grand Prix von Australien aus der Sicht des Motoren-Ingenieurs Rémi Taffin,

Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Nach dieser vergleichsweise kurzen, dafür umso arbeitsreicheren Winterpause fühlt es sich gut an, die neue Saison gleich mit einem Sieg zu eröffnen. Glückwunsch an unsere Partnerteams und unsere Kollegen hier an der Strecke sowie im Motoren-Workshop von Viry-Châtillon und bei Mecachrome. Das Rennen hat gezeigt, dass sich die Konkurrenzdichte in diesem Jahr weiter zugespitzt hat. Daher kommt jedem kleinen Detail eine nochmals größere Bedeutung zu. Wir werden in dieser Saison noch härter für unseren Erfolg arbeiten müssen als 2012.“

Es erfüllt mich mit Stolz, dass es hier in Melbourne gleich zwei Partnerteams von Renault aufs Podium geschafft

haben. Hoffen wir, dass Lotus und Red Bull auch bei den bevorstehenden Grands Prix um Siege kämpfen können. Zugleich geben wir auch Williams und Caterham für ihren Kampf im dicht gedrängten Mittelfeld unsere volle Unterstützung.

Bereits am kommenden Wochenende steht mit dem Großen Preis von Malaysia in Sepang der nächste Formel 1-Lauf auf dem Programm. Er stellt uns vor völlig andere Herausforderungen als das heutige Rennen auf dem Stadtkurs von Melbourne. Das bedeutet für uns: Wir arbeiten weiter unter Volldampf, um unseren Partnern erneut die bestmögliche Kombination aus höchster Leistungsfähigkeit und größter Zuverlässigkeit zu bieten.“

*Fotos: Renault Sport
Text: Caroline Engelhardt*



Grand Prix von Malaysia

Dank des Doppelsiegs von Sebastian Vettel und Mark Webber beim Großen Preis von Malaysia haben Infiniti Red Bull Racing und Renault Sport F1 in der Fahrer- und Konstrukteurswertung der Formel 1-Weltmeisterschaft die Führung übernommen. Mit den beiden Lotus-Piloten Romain Grosjean und Kimi Räikkönen gelang beim zweiten Saisonlauf zwei weiteren Partnern der französischen Marke der Sprung in die Punkteränge.

Mark Webber hatte sich bereits in der Anfangsphase des Grands Prix an die Spitze setzen können, als sein Teamkollege Sebastian Vettel, der zum 38. Mal von der Pole Position aus ins Rennen gegangen war, sehr früh auf abtrocknender Strecke von Intermediate-Pneus auf Trockenreifen wechselte. Obwohl auf unterschiedlichen Strategien unterwegs, blieben die beiden Red Bull-Piloten auch weiterhin in Schlagdistanz. Nach seinem dritten Boxenstopp verlor der Dreifach-Weltmeister aus

Heppenheim den zweiten Rang für kurze Zeit an Lewis Hamilton, konnte diese Position jedoch schnell wieder zurückerobern. Nach seinem vierten und letzten Reifenwechsel bog Webber nur knapp vor Vettel wieder auf den Grand Prix-Kurs ein. Aus dieser Situation entwickelte sich ein spannendes Duell um den Sieg, das der Titelverteidiger in Runde 46 endgültig für sich entscheiden konnte. Die Ziellinie überquerte Sebastian Vettel am Steuer seines Red Bull-Renault mit gut vier Sekunden Vorsprung.

Das Lotus F1-Team war als Sieger des Saisonauftakts in Australien nach Malaysia gereist. In Sepang beendeten Romain Grosjean und Kimi Räikkönen das Rennen nach langwierigen Positionskämpfen mit Felipe Massa, Nico Hülkenberg und Daniel Ricciardo auf den Plätzen sechs und sieben. Räikkönen belegt in der Fahrerwertung damit den zweiten Rang hinter Sebastian Vettel und vor Mark Webber.

Formel 1-Neuling Valtteri Bot-

tas verpasste mit seinem Williams-Renault als Elftplatzierte die WM-Punkte um weniger als eine Sekunde. Sein Teamkollege Pastor Maldonado musste seinen Rennwagen in Runde 45 mit einem technischen Defekt am Streckenrand parken. Caterham F1 brachte beide Autos ins Ziel: Charles Pic wurde 14., Guido van der Garde belegte Rang 15.

Der Grand Prix von Malaysia aus der Sicht des Motoren-Ingenieurs: Rémi Taffin, Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Mit seinem hohen Vollgasanteil und dem vergleichsweise geringen Tempo, mit dem die Autos aus den engen Kehren herausbeschleunigen, stellt das Formel 1-Rennen auf dem Sepang International Circuit besondere Anforderungen an unsere V8-Motoren. Auch der Kraftstoffverbrauch und die Witterung, die in diesem Teil der Welt von einer Minute auf die andere umschlagen kann, machen unsere Arbeit nicht einfacher.“



Zugleich konnten wir beim zweiten Saisonlauf die unterschiedlichen Herangehensweisen unserer Partnerteams beobachten, was die Motorenstrategie betrifft: Einige haben trotz der höheren Kilometerleistung weiter jenen RS27-Achtzylindern vertraut, die bereits in Australien zum Einsatz kamen, andere haben neue Aggregate eingebaut. Angesichts der hohen Konkurrenzdichte innerhalb der Formel 1 könnte dem Management der Motoren und ihrer Laufleistung gegen Ende der Saison noch große Bedeutung zukommen.

Alles in allem haben wir ein fantastisches Grand Prix-Wo-

chenende mit einem tollen Resultat für Renault Sport F1 erlebt.

Neben dem Doppelsieg für Sebastian Vettel und Mark Webber gelang mit Romain Grosjean und Kimi Räikkönen zwei weiteren Partnern von uns der Sprung in die WM-Punkte. In der Fahrerwertung rüsten wir die drei Erstplatzierten mit RS27-Rennaggregaten aus. Und über alle vier Partnerteams betrachtet können wir feststellen: Unsere Achtzylinder haben in Australien und Malaysia insgesamt 12.000 Kilometer abgespult, ohne dass irgendein ernstzunehmendes Problem aufgetreten wäre.

Der Motorentausch am Williams von Pastor Maldonado heute morgen basiert ausschließlich auf einer Vorsichtsmaßnahme und wird unsere Planung für die weitere Saison nicht beeinflussen. Wir dürfen also sagen: Renault Sport F1 liegt voll im Fahrplan.

Da sich bis zum Großen Preis von China am 14. April eine kleine Pause ergibt, reisen wir zurück in unseren Motoren-Workshop in Viry-Châtillon bei Paris und bereiten uns dort in aller Sorgfalt auf die bevorstehenden beiden Grands Prix in Shanghai und Bahrain vor.“

Fotos: Renault-Presse
Text: Caroline Engelhardt



Grand Prix von China

Der dritte Formel 1-Grand Prix des Jahres war an Hochspannung kaum zu überbieten. Trotz eines beschädigten Frontflügels erreichte Kimi Räikkönen am Ende den hervorragenden zweiten Platz. Der Finne profitierte dabei von der Power des RS27-Achtzylinders im Heck seines Lotus E21. Der Formel 1-Weltmeister des Jahres 2007 kam rund zehn Sekunden hinter dem Sieger Fernando Alonso ins Ziel. Lewis Hamilton sah die schwarz-weiß karierte Flagge als Dritter nur knapp vor Titelverteidiger Sebastian Vettel im Red Bull Racing-Renault. Räikkönen, der bereits den Saisonauftakt in Australien gewonnen hatte, festigte damit seine zweite Position in der WM-Tabelle.

Der amtierende Champion Sebastian Vettel verteidigte mit Rang vier seine WM-Führung.

Der Heppenheimer zeigte in den letzten Runden eine atemberaubende Aufholjagd. Am Ende verpasste er das Podium in einem packenden Foto-Finish um lediglich 0,2 Sekunden. Romain Grosjean fuhr im zweiten Lotus auf Rang neun und sicherte seinem Team damit wichtige Weltmeisterschaftszähler. Insgesamt sammelten die Partnerteams von Renault Sport F1 beim Großen Preis von China 32 WMPunkte.

Auf dem kurvigen Kurs vor den Toren der chinesischen Metropole Shanghai spielten die Reifen und die richtige Reifenstrategie eine entscheidende Rolle. Während Alonso und Räikkönen mit der weichen der beiden Reifenmischungen ins Rennen gingen und daher frühzeitig die Box ansteuern mussten, entschied sich Sebastian Vettel für die harten Pirelli-Pneus. Der dreifache Weltmeister wechselte

erst fünf Runden vor Schluss auf die weichen Reifen und sorgte so für ein echtes Herzschlagfinale: Vettel fuhr pro Runde bis zu vier Sekunden schneller als die Konkurrenten vor ihm. Das Resultat: Beim Überqueren der Ziellinie lag er nur noch einen Wimpernschlag hinter Lewis Hamilton zurück.

Nach Problemen im Qualifying startete Mark Webber im zweiten Red Bull aus der Boxengasse. Der Australier kämpfte sich bis auf Rang acht nach vorne. Doch in der 16. Runde kollidierte er beim Überholversuch mit Scuderia Toro Rosso-Pilot Jean-Eric Vergne. Die Folge war ein zerstörter Frontflügel, Webber musste zu einem unplanmäßigen Stopp an die Box. Kurz darauf löste sich das rechte Hinterrad an seinem Red Bull RB9 und der 36-Jährige musste das Rennen aufgeben.

Die beiden Williams F1-Fahrer



Pastor Maldonado und Valtteri Bottas kamen auf den Rängen 13 und 14 ins Ziel. Beide hatten sich für eine Dreistopp-Strategie entschieden.

Während Maldonado mit der weichen Reifenmischung ins Rennen ging, begann Bottas den Großen Preis von China mit den harten Pneus.

Das Caterham F1-Team lieferte sich erneut einen spannenden Kampf mit den beiden Marussia von Jules Bianchi und Max Chilton. Am Ende fuhr Charles Pic als 16. über die Ziellinie. Giedo van der Garde schob sich auf Position 18 zwischen die beiden Marussia.

Nach drei Läufen führt Sebastian Vettel die WM-Tabelle weiterhin an. Lotus-Pilot Kimi Räikkönen konnte den Abstand auf den Deutschen jedoch auf drei Punkte verkürzen. In der Konstrukteurswertung liegt Infiniti Red Bull Racing mit fünf Zählern Vorsprung vor Ferrari. Das Lotus F1-Team folgt auf Rang drei.

Der Grand Prix aus der Sicht

des Motoren- Ingenieurs: Rémi Taffin, Lei- ter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Herzlichen Glückwunsch an Kimi Räikkönen und das gesamte Lotus F1 Team zu diesem hervorragenden zweiten Platz. Die Mannschaft hat während des gesamten Wochenendes einen tollen Job gemacht und sich diese wichtigen WM-Punkte wirklich verdient. Für Red Bull Racing lief es in China nicht ganz optimal. Allerdings hat Sebastian Vettel nach Startplatz neun im Qualifying mit seiner tollen Aufholjagd im Rennen noch das Maximum an Punkten herausgeholt. Am Ende trennte ihn nur ein Wimpernschlag vom Podium. Nach drei Grands Prix führen er und sein Rennstall nach wie vor beide WM-Wertungen an. Dahinter folgen Ferrari und Lotus mit nur wenigen Punkten Abstand. Wir freuen uns natürlich sehr, dass gleich zwei Partnerteams von Renault Sport F1 so weit vorne in der WM-Tabelle liegen.

Wie erwartet spielten die Reifen auch beim Großen Preis von China die entscheidende Rolle. Daher liegt unser Fokus hier auf einem gut dosierbaren und effizienten Motor, mit dem unsere Piloten besonders reifenschonend fahren können. Diesbezüglich stellt der Shanghai International Circuit mit seinen zahlreichen langsamen Kurven und den vielen harten Bremsmanövern besonders hohe Ansprüche an das Material. Aber die Situation ist für alle gleich, und wir arbeiten hart daran, unseren Partnerteams die bestmögliche Performance zu liefern. Auch der Grand Prix von Bahrain am kommenden Wochenende stellt eine Herausforderung dar. Allerdings sind die Bedingungen dort nicht ganz so schwierig wie in Shanghai. Gemeinsam mit unseren Partnern werden wir die kurze Pause nutzen, um für dieses Rennen optimal gerüstet zu sein.“

*Fotos: Renault-Presse
Text: Caroline Engelhardt*



Grand Prix von Bahrain

Der Große Preis von Bahrain endete mit einem Dreifacherfolg für den RS27-V8-Motor von Renault. Während Titelverteidiger Sebastian Vettel im Red Bull Racing-Renault seinen zweiten Saisonsieg einfuhr, belegten Kimi Räikkönen und Romain Grosjean mit ihren Lotus-Renault die Ränge zwei und drei. Der französische Automobilhersteller konnte damit das Vorjahresergebnis wiederholen. Seither war es keinem anderen Motorenanbieter gelungen, bei einem Formel 1-Rennen alle drei Podestplatzierungen zu erobern. Renault verbucht damit den 154. Sieg eines seiner Antriebsaggregate in der Königsklasse des Motorsports, und die Partnerschaft zwischen Red Bull Racing und Renault ihren bereits 36. Grand Prix-Erfolg.

Abgerundet wurde das erfreuliche Ergebnis für die Automobilmarke durch die Top-10-Platzierung von Mark Webber im zweiten Red Bull. Der Australier hatte die fünfte Position bereits in Reichweite, als er, eingebremst von abbaubenden Reifen, Lewis Hamilton und Sergio Perez noch passieren lassen musste.

Mit jeweils beiden Rennwagen in den Punkterängen konnten Red Bull Racing und Lotus F1 die Doppelführung in der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft mit 109 beziehungsweise 93 Zählern weiter ausbauen. In der Fahrerwertung liegt Sebastian Vettel nach vier Rennen mit 77 Punkten vor Kimi Räikkönen (67).

Williams F1, ein weiteres Partnerteam von Renault, mischte im Mittelfeld stark mit, verpasste den Sprung unter die

besten Zehn jedoch knapp. Pastor Maldonado erreichte das Ziel als Elfter, Valtteri Bottas wurde nach kleineren Problemen bei seinen Boxenstopps 14..

Caterham F1, ebenfalls mit V8-Motoren von Renault am Start, profitierte von neu entwickelten Teilen und erlebte den bisher stärksten Grand Prix der Saison. Charles Pic konnte das Tempo der vor ihm liegenden Sauber- und Toro Rosso-Rennwagen mitgehen, gewann das Duell gegen das zweite Neueinsteiger-Team Marussia und wurde als 17. gewertet. Guido van der Garde im zweiten Caterham-Renault beschädigte sich bei einer Kollision den Frontflügel seines Rennwagens und fiel wegen des zusätzlichen Reparaturstopps weit zurück. Der Niederländer beendete den Grand Prix auf Platz 21.



Der Grand Prix von Bahrain aus der Sicht des Motoren-Ingenieurs: Rémi Taffin, Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Renault Sport F1 ist es zum zweiten Mal in Folge gelungen, beim Großen Preis von Bahrain alle drei Plätze auf dem Podium zu erringen – eine großartige Leistung bei einem Rennen, das mit seinen immensen Außentemperaturen, dem Mangel an Luftfeuchtigkeit und ganz generell sehr herausfordernden Bedingungen die beweglichen Teile der V8-Aggregate enormen Belastungen aussetzt. Und was uns ebenfalls mit Stolz erfüllt: Kein anderer Motorenhersteller in der Formel 1 konnte in der Zwischenzeit ein vergleichba-

res Ergebnis feiern.

Der Sieg von Sebastian Vettel sowie die Positionen zwei und drei für Kimi Räikkönen und Romain Grosjean zählen aus unserer Sicht natürlich zu den Höhepunkten dieses Rennwochenendes. Doch es sind nicht die einzigen Highlights. Auch die wieder erstarkte Performance von Williams F1 freut uns sehr. Pastor Maldonado hat den Sprung in die Punkteränge nur knapp verpasst. Auch die beiden Caterham zeigen einen positiven Aufwärtstrend und scheinen ihre Rivalen von Marussia wieder in die Schranken weisen zu können.

Diese erfreuliche Entwicklung unserer Partnerteams ist genau, was wir erreichen woll-

ten. Dass zwei von ihnen nach den ersten vier Grands Prix des Jahres zu den großen Favoriten auf den Konstruktors-titel zählen, bietet uns eine hervorragende Ausgangsbasis für den Rest der Saison. In der kleinen Pause, bis die Formel 1 in Europa an den Start geht, werden wir uns auf einige bereits definierte Bereiche konzentrieren – ganz abgesehen davon, dass die Teams in Barcelona mit neuen Updates antreten werden, auf die auch wir reagieren müssen. Jetzt aber genießen wir erst einmal das Ergebnis von Bahrain, bevor wir uns wieder mit vollen Einsatz an die Arbeit machen.“

Fotos: Renault-Presse
Text: Caroline Engelhardt



Grand Prix von Spanien

Auch im fünften Rennen der Formel 1-Saison 2013 fuhr erneut ein Pilot mit dem Renault RS27-V8-Motor aufs Podium. Die seit Saisonbeginn anhaltende Podestserie von Renault sicherte in Barcelona der Lotus-F1-Fahrer Kimi Räikkönen. Der Finne wurde beim Großen Preis von Spanien Zweiter, das Red Bull Racing-Duo Sebastian Vettel und Mark Webber kam auf die Ränge vier und fünf. In der Konstrukteurs-Weltmeisterschaft liegen mit Red Bull Racing und Lotus F1 zwei Partnerteams von Renault auf den Rängen eins und drei.

Räikkönen fuhr im Lotus E23 ein kontrolliertes Rennen und sicherte sich Rang zwei hinter Heimsieger Fernando Alonso. Damit errang der finnische Ex-

Weltmeister und Renault Partner die vierte Podestplatzierung im fünften Saisonlauf. Zum dritten Mal in Folge erreichte Räikkönen jetzt Platz zwei und liegt in der Fahrer-Weltmeisterschaft nur noch vier Zähler hinter dem führenden Sebastian Vettel. Der amtierende Champion kreuzte mit seinem RB9-Renault die Ziellinie als Vierter, gefolgt von seinem Teamkollegen Mark Webber.

Vorjahressieger Pastor Maldonado im Williams FW35-Renault verpasste als 14. die Punkteränge unter anderem wegen einer Durchfahrtsstrafe – der Venezolaner hatte das Tempolimit in der Boxengasse übertreten. Sein junger finnischer Kollege Valtteri Bottas kam als 16. ins Ziel. Das Caterham F1 Team, ein weiterer Partner von Renault, zeigte er-

neut eine solide Vorstellung: Der Franzose Charles Pic klassierte sich als 17. vor beiden Autos des Rivalen Marussia und blieb in Schlagdistanz zum Williams von Bottas.

Zwei Boliden der Partnerteams von Renault Sport F1 erreichten das Ziel nicht: Romain Grosjean musste seinen Lotus in Runde sechs mit gebrochener Radaufhängung abstellen, Caterham-Pilot Giedo van der Garde fiel wegen eines losen linken Hinterrades in Umlauf 18 aus.

Red Bull Racing verteidigte seine Führung in der Konstrukteurs-Wertung und liegt jetzt mit 131 Punkten um 14 Zähler vor Ferrari. Lotus folgt knapp dahinter mit 111 Punkten. In der Fahrer-Wertung führt Vettel mit 89 Zählern knapp vor Räikkönen (85).



Rémi Taffin, Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams:

„Renault darf mit dem Ergebnis hier in Barcelona sehr zufrieden sein. Wir haben jetzt in jedem Grand Prix des Jahres mindestens ein Auto mit dem Renault RS27 im Heck auf dem Podium gesehen. Und in der Gesamtwertung kämpfen zwei unserer Partnerteams um die Spitze. Kimi Räikkönen fuhr ein großartiges Rennen und setzte sich zwischen das Ferrari-Duo. Sebastian Vettel und Mark Webber machten mit ihren Punkteplatzierungen das Beste aus den Möglichkeiten. Der Trend bei Caterham zeigt nach oben, denn Charles Pic setzte sich gegen beide Marussia durch und hielt den Anschluss zu den Piloten der etablierteren Teams vor ihm.

Weil die Reifen und die Wechselstrategie in diesem Jahr leider eine sehr große Rolle spielen, ist die enge Zusam-

menarbeit mit unseren Partner-teams wichtiger denn je. Es gibt einige Bereiche, in denen unsere Partner von unserem Know-how profitieren können. Durch eine gut kalibrierte Motorbremse erzielen sie eine bessere Bremsstabilität, das Ansprechverhalten ist für Balance, Traktion und Reifenverschleiß wesentlich. Auch die Entscheidungen über das je nach Rennsituation optimale Benzingemisch besitzt große taktische Bedeutung: Einerseits möchtest du so wenig Kraftstoff wie möglich mitführen, um in der Anfangsphase ein möglichst leichtes Auto zu haben, denn jedes Kilo weniger verringert den Reifenverschleiß. Andererseits benötigst du genug Reserven, um am Ende pushen zu können und vielleicht noch einige Positionen gutzumachen. An diesen Überlegungen arbeiten wir gemeinsam mit den Partner-teams von Renault sehr intensiv. Denn diese Feinheiten können im Rennen den

entscheidenden Unterschied und mehrere Positionen ausmachen. Und so viel Erfahrung wir auch besitzen, wir lernen immer noch dazu.

In einer Woche geht es bereits in Monaco weiter, auf einem völlig anderen Kurs als Barcelona. Wir glauben, dass die Streckencharakteristik den Stärken des Renault RS27 entgegenkommt. Die langsamen Kurven verlangen nach guter Fahrbarkeit und agilem Ansprechverhalten – in beiden Disziplinen gehört der RS27-V8 zu den besten im Feld. Red Bull Racing hat dort mit zuletzt drei Siegen in Folge eine beachtliche Erfolgsbilanz aufzuweisen. Renault hat in Monaco generell sehr gute Ergebnisse erzielt. Daran möchten wir mit allen vier Partnerteams am kommenden Wochenende anknüpfen.“

*Fotos: Renault-Pressé
Text: Caroline Engelhardt*



Grand Prix von Monaco

Dank Motoren-Power von Renault haben Sebastian Vettel und Mark Webber am Steuer ihrer Red Bull RB9 beim Großen Preis von Monte Carlo die Plätze zwei und drei errungen. Titelverteidiger und Dreifach-Weltmeister Vettel gelang nach einem von mehreren Zwischenfällen geprägten Rennen hinter Sieger Nico Rosberg (Mercedes) der Sprung aufs Podest. Für den französischen Automobilhersteller ist es nach drei Siegen in Folge das vierte Podiums-Ergebnis hintereinander. Dank dieses Resultats konnte Red Bull Racing seine Führung in der Konstrukteurswertung gegenüber Lotus-Renault (112 Punkte) und Ferrari (123) auf nunmehr 164 Zähler ausbauen. In der Fahrertabelle liegt Vettel jetzt mit 107 Punkten vor Kimi Räikkönen (Lotus-Renault, 86).

Der Finne sah bereits wie der sichere Fünftplatzierte aus, als er in der 70 von 78 Runden mit dem McLaren von Sergio Perez kollidierte. Der unverschuldete Zusammenstoß verursachte einen Reifenschaden und machte einen zusätzlichen Boxenhalt notwendig, durch den Räikkönen auf die 16. Position zurückfiel. Bis zur Zielflagge gelang es dem Lotus-Piloten aber noch, sich wieder bis auf Platz zehn und damit in die Punkteränge vorzukämpfen. Es war seine 23. Zielankunft in den Top 10 in Folge. Räikkönens Teamkollege Romain Grosjean musste seinen Rennwagen nach einem Unfall mit Daniel Ricciardo in Runde 63 abstellen.

Mit V8-Power von Renault im Heck seines Williams beendete Valtteri Bottas den sechsten von 19 Saisonläufen auf

dem zwölften Platz. Pastor Maldonado im zweiten Williams-Renault musste in Runde 44 aufgeben, nachdem ihn Max Chilton in die Leitbahnen gedrängt hatte. Der schwere Zwischenfall verursachte eine gut 25-minütige Rennunterbrechung.

Caterham F1, das vierte Partnerteam von Renault, erlebte in Monaco sein bisher bestes Formel 1-Wochenende der Saison. Giedo van der Garde gelang bereits im Qualifying erstmals der Sprung in den Kreis der besten 16. Den Grand Prix beendete der Niederländer auf Rang 15 und in der gleichen Runde mit dem Sieger. Sein Teamkollege Charles Pic musste seinen Caterham-Renault kurz nach dem Start aufgrund eines Getriebe-problems abstellen.



Der Grand Prix von Monaco aus der Sicht des Motoren-Ingenieurs: Rémi Taffin, Leiter des Renault Sport F1 Einsatzteams

„Als französischer Automobilhersteller ist eine doppelte Podiumsplatzierung beim Großen Preis von Monte Carlo natürlich immer ein besonderes Ergebnis. Die Herausforderungen, die dieser Stadtkurs an die V8-Motoren stellt, kennen keinen Vergleich. Der Schwerpunkt liegt für uns auf einer guten Fahrbarkeit und sensiblen Ansprechen der Aggregate. Das Resultat zeigt, dass wir diesbezüglich ganz offensichtlich gute Arbeit geleistet

haben.

Zugleich konnten wir hier im Mittelmeer-Fürstentum eine Erfolgsgeschichte fortschreiben. Sechs Mal 1 hat ein Formel 1-Rennwagen mit Motoren-Power von Renault bereits in Monaco gewonnen. 2010 ist es uns sogar gelungen, alle drei Plätze des Podiums zu erobern.

Dabei haben alle unsere Partnerteams an diesem Sonntag einmal mehr eine starke Vorstellung abgeliefert. Kimi Räikkönen schien der fünfte Platz bereits nicht mehr zu nehmen, als er unglücklich in eine Kollision verwickelt wurde. Cater-

ham und Williams haben ebenfalls wichtige Schritte in die richtige Richtung unternommen, wie ihr starkes Abschneiden im Qualifying und im Rennen zeigte.

Jetzt blicken wir in Richtung Montréal, dem nächsten Formel 1-Grand Prix der Saison. In Kanada erwartet uns ebenfalls ein Stadtkurs, der zwar ähnlich große Herausforderungen an unsere Motoren stellt, ansonsten aber mit völlig anderen Gegebenheiten aufwartet.“

*Fotos: Renault-Presse
Text: Caroline Engelhardt*

Dacia Duster mit mehr Ausstattung zum unveränderten Preis

Günstigstes SUV auf dem Markt jetzt noch attraktiver

Mehr Komfort für gleiches Geld: Ab sofort erweitert Dacia den serienmäßigen Lieferumfang des SUV-Modells Duster, ohne dass Kunden für den Neuwagen mehr zahlen müssen. Die Aufwertung betrifft die Ausstattungen Ice, Lauréate sowie Prestige und umfasst je nach Ausstattung hochwertige Merkmale wie das TomTom® Navigationssystem mit dem Telematikdienst LIVE Services. Damit untermauert der Kompakt-SUV von Dacia seine Position als Fahrzeug mit dem besten Preis-Leistungs-Verhältnis in seiner Klasse.

Neu für die Ausstattung Lauréate (ab 13.590 Euro) ist das

4x15-Watt-CD-Radio MP3 mit Aux-In-Buchse, USB-Anschluss, Bluetooth®-Freisprecheinrichtung sowie Bedienungssatellit am Lenkrad. Zusätzlich sorgen 16-Zoll-Leichtmetallräder für eine sportliche Optik.

Das Top-Modell Prestige (ab 14.390 Euro) erhält serienmäßig das Navigationssystem TomTom® Go LIVE 820, das in Tests Bestnoten bekommen hat. Auf dem 4,3-Zoll (11 cm)-Touchscreen lassen sich Kartendaten für 19 Länder Europas aufrufen. Befestigt wird das Gerät mit einer robusten Halterung an der Armaturentafel. Darüber hinaus können die Nutzer ein Jahr lang kostenlos die LIVE Services nutzen. Diese liefern

unter anderem Verkehrsdaten nahezu in Echtzeit ins Fahrzeug und beziehen diese direkt in die Routenkalkulation ein. Nach Ablauf des Jahres können die Leistungen komfortabel über die Applikation TomTom® HOME abonniert werden.

Der Duster Ice verfügt zum unveränderten Preis ab 12.290 Euro zusätzlich über Nebelscheinwerfer ab Werk. Als weitere Neuheit bietet Dacia den Duster Ice jetzt auch in der Flüssiggasvariante 1.6 16V LPG 105 4x2 an. Ihr Einstiegspreis von 13.090 Euro liegt nur 800 Euro über dem Benziner 1.6 16V LPG 105.

Fotos: Dacia-Presse

Texte: Thomas May-Englert



Neuer Dacia Logan MCV feiert Weltpremiere

Genfer Auto-Salon 2013

Dacia enthüllt auf dem 83. Genfer Auto-Salon als Weltpremiere den neuen Logan MCV. Mit einem Einstiegspreis von 7.990 Euro ist die Modellneueheit der günstigste Kombi in Deutschland. Dank 573 Liter Kofferraumvolumen und bis zu 2,7 Meter Ladelänge bietet der Logan MCV gleichzeitig das beste Preis-Raum-Verhältnis auf dem Markt. Vom Vorgänger übernimmt die zweite Generation des Kombi-Modells markentypische Tugenden wie das großzügig bemessene Raumangebot, stabilen Werterhalt, die hohe Zuverlässigkeit und die 3-Jahres-Garantie. Als weiteres Highlight stellt Dacia in Genf die attraktive Sonderedition Duster Destination vor, die sich speziell an freizeittaktive Kunden wendet. Kennzeichen sind Offroad-Attribute wie der markante Unterfahrschutz und

die beiden Dachscheinwerfer.

Dacia offeriert mit dem neuen Logan MCV ein Fahrzeug mit den Platzverhältnissen eines Kompaktklassekombis zum Preis eines Kleinstwagens sowie praxisgerechter Sicherheit und wirtschaftlichen Motoren. Das Design lehnt sich eng an den neuen Sandero an. Bestimmende Elemente sind der große, trapezförmige Kühlergrill, die breiten, schräg geschnittenen Hauptscheinwerfer, die ausgestellten Radhäuser und die nach hinten ansteigende Fensterlinie. Sie verleihen dem Kombi ein deutlich moderneres Erscheinungsbild als dem Vorgänger.

Gepäckraum mit 573 Liter Ladevolumen

Mit 4,49 Meter Länge übertrifft der neue Logan MCV den San-

dero um 43 Zentimeter, beste Voraussetzungen für ein rekordverdächtiges Preis-Raum-Verhältnis. Das Gepäckabteil des Kombis fasst nach VDA-Norm 573 Liter. Wird die Rückbank umgeklappt und der Beifahrersitz nach vorne geneigt, stehen 2,7 Meter Ladelänge zur Verfügung.

Eine Vielzahl praktischer Ablagen steigert zusätzlich die Vielseitigkeit des Logan MCV. Hierzu zählen Türfächer vorne und hinten, Netztaschen und ein Ablagefach auf der Oberseite des Instrumententrägers. Insgesamt finden sich im Interieur über 16 Liter an Staumöglichkeiten.

Ergonomisch durchdachtes Interieur

Wie das ansprechende Äußere präsentiert sich auch das Interieur des Logan MCV komplett



Neuer Dacia Logan MCV feiert Weltpremiere

neu. Das Cockpit überzeugt mit optimierter ergonomischer Gestaltung und hoher Funktionalität. Alle Bedienungselemente und die gut ablesbaren Rundinstrumente liegen direkt im Blickfeld des Fahrers. Darüber hinaus sind je nach Ausstattung Fahrersitz und Lenkrad höheninstellbar. Solide Materialien und eine sorgfältige Verarbeitung schaffen einen hohen Qualitätseindruck.

Multimediasystem mit Touchscreen-Monitor

Je nach Ausstattung ist für den Logan MCV das vielseitige Multimediasystem Media-Nav verfügbar. Das Gerät lässt sich per Lenkradfernbedienung oder intuitiv per 7-Zoll (18-cm)-Touchscreen-Monitor bedienen, ein Komfortmerkmal, das selbst in größeren Fahrzeugklassen nicht selbstverständlich ist. Neben einer

Audioanlage, der Bluetooth®-Schnittstelle für die Freisprecheinrichtung und das Abspielen von Dateien externer Musikträger (Audiostreaming) sowie USB- und Klinken-Anschluss ist in das Media-Nav auch ein leistungsfähiges Navigationssystem mit hohem Bedienkomfort integriert. Die Navigation lässt sich wahlweise in 2-D-Grafik oder dreidimensional („Birdview“) darstellen. Die gestochen scharfe Wiedergabe des hochauflösenden Monitors erleichtert die Orientierung zusätzlich.

Alternativ bietet Dacia für den Logan MCV die Multimedia-Lösung Dacia Plug & Radio mit Audioanlage, großem Monitor, MP3-fähigem CD-Player, Lenkradfernbedienung, Bluetooth®-Schnittstelle sowie USB- und Klinken-Anschluss an.

Bereits die Basisausstattung

verfügt serienmäßig über die hydraulische Servolenkung. Darüber hinaus sind der Tempopilot mit Geschwindigkeitsbegrenzer und die akustische Einparkhilfe hinten verfügbar.

Wirtschaftliche Motorenpalette

Als Motorisierungen für den neuen Logan MCV stehen drei Ottomotoren und ein Dieselmotor zur Wahl. Basisbenziner ist der millionenfach bewährte 1.2 16V 75 mit 55 kW/75 PS. Dacia bietet den Vierzylinder auch als bivalentes Flüssiggasaggregat 1.2 16V LPG 75 an (Liquified Petroleum Gas), das im LPG-Modus nur 120 Gramm CO₂ pro Kilometer ausstößt. Die niedrigen Emissionen tragen maßgeblich dazu bei, dass der Logan MCV in Kombination mit dem LPG-Triebwerk das Umweltprädikat Dacia eco2 erhält.



Der hochmoderne Dreizylinder TCe 90 mit 898 Kubikzentimeter Hubraum und Turboaufladung ist nach dem Downsizing-Prinzip konstruiert. Der 66-kW/90-PS-Motor glänzt im Logan MCV mit dem vorbildlichen Verbrauch von 5,0 Liter Superbenzin pro 100 Kilometer (116 g CO₂/km). Damit eignet sich die Variante hervorragend für Kunden, die eine große Transportkapazität benötigen, jedoch nur über ein begrenztes Kraftstoffbudget verfügen. Auch der Logan MCV TCe 90 erhält das Gütesiegel Dacia eco2.

Dieselmotor mit nur 3,8 Liter Verbrauch pro 100 Kilometer

Als Selbstzünder steht für den neuen Logan MCV der Com-

mon-Rail-Diesel dCi 90 (66 kW/90 PS) aus der 1.5 dCi-Familie zur Verfügung. Das exzellente Durchzugsvermögen dank 220 Nm Maximaldrehmoment geht Hand in Hand mit herausragender Effizienz. Der Verbrauchswert von jeweils 3,8 Liter Diesel pro 100 Kilometer (99 g CO₂/km) zählt zu den besten in der kompakten Kombiklasse.

Ab Werk mit vier Airbags und ESP®

Die praxisgerechte Sicherheitsausstattung des Logan MCV umfasst neben serienmäßigen Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer unter anderem 3-Punkt-Sicherheitsgurte mit Gurtkraftbegrenzer vorne sowie Isofix-

Befestigungspunkte für Kindersitze auf den hinteren Außenplätzen.

Ebenfalls ab Werk hat der Logan MCV das elektronische Stabilitätsprogramm ESP®, ABS und den Bremsassistenten an Bord. Für ein hohes Maß an passiver Sicherheit sorgt außerdem die steife, schützende Fahrgastzelle, kombiniert mit programmiert verformbaren Karosseriestrukturen an Front und Heck, die bei einem Aufprall viel Energie absorbieren. Der Frontstoßfänger und die Motorhaube sind darüber hinaus nach den neuesten Erkenntnissen des Fußgängerschutzes konstruiert.

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



Duster Destination: Sonderserie mit auffälliger Optik

Mit dem Duster Destination präsentiert Dacia in Genf außerdem eine limitierte Sonderreihe für freizeitaktive Kunden, die ihr Budget im Blick behalten.

Kennzeichen des Dacia Destination sind Offroad-Attribute wie der prägnante Unterfahrschutz sowie zwei abmontierbare und am Instrumententräger aktivierbare Dachscheinwerfer. Weitere Merkmale sind die Lackierung in Arktis-Weiß oder Perlmutter-Schwarz Metallic, der große Schriftzug „Duster“ an den Fahrzeugflanken sowie das markante Kompass-Emblem auf Motorhaube, Heckklappe und hinteren Türen.

Die hinteren Seitenfenster und die Heckscheibe sind dunkel getönt und die 16-Zoll-Räder, der Kühlergrill sowie die

Außenspiegelgehäuse in Glanz-Schwarz gehalten. Die schwarze Dachreling, schwarze Scheinwerfermasken, Schmutzfänger und rote Pfeile oberhalb der Abschleppösen und der Aufnahmen für den Wagenheber komplettieren den unverwechselbaren Auftritt.

Das Kompass-Emblem und der „Duster“ Schriftzug finden sich auf den Rückenlehnen der Vordersitze wieder. Die exklusiven Sitzpolster des Sondermodells sind außerdem mit weißen Nähten abgesteppt. Den Innenraum kennzeichnen darüber hinaus die Mittelkonsole in Glanz-Schwarz sowie Türhaltegriffe und Dekorelemente an Lenkrad und Lüftungsdüsen in Weiß. Hinzu kommt der Feuerlöscher im Fußraum der Beifahrerseite.

Ab Werk mit Navigationssystem für Straßen und Wanderwege

Zum serienmäßigen Ausstattungsumfang des Duster Destination zählt unter anderem das abnehmbare Navigationssystem von Garmin. Das robuste Gerät mit wasserdichtem Gehäuse und kabelloser Stromversorgung an der Halterung beinhaltet Kartenmaterial für 45 europäische Länder mit lebenslangen kostenlosen Updates und als exklusives Merkmal in der Klasse der kompakten SUV-Modelle eine SD-Speicherkarte mit Wanderkartenmaterial. Darüber hinaus verfügt der Duster Destination ab Werk über die manuelle Klimaanlage, Nebelscheinwerfer und ein 4x15-Watt-CD-Radio mit Bluetooth®-Schnittstelle sowie USB- und Aux-In.



Dacia bietet den Duster Destination zum günstigen Preis ab 13.790 Euro für die Einstiegsvariante 1.6 16V 105 mit Frontantrieb an.

Darüber hinaus ist das Sondermodell in den Motorisierungen 1.6 16V LPG 105 und dCi 110 wahlweise mit Frontantrieb oder variablem Allradantrieb erhältlich.

Das komfortable System leitet auf verschneiten Straßen oder matschigem Untergrund mit einer elektromagnetischen Kupplung automatisch bis zu 50 Prozent des verfügbaren Drehmoments an die Hinterachse.

Im schwierigen Gelände kann der Fahrer per Knopfdruck in

den starren Allradmodus wechseln. Dann fährt das SUV-Modell bis zu einer Geschwindigkeit von 60 km/h mit einer festen Kraftverteilung im Verhältnis von 50:50 zwischen Vorder- und Hinterachse.

Fotos: Dacia Presse
Text: Thomas May-Englert





Zum zweiten Mal nach 1906 wird Louis RENAULT zum Ritter der Ehrenlegion ernannt. So wird sich dieses schreckliche Jahrzehnt seinem Ende nähern, für RENAULT endet es dennoch versöhnlich, und das neue Jahrzehnt soll ebenso glücklich und freudig für Louis RENAULT beginnen.

Eine neue Zeit bricht an!

Das neue Jahrzehnt beginnt mit einem äußerst freudigen Ereignis. Am 24. Januar 1920 bringt Christiane RENAULT einen gesunden Jungen zur Welt. Jean-Louis RENAULT. Der Höhepunkt im Leben von Louis RENAULT. Er hat jetzt einen Nachfolger, einen Erben! Aber

die Geschichte hat Anderes im Sinn...

Der vergangene Krieg ist noch allgegenwärtig, die Folgen noch lange nicht überwunden.

Louis ist bekannt für seine vorausschauende Planung, man muß auch kein Hellseher sein, um zu erahnen wie sich die wirtschaftliche Situation entwickeln wird.

Für RENAULT ist zu diesem Zeitpunkt einer der wichtigsten Märkte weggebrochen, die Niederlassung in Deutschland wurde bei Kriegsbeginn anektiert. Gewinne erzielt dieser Markt keine mehr, lediglich die Werkstatt in Berlin ist einigermaßen beschäftigt. Die politische Situation in Deutschland ist brisant, die Menschen haben andere Sorgen, als sich mit dem Kauf eines Automobils zu beschäftigen.

Es wird noch einige Jahre dauern, bis RENAULT in

Deutschland wieder Fuß fassen wird.

Umso mehr sieht sich Louis RENAULT in seinen Plänen bestätigt. Jede noch so kleine Nische wird besetzt. Und schon bei Kriegsende plant er ein neues Werk in Le Mans, längst stößt man in Billancourt an die Grenzen des Möglichen.

Dieses neue Werk gleicht allerdings eher einem Erholungsheim, als einem Industriebetrieb. Betriebswohnungen, Vorschule, Poliklinik, Sportstätten: An alles wird gedacht!

Doch das ist nicht die perfekte Lösung für das Problem. Schon seit Jahren liebäugelt Louis mit der vor den Werkstoren gelegenen Seine-Insel Séguin. Ursprünglich wollte er dort ebenfalls eine Erholungsstätte für seine Arbeiter errichten, doch sehr schnell schon reift der Plan, auf dieser Insel Europas größtes Automobilwerk zu errichten.



Mit Beginn des neuen Jahrzehnts fängt RENAULT an, die Insel Stück für Stück käuflich zu erwerben.

Er hat Großes im Sinn. Aber nicht nur eine breite Produktpalette ist für ihn wichtig, er muß sich auch zum größtmöglichen Teil von Lieferanten unabhängig machen, Vieles muß er selbst produzieren. Mehr und mehr setzt RENAULT auch bei den benötigten Teilen und Verbrauchsgütern auf die eigene Produktion.

RENAULT ist das größte private Wirtschaftsunternehmen in Frankreich. Und das soll nach dem Willen des Patrons auch so bleiben. Unabhängigkeit ist das Zauberwort. Im Lauf der Zeit (und zwar sehr kurzer Zeit) wird RENAULT fast alles selbst herstellen:

Zündkerzen und Ziegel, Motoröl und Stahl, Kantinenbe-

steck und Gullideckel, selbst eigenen Strom wird er produzieren. Und durch den Verkauf von Abfällen steigert er ebenfalls Umsatz und Gewinn. Vor allem aber durch Recycling wird RENAULT auch zeitweise größter Watterhersteller in Frankreich!

1921 ist ein weiteres von ihm in Auftrag gegebenes Projekt fertig geworden: Seine Ingenieure präsentieren ihm einen Eisenbahntriebwagen! Nun werden bei RENAULT auch Lokomotiven hergestellt. Und 1922 vollendet er einen weiteren Plan, den er in Gedanken längst umgesetzt hat: Er wandelt das Unternehmen in eine Aktiengesellschaft um, den größten Teil der Aktien hält er selbst, der Rest bringt frisches Kapital.

Das Unternehmen, das nun "Société Anonyme des Usines RENAULT" (SAUR) heißt, ist

einen weiteren, sehr wichtigen Schritt nach vorne gegangen. Doch auch in Zeiten großen Erfolges gab es hin und wieder kleine Nadelstiche, so auch der Blick in die Deutsche Republik. Zwar war die Zwangsverwaltung der deutschen Tochter bereits am 27. Januar 1920 aufgehoben worden, aber aufgrund der desaströsen wirtschaftlichen Lage des Landes beschloß der Aufsichtsrat am 30. September 1920 die Liquidation des Unternehmens.

Die abschließende Bilanz wies einen Verlust von 118.665,49 Reichsmark aus, vom einstigen Stammkapital blieben so noch 281.334,51 RM übrig. Am 3. März 1922 findet die letzte Hauptversammlung des Unternehmens statt. Die Aktionäre entlasten Aufsichtsrat und den Liquidator. RENAULT Deutschland hört auf zu existieren!



Die Renault Historie - Teil 6

Aber auch im eigenen Land hat Louis RENAULT mit Problemen zu kämpfen.

RENAULT ist zwar Frankreichs größtes Wirtschaftsunternehmen, aber im Bereich der Automobilproduktion hat ihn sein ärgster Konkurrent Citroen überholt.

Für Louis ein unhaltbarer Zustand. Außerdem ist ihm Citroen bei einem sehr prestigebringenden Projekt um eine Nasenlänge voraus: Citroen will den schwarzen Kontinent erobern. Afrika, für die Franzosen eine Herzenssache, gehört Frankreich doch zu den größten Kolonialmächten der Welt.

Und ausgerechnet RENAULT ist nicht der Erste, der mit seinen Automobilen den Kontinent erobert. Doch RENAULT kennt keine Niederlagen. Wenn er schon nicht der Erste ist, dann wird er eben der Beste sein! Aber zunächst wird André Citroen die Lorbeeren ernten für die erste Sahara-Durchquerung. Am 17. Dezember starten fünf Fahrzeuge von Citroen im algerischen Tougourt, das Ziel ist das im Sudan gelegene Timbuktu. In 21 Tagen legen die Fahrzeuge von Citroen 3.500 Kilometer zurück, eine durchaus beachtliche Leistung!

Aber Louis RENAULT beweist auch hier eine gebotene Vorsicht. Er wird nun nicht in aller Eile ebenfalls eine Expedition losschicken. Zuerst wird er die entsprechenden Fahrzeuge bauen, außerdem wird er dieses Projekt richtig planen und realisieren. Er gründet zusammen mit dem Luftfahrtindustriellen Gaston Gradis die "Compagnie Générale Transaharienne" (CGT).

Aber bevor RENAULT diese Pläne umsetzen kann, sorgt eine weitere Sensationsnachricht in Paris für Aufsehen. Der Eiffelturm soll angeblich verkauft werden. Citroen wird als Käufer gehandelt, aber auch Henry Ford. Die Gerüchte besagen, Henry Ford wolle nach dem Kauf des Turmes diesen nach Amerika bringen. Doch all diese Nachrichten sind frei erfunden, es geht lediglich um die Beleuchtung des Pariser Wahrzeichens. Citroen erhält den Zuschlag. Doch die immensen Kosten von 500.000 Francs sollten sich noch schmerzlich bemerkbar machen.

Am 1. Dezember 1923 ist es in Billancourt endlich soweit, der Prototyp des 10CV-Wagens, des Typ II steht vor dem Halblektor des Werkes.

Und hat gegenüber dem Mo-

dell von Citroen erhebliche Vorteile zu bieten. Der Wagen von RENAULT verzichtet auf die Ketten an den beiden hinteren Achsen, wie sie die "Autochenilles" von Citroen aufweisen.

Ein sehr geringer Luftdruck in den Zwillingssreifen an den beiden angetriebene Hinterachsen machen das Fahrzeug wüstentauglich, ein kräftiger Motor treibt das Auto an. Es erreicht Spitzengeschwindigkeiten von 40 bis 45 Kilometern pro Stunde und schafft Steigungen und Gefälle von bis zu 45° - notfalls auch etwas mehr!

Louis RENAULT gibt den Startschuß, aber RENAULT hat noch ein weiteres As im Ärmel. Expeditionsleiter ist kein Geringerer als Jean-Baptiste Eugène Estienne, ein erfahrener und dekoriertes Soldat mit Wüstenerfahrung.

Im Januar 1924 verlässt der Tross das winterliche Paris, Ziel ist Colomb-Béchar am Fuß des algerischen Atlasgebirges.

Teil 7 folgt in der nächsten Ausgabe.

*Fotos: Renault Communication
Text: Andreas Gaubatz*





Die Europäische Renault Klassik Seite

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

www.renault-klassik.eu



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

<http://renaultklassik.phpbb6.de>

Idee & Realisierung by Andreas Gaubatz







Neuer Renault Clio GT 120 EDC

Mit dem dynamischen Clio GT richtet sich Renault an sportlich-ambitionierte Fahrer. Das Modell hebt sich von den anderen Varianten durch seine individuelle Front- und Heckschürze mit extrabreitem Lufteinlass, weit außen liegenden LED-Tagfahrleuchten und markantem Heckspoiler ab.

Eigenständige 17-Zoll-Räder im 5-Speichen-Design, verbreiterte Seitenschweller, der Doppelrohrauspuff sowie der Schriftzug „GT“ unterhalb des Markenlogos und an der Heckklappe komplettieren den sportlichen Auftritt.

Im Innenraum betonen unter anderem Sportsitze vorne, Aluminiumpedale und das Sportlerlenkrad den sportlichen Charakter.

Zum GT-Paket zählt außerdem das straff abgestimmte Sportfahrwerk. Für hohe Agilität sorgen der kraftvolle TCe 120-Motor und das EDC-Doppelkupplungsgetriebe mit sechs Gängen, die sich nach Formel 1-Art mit Schaltwippen am Lenkrad wechseln lassen.

Renault bietet den Clio GT als Fünftürer und Grandtour an.

Ergonomisch gestaltetes Cockpit

Die Instrumente liegen optimal im Blickfeld des Fahrers. Auch alle anderen für die Fahrt notwendigen und wichtigen Bedien- und Anzeigenelemente befinden sich, den Erkenntnissen der Ergonomie-Experten von Renault folgend, in unmittelbarer Nähe des Fahrzeuglenkers.

Das Navigationssystem MediaNav (Serie für Dynamique und Luxe) in der Mittelkonsole und das Online-Multimediasystem Renault R-Link (Option für Dynamique und Luxe, Serie für GT) lassen sich trotz ihrer zahlreichen Funktionen ebenso über den 7-Zoll (18-cm)-Touchscreen-Monitor wie über den Bediensatelliten am Lenkrad bequem und sicher nutzen, ohne dass der Fahrer den Blick von der Straße abwenden muss.

Zum entspannten Fahrgefühl im neuen Clio tragen auch die vielfach verstellbaren Sitze bei, die sicherstellen, dass Fahrer unterschiedlicher Statur leicht die optimale Sitzposition finden. Bereits in der Basisausstattung Expression sind Fahrer- und Beifahrersitz mit der in ihrer Neigung stufenlos einstellbaren Rückenlehne ausgestattet.

Zusätzlich ist der Fahrersitz ab Werk um sieben Zentimeter höhenstellbar. Im Clio GT nehmen Fahrer und Beifahrer auf serienmäßigen Sportsitzen mit verstärktem Seitenhalt Platz.

Interieur mit hoher Qualitätsanmutung

Wie bei der Karosserie legten

die Renault Entwickler auch bei Cockpit und Interieur Wert auf eine exzellente Qualitätsanmutung. So werden im Clio hochwertige Materialien in harmonischen Farbkombinationen verarbeitet.

Die auf ein Minimum reduzierten Spaltmaße runden den hochwertigen Qualitätseindruck ab.



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

Online-Multimediasystem Renault R-Link

Als erstes Renault Serienfahrzeug ist der Clio darüber hinaus mit dem neuen Online-Multimediasystem Renault R-Link mit integrierter TomTom® 2.0 LIVE Navigation erhältlich (Option für Dynamique und Luxe, Serie für GT). Das System funktioniert wie ein Smartphone oder ein Tablet-Computer, die fest in die Armaturentafel integriert sind.

Klare, logische Menüs und Icons erlauben eine präzise und intuitive Bedienung, ohne dass der Fahrer vom Verkehrsgeschehen abgelenkt ist.

Als weitere Parallele zur Welt der Smartphones und Tablets arbeitet das Renault R-Link-System mit dem Betriebssystem Android. Anders als diese Geräte lässt sich das System aber nicht nur über den hochauflösenden 7-Zoll (18-cm)-Touchscreen-Monitor steuern, sondern auch per Lenkradfernbedienung oder Sprach-



steuerung. Zur Aktivierung der Spracherkennung drückt der Fahrer eine Taste am Lenkrad.

Serienmäßig sind bereits nützliche Apps wie ein E-Mail-Programm, die Verbindung zur Renault Assistance und der Renault R-Link Tweet vorinstalliert. Hinzu kommen ein halbes Jahr kostenloser Online-Zugang und Zugriff auf den neu geschaffenen Renault

R-Link App Store.

Bis Ende 2013 werden im ersten automobilen App Store auf dem Markt rund 50 Anwendungen verfügbar sein. Über die fest installierten Basisfunktionen Radio, Telefonie, Navigation, Multimedia und Fahrzeuginformationen hinaus lässt sich aus dem Renault R-Link Store eine Vielzahl weiterer Apps herunterladen.

Aus Sicherheitsgründen lassen sich der R-Link-Tweet und die E-Mail-Funktion nur bei stehendem Fahrzeug nutzen.

Sicherheit auf 5-Sterne-Niveau

Mit fünf Sternen erzielt der Renault Clio die Bestnote bei den Crashtests der unabhängigen Euro NCAP-Organisation.

Unter anderem sichert sich das Renault Modell beim Personenschutz mit 32 von 36 möglichen Punkten eines der besten Ergebnisse, das ein Fahrzeug

in diesem Segment je erreicht hat. Mit acht Punkten beim Seitenaufprall und sieben Punkten für die Sicherheitsausstattung erzielt das Renault Modell in zwei Wertungen außerdem die höchste erreichbare Punktzahl.

Ausstattungsumfang GT (zusätzlich zu Dynamique)

- 17-Zoll-Leichtmetallräder
- Aluminium-Sportpedale
- Doppelauspuff in Chrom
- Eigenständige Front- und Heckstoßfänger sowie Seitenschweller
- Seitenscheiben hinten und Heckscheibe stark getönt
- Sportfahrwerk mit härteren Federn und Dämpfern
- Sportlederlenkrad mit Schaltwippen
- Sportsitze mit verstärktem Seitenhalt
- Außenspiegel elektrisch anklappbar
- Elektrische Fensterheber vorne und hinten
- Keycard Handsfree
- Klimaautomatik
- Multimediasystem R-Link
- R.S. Sound Effects
- R.S. Drive







SCENIC XMOD

Neuer Scénic XMOD

Mit dem neuen Scénic Xmod präsentierte Renault auf dem Genfer Auto-Salon (5. bis 17. März 2013) eine Crossover-Variante des beliebten Kompaktvans.

Der attraktive Fünfsitzer kombiniert ausdrucksstarkes Design mit moderner Antriebstechnik. Dank der „Extended Grip“-Traktionskontrolle und der erhöhten Bodenfreiheit eignet sich der Scénic Xmod auch für Ausflüge abseits befestigter Straßen.

ausgestattet. Die innovative Traktionskontrolle ermöglicht das sichere Vorankommen auch auf schwierigem Untergrund wie Schnee, Matsch und Sand.

Immer die optimale Traktion mit dem Extended Grip System

moment dosieren muss. Im „Normal“-Modus greift die Traktionskontrolle auf konventionelle Art ein, sobald sie Schlupf an einem der angetriebenen Vorderräder registriert. Das Programm aktiviert sich automatisch bei Geschwindigkeiten über 40 km/h.

Als Antrieb stehen zwei Benziner und zwei Dieselmotoren zur Wahl.

Optische Kennzeichen neben dem neuen Renault Markengesicht sind eigenständige Stoßfänger, robuste Seitenschutzleisten, die verchromte Dachreling und eigenständige Aluminiumräder.

Als erstes Renault Modell ist der Scénic Xmod mit dem neuen Extended Grip System

Mit einem griffgünstig positionierten Drehregler in der Mittelkonsole kann der Fahrer zwischen drei Programmen wählen.

Im „Expert“-Modus regelt Extended Grip ausschließlich das Bremssystem, während der Fahrer selbst das Motordreh-

Fotos: Renault Presse

Im Programm „Gelände“ werden Motordrehmoment und Bremswirkung automatisch an die vorhandene Traktion angepasst.

Als Antrieb für den neuen Scénic Xmod sind die Motorisierungen 1.6 16V 110, ENERGY TCe 115, dCi 110 und ENERGY dCi 110 erhältlich.

Renault R-Link: Multimedia-system mit Online-Zugang

Den Reisekomfort in dem Crossover-Modell steigert das neue multifunktionale Media-system Renault R-Link mit Online-Anbindung. Dieses funktioniert wie ein Tablet-Computer, der fest in die Armaturentafel integriert ist. Die

Bedienung erfolgt über einen großformatigen Touch-

Dieses zeichnet sich durch die Xmod-Optik aus, verfügt aber nicht über Extended Grip.

Im Innenraum sorgen das unten abgeflachte Lenkrad, Aluminiumpedale, der Schalt-hebel mit Aluminiumknauf und eigenständige Dekorelemente für sportliche Atmosphäre.

Gesteppte Sitzpolster und ein Leder-Alcantara-Paket runden das Interieur ab.

Als zusätzlicher Antrieb steht für das Xmod Line-Paket der neu entwickelte, hoch-effiziente Turbo-benziner

Crossover-Charakter bietet der Scénic Xmod alle Vorteile der erfolgreichen Scénic Baureihe.

Hierzu gehört unter anderem die Ladekapazität von bis zu 555 Litern, einer der besten Werte im Segment. Zusätzlich stehen im Innenraum bis zu 71 Liter an Ablagemöglichkeiten zur Verfügung. Renault kombiniert das ausgezeichnete Platzangebot mit wegweisen-der Modularität. Die drei auf Schienen montierten Rücksitze sind mit neigungseinstellbaren Lehnen ausgestattet, lassen sich einzeln zusammenklappen, in einen Tisch verwandeln, ausbauen oder in der Länge verschieben.



Text: Thomas May-Englert

screen-Monitor in TFT-Technik mit gestochen scharfer Darstellung. Alternativ dazu lässt sich das Renault R-Link ergonomisch günstig über einen Joystick-Regler in der Mittelkonsole steuern.

Renault bietet darüber hinaus den Scénic in der Bose® Edition mit Xmod Line-Paket an.

ENERGY TCe 130 zur Verfügung. Der moderne Vierzylinder sorgt für niedrige Verbrauchs- und Emissionswerte sowie ausgezeichnete Fahrleistungen.

Crossover mit hoher Modularität

Zusätzlich zum attraktiven







Modellpflege für Renault Scénic und Grand Scénic

Renault Kompaktvans mit neuem Markengesicht und ENERGY-Motor

Renault präsentierte auf dem 83. Genfer Auto-Salon (5. bis 17. März 2013) die neue Generation der Kompaktvans Scénic und Grand Scénic. Die Bestseller sind ab April 2013 mit neuem Markengesicht und dem besonders sparsamen ENERGY TCe 130-Benziner in Deutschland erhältlich. Mit dem wirtschaftlichen Vierzylinder benötigt der Renault Scénic im Durchschnitt lediglich 6,2 Liter Super pro 100 Kilometer und damit 15 Prozent weniger Kraftstoff als der Vorgänger (Grand Scénic ENERGY TCe 130: 6,4 l/100 km). Damit zählen die Renault Kompaktvans zu den verbrauchsgünstigsten Benzinern ihrer Klasse.

Scénic und Grand Scénic präsentieren sich in der jüngsten Evolutionsstufe mit dem neuen, unverwechselbaren Renault Markengesicht. Kennzeichen ist der mittig platzierte Rhombus auf der glänzend schwarzen Kühlermaske, die mit den Frontscheinwerfern eine harmonische Einheit bildet.

Mit Details wie dem Navigationssystem Carminat TomTom® 2.0 LIVE, der 2-Zonen-Klimautomatik, der akustischen und visuellen Einparkhilfe hinten sowie dem schlüssellosen Start- und Zugangssystem Keycard Handsfree setzen

Scénic und Grand Scénic weiterhin Komfortmaßstäbe in ihrem Segment. Auch die klangstarken Bose® Soundsysteme sind für die Renault Kompaktvans weiterhin erhältlich. Darüber hinaus lässt sich für Scénic und Grand Scénic das Visio-System® ordern, das die aktive Sicherheit erhöht und dazu beitragen kann, Unfälle zu verhindern. Das kamerabasierte System beinhaltet den Spurwarn- und den Fernlichtassistenten.

Höchste Qualitätsstandards im Traditionswerk

Renault fertigt die neue Generation von Scénic und Grand Scénic im Werk Douai. Seit der Markteinführung 1996 sind

auch die neuen Oberklassemodelle der Marke produziert.

Renault hat 420 Millionen Euro in die Modernisierung des Werks investiert, um die hohen internen Qualitätsanforderungen zu erfüllen. Der Plan „Douai certified quality“ beruht auf vier Säulen und bezieht alle Mitarbeiter bei der Umsetzung höchster Qualitätsstandards bis ins kleinste Detail ein.



hier 4,3 Millionen Kompaktvans von den Bändern gerollt. Ab 2014 werden in der nordfranzösischen Fertigungsstätte

Fotos: Renault Presse
Text: Thomas May-Englert











Neuer Renault Kangoo

DIE REFERENZ UNTER DEN MULTITALENTEN GEWINNT AN STIL UND TECHNIK

Das geräumige Mehrzweckfahrzeug für Familie, Freizeit und Beruf kommt mit verschiedenen Innovationen als neuer Kangoo und neuer Grand Kangoo auf den Markt. Der in zwei Längen mit 5 oder 7 Plätzen erhältliche Allrounder verfügt neu über die moderne Frontpartie im aktuellsten Renault-Design und über ein hochwertigeres Interieur. Hinzu kommen die Vorteile der sparsamen Benzin- und Dieselmotoren mit dem Energy-Label, die in den neuen Sonderserien Kangoo ENERGY und Grand Kangoo ENERGY mit besonders niedrigen Betriebskosten glänzen.

Für Freizeit, Hobby und Sport bietet Renault neu die top ausgerüstete Version „Extrem“ mit innovativen Technologien wie ESP mit Berganfahrhilfe und Extended Grip oder dem Multimediasystem Renault R-Link an.

In der Kategorie der praktischen, vielseitig einsetzbaren Fahrzeuge für Familie, Freizeit und Beruf gilt der Renault Kan-

goo als die Referenz schlechthin. Der Allrounder verkaufte sich bis heute europaweit an die 900'000 mal.

Mit dem neuen Kangoo und

des Personenwagens hochglänzenden schwarzen Lack und Chrom ein. Hinzu kommen glänzend-schwarze Masken an den Scheinwerfern. Die neuen Renault Kangoo und



Grand Kangoo geht Renault vor allem in der Qualitätsanmutung, in der verfügbaren Ausstattung und im Einsatz neuester Technologien einen grossen Schritt weiter. Optisch passt Renault die neuen Modelle an die aktuellste Designlinie mit der neuen Frontpartie an, die vor allem durch das markantere, im Kühlergrill platzierte Logo für eine starke Präsenz sorgt. Im Unterschied zum Lieferwagen setzt Renault im Kühlergrill

Grand Kangoo sind in acht verschiedenen Farben erhältlich – unter anderem im neuen bläulichen „Blanc Minéral“, im grauen „Gris Cassiopée“ und in Metallic-Silber. Die überarbeitete Mittelkonsole am Armaturenbrett präsentiert sich neu in einer hochwertige-

ren glänzend-schwarzen Abdeckung mit anders angeordneten Bedienungseinheiten für Klima, Lüftung und Radio (je nach Modell und Ausstattung). Das Lenkrad entspricht demjenigen der C-Modellreihe, wie es auch im Renault Scenic (mit

Ausstattungs-Niveaus und für die neue Version „Extrem“ zum Einsatz.

„Extrem“ mit Top-Ausstattung und Outdoor-Look

Die neue Version „Extrem“ verbindet das höchste Ausstattungs-Niveau mit einer optischen und technischen Note, die für Freizeit und Abenteuer steht. Das beginnt beim zweifarbigen vorderen Stossfänger in der Kombination von mattschwarz und Dark Métal – ein Farbton, der sich in den Aussenspiegeln und in

Serienausstattung des Kangoo Extrem zählen zudem neue Technologien wie das ESP mit Berganfahrhilfe und Extended Grip, wie auch das hochmoderne Multimedia-System Renault R-Link.

ENERGY mit hohem Sparpotenzial

Besonders interessant für den gewerblichen Einsatz sind die Sonderserien ENERGY, die Renault mit allen praktischen und im Alltag erforderlichen Komfort-Elementen ausstattet. Dazu zählen die Klimaanlage, das Radio mit integriertem Bluetooth, USB-Anschluss und CD-Gerät, der Geschwindigkeitsregler, wie auch das ESP mit Berganfahrhilfe und Extended Grip. Hinzu kommen die hochmodernen, besonders sparsamen ENERGY-Motoren mit Stop & Start-Technologie. Sowohl der 5-plätzig neue Kangoo als auch der 7-plätzig neue Grand Kangoo sind als Sonderreihe ENERGY erhältlich.

den neuen Benzin- und Dieselmotoren) zu finden ist. Die Zabadion-Sitzbezüge, wie sie bis anhin der Top-Ausstattung vorbehalten waren, kommen neu serienmässig für die meisten

den 15-Zoll Leichtmetallfelgen wiederholt. Hinzu kommen getönte Scheiben hinten und der serienmässige Dachträger. Seitliche Zierstreifen unterstreichen den Outdoor-Look. Zur

Fotos: Media Renault
Text: Media Renault CH
Luigi Cescato
Laurent Burgat

Elektrotransporter Kangoo Z.E. in neuer Optik

Als weitere Neuheit präsentierte Renault in Genf den aktualisierten Elektrotransporter Kangoo Z.E.

Kennzeichen ist das neue Markengesicht mit dem großen, aufrecht stehenden Rhombus, der dunklen Kühlermaske und neu gestalteten Scheinwerfern.

Um die Zugehörigkeit zur Z.E.-Modellfamilie („Zero Emission“) zu betonen, ist das Firmenlogo in „Chrom-Blau Z.E.“ ausgeführt.

Weitere wichtige Neuerung: Hinter dem Renault Rhombus an der Fahrzeugfront befindet sich künftig der Zugang zum Stromanschluss für den Ladeprozess.

Da der Kangoo Z.E. bei langsamer Fahrt nahezu geräuschlos unterwegs ist, stattet Renault ihn als Neuheit mit dem akustischen Warnsystem „Z.E. Voice“ aus. Zwischen 1 und 30 km/h wird „Z.E. Voice“ automatisch aktiviert.

Der Innenraum zeichnet sich durch die neu gestaltete Mittelkonsole aus, die jetzt auch das optional angebotene Online-Multimediasystem Renault R-Link aufnehmen kann. Das innovative System beinhaltet auch eine Anwendung mit Hinweisen zur Verringerung des

Energieverbrauchs und der Betriebskosten. Hierzu gehört der ECO-Fahrtrainer „Driving eco2“.

Mit dem vernetzten Service „My Z.E. Inter@ctive lässt sich die Flexibilität des Kangoo Z.E. weiter steigern.

Um von Zeiten mit günstigen

Stromtarifen zu profitieren, erlaubt es der Dienst, die Batterieladung aus der Ferne per PC oder Smartphone zu programmieren und zu steuern.

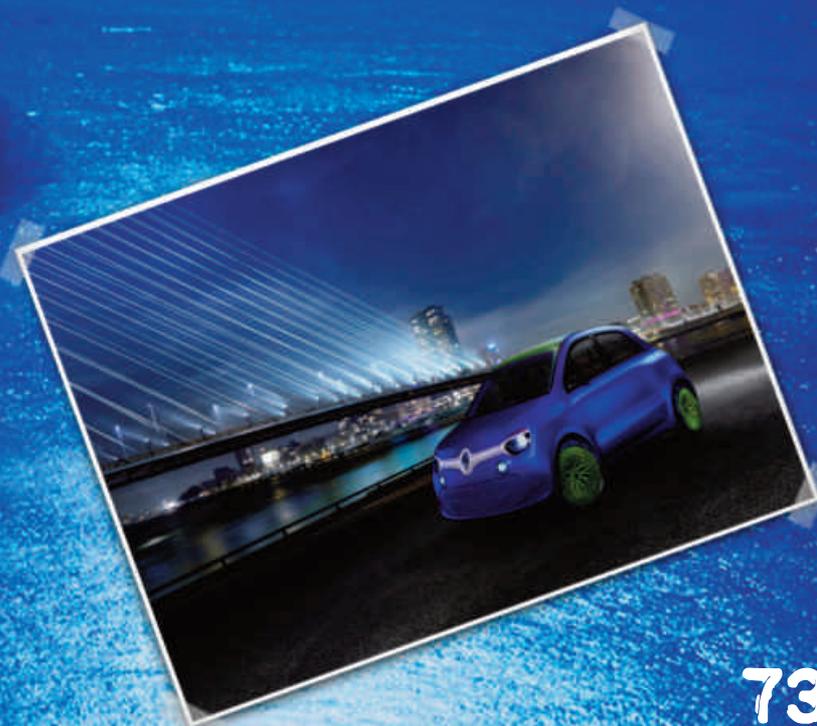
Photos: Media Renault

Text: Thomas May-Englert









City-Car-Studie mit Elektroantrieb

Mit dem rein elektrisch angetriebenen Twin'Z präsentiert Renault die fünfte von insgesamt sechs sich am Lebenszyklus des Menschen orientierenden Fahrzeugstudien. Auf nur 3,6 Meter Länge bietet das Concept Car überraschend großzügige Platzverhältnisse. Gegenläufig angeschlagene Türen und der Verzicht auf die Mittelsäule erleichtern den Einstieg in den futuristischen Innenraum, der stark von modernem Möbeldesign geprägt ist. Der französische Automobilhersteller hat deshalb die internationale Möbelmesse in Mailand als Premierenbühne für den Twin'Z gewählt. Renault arbeitete bei der Entwicklung eng mit dem renommierten britischen Industriedesigner Ross Lovegrove zusammen.

Die Designphilosophie von Renault rückt den Menschen in den Mittelpunkt und orientiert sich dabei an seinem Lebenszyklus. Sechs individuelle Konzeptfahrzeuge verkörpern die unterschiedlichen Lebensabschnitte mit ihren speziellen Mobilitätsanforderungen.

Gemeinsames Projekt mit Star-Designer Ross Lovegrove

Den Auftakt machte im Juli 2010 die zweisitzige Coupé-Studie DeZir. Sie verkörpert die Phase des Kennenlernens und Verliebens junger Menschen. Ihr folgte im März 2011 das Crossover-Konzept CAPTUR. Es weckt gezielt Assoziationen an eine Abenteuer-tour, bei der ein junges Paar die Welt entdeckt.

Das Grunddesign stammt von Renault und wurde von Ross Lovegroves Team im Detail vollendet. Dies betrifft vor allem die Gestaltung der Scheinwerfer, Rücklichter, Stoßfänger, Räder und des markanten LED-Leuchtbands, das sich auf beiden Seiten über das Fahrzeug erstreckt. Das Interieur hat Lovegroves Studio komplett entworfen und realisiert.

Leuchtend blauer Lack wie ein Samtbezug

Beim markanten Blau der Karosserie ließen sich Lovegrove und das Renault Team um Laurens van den Acker, Axel Breun (Design Director Concept Cars) sowie Raphaël Linari vom französischen Künstler Yves Klein

„Das Renault Design muss immer offen für Einflüsse von außen und für neue Trends sein, um an der Spitze zu bleiben“, erklärt Laurens van den Acker, Designchef von Renault. „Es gibt zahlreiche Verbindungen zwischen der Arbeit von Ross Lovegrove, die sich stark an der Natur orientiert, und unserer Designstrategie, die auf sinnlichen, organischen Formen basiert.“

Der ebenfalls im März 2011 präsentierte R-Space steht symbolisch für den darauf folgenden Lebensabschnitt der Familiengründung. Mit dem Elektro-Kombivan Frenzy verknüpfte Renault im Juli 2011 die Berufs- mit der Freizeitwelt. Der Twin'Z ist als fünftes Fahrzeug für Menschen konzipiert, die in der Lebensmitte stehen und ihre Zeit aktiv und dynamisch gestalten.

(1928-1962) inspirieren, der für seine monochromen Ultramarin-Bilder berühmt ist. Der weiche Lack mit der Haptik von Samt wirkt wie eine von innen gewachsene Haut.

Die Formgebung des Exterieurs ist vom legendären Renault 5 und vom Twingo der ersten Generation beeinflusst, mit denen Renault zu ihrer Zeit bis heute gültige Meilensteine



für die Klasse der kompakten City-Cars schuf. Markante Merkmale des nur 3,62 Meter langen Twin'Z sind die hohe Gürtellinie und die großformatigen, weit in die Ecken gerückten 18-Zoll-Räder. Diese Auslegung ermöglicht nicht nur agile Fahreigenschaften, sondern auch den großzügig bemessenen Innenraum. Gleichzeitig signalisiert die straffe Formgebung Kraft und Sicherheit.

Aerodynamische Form, organisch geformte Räder

Der strömungsgünstig geformte Kühlergrill kanalisiert gezielt den Fahrtwind und verringert Luftwirbel an der Wagenfront. Den gleichen Effekt erzielt der aerodynamisch gestaltete Stoßfänger am Heck.

Weitere typische Kennzeichen des Twin'Z sind die gegenläufig angeschlagenen Türen. Sie öffnen elektrisch und erleichtern ebenso wie der Verzicht auf die Mittelsäule den Ein- und Ausstieg.

Die Reifen und die grün lackierten Felgen des Twin'Z bilden optisch eine Einheit. Das Raddesign orientiert sich mit seinen filigra-

nen Verästelungen, die einem soliden Kern entspringen, am Wachstum von Bäumen oder Korallen. Die Reifenflanken nehmen das Thema optisch auf. Die Maßanfertigungen von Michelin zeichnen sich nicht nur durch die spektakuläre Optik aus, sondern auch durch Laufflächen mit besonders geringem Rollwiderstand. Möglich wurde diese Kombination unter anderem durch neue Verfahren zum dreidimensionalen Drucken und parametrischen Modellieren.

Markante LED-Lichtsignatur

Weitere Akzente setzt die Lichtsignatur des Twin'Z. Sämtliche Lichtquellen und die bewusst minimalistisch gezeichneten Hauptscheinwerfer sind in LED-Technik ausgeführt. Zusammen mit den markanten „Augenlidern“ sorgt dies für einen optimistischen, freundlichen Gesichtsausdruck. Maßgeblichen Anteil daran hat auch das Tagfahrlicht, das an die Iris eines Auges erinnert.

Die Optik der Konzeptstudie wird außerdem durch ein Band aus LED-Leuchten bestimmt, das sich auf beiden Fahrzeugseiten von der Front bis ins Heck zieht. Ausgangspunkt der markanten Lichterkette ist das Renault Markenlogo.

Von dort aus verläuft die Richtung Hauptscheinwerfer und entlang der A-Säulen sowie der Dachlinie bis hin zum Heckstoßfänger. Auch in das schichtweise aufgebaute Glasdach sind LEDs integriert, die animiert werden können und anregend auf die Fahrzeuginsassen wirken.

Kameras statt Außenspiegeln

Die Außenspiegel sind durch Kameras ersetzt, die aerodynamisch günstig mit der Karosserie verschmelzen. Der durchsichtige Heckspoiler sorgt für zusätzlichen Anpressdruck auf der Hinterachse, lässt das Fahrzeug aber durch seine Transparenz nicht unförmig wirken. Anstelle konventioneller Heckleuchten und Bremslichter kommen ebenfalls LEDs zum Einsatz. Je nach Bremskraft leuchten diese unterschiedlich stark auf und leisten damit einen wichtigen Beitrag zur Sicherheit.

Luftiger und heller Innenraum

Trotz seiner kompakten Außenmaße ist der Twin'Z innen erstaunlich geräumig. Die Batterie für den Elektroantrieb ist mittig im Wagenboden untergebracht, so dass der Innen- und Kofferraum uneingeschränkt zur Verfügung stehen. Neben dem günstigen Schwerpunkt sorgt der Unterflureinbau für die erhöhte Sitzposition, die einen ausgezeichneten Überblick über das Verkehrsgeschehen erlaubt.

Das Interieur zeichnet sich durch die gezielte Reduktion aus. Um das Raumerlebnis zu steigern, gliederte Designer Lovegrove den Innenraum nicht in verschiedene Elemente, sondern konzipierte ihn als organische Einheit. Beispielsweise scheinen die grünen Sitzrahmen direkt aus dem Kabinenboden zu wachsen.

Die vier Sitze sind gewichtsoptimiert und so kompakt wie

Renault Twin'Z: Concept Car für aktive Stadtbewohner

möglich gestaltet. Die Polsterung besteht aus einem wasserabweisenden, atmungsaktiven und feuerfesten Textilgewebe mit dreidimensionaler Struktur. Unter den Bezügen bleiben die Rahmen sichtbar, wodurch auch optisch der Eindruck von Leichtigkeit entsteht. In die Sitzrahmen sind darüber hinaus LEDs integriert, welche die Form des Unterbaus betonen.

Der Verzicht auf die B-Säule erleichtert den Zugang und sorgt für eine helle und freundliche Atmosphäre. Verstärkt

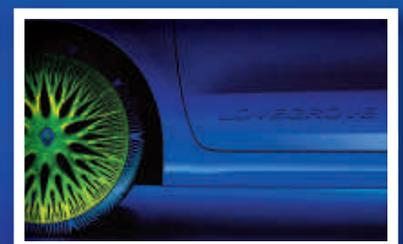
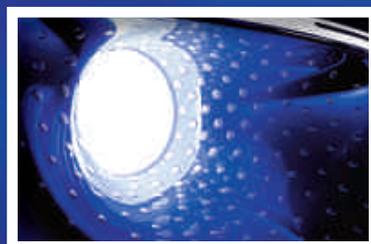
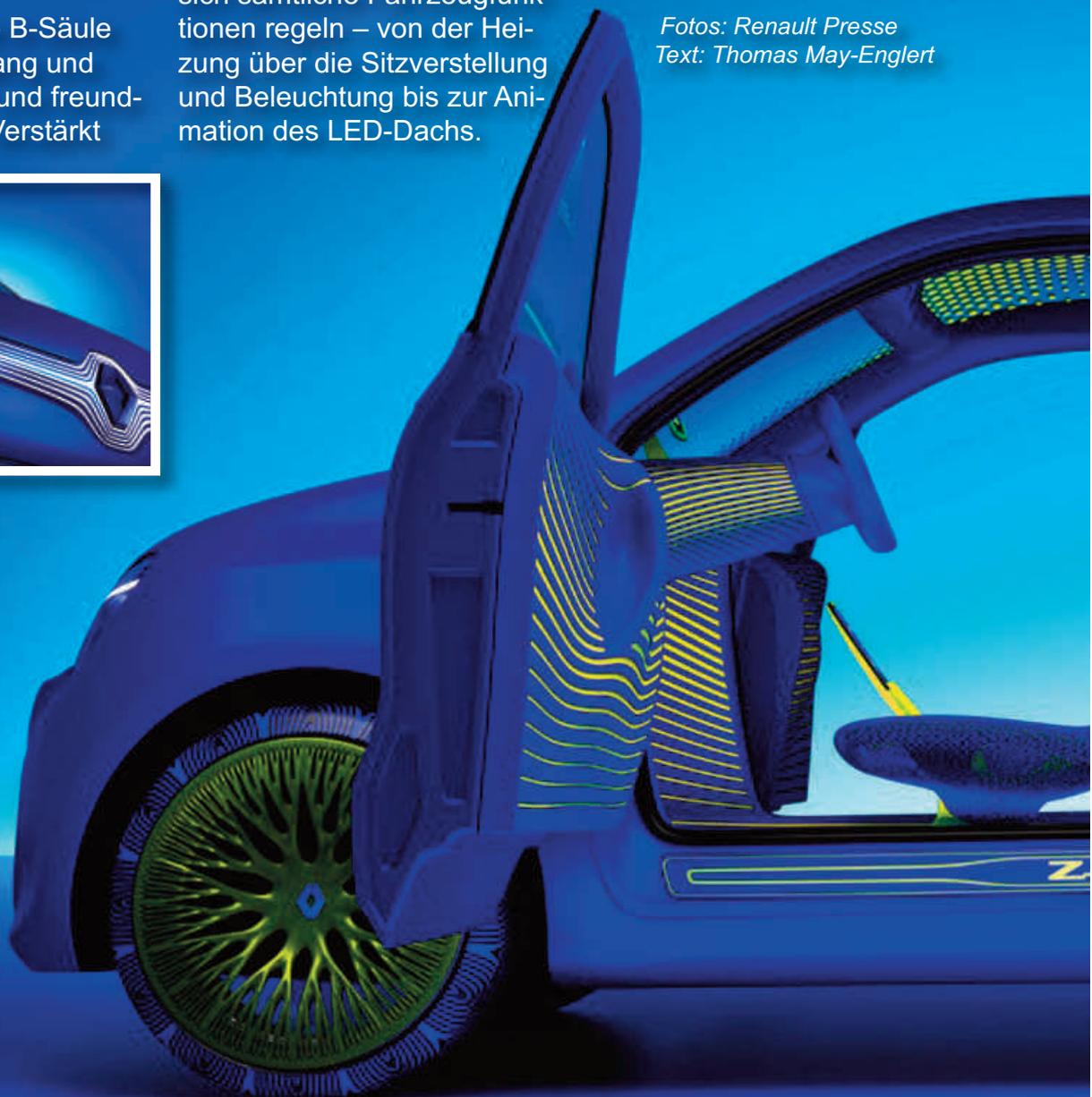
wird dieser Eindruck noch durch das rund um die Kabine verlaufende, zweifarbige Leuchtband.

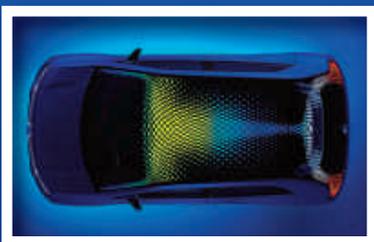
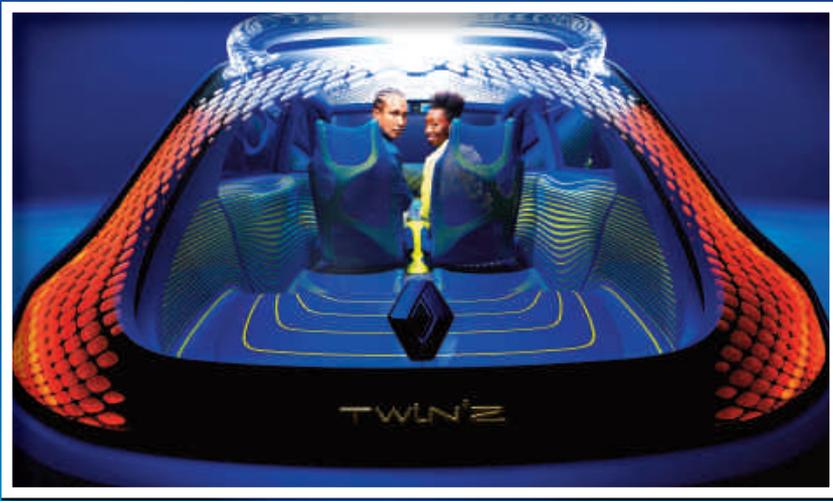
Touchscreen-Monitor im Stil eines Tablet-Computers

Anstatt eines konventionellen Instrumententrägers verfügt der Twin'Z über einen zentral angeordneten Touchscreen-Monitor im Stil eines Tablet-Computers. Mit ihm lassen sich sämtliche Fahrzeugfunktionen regeln – von der Heizung über die Sitzverstellung und Beleuchtung bis zur Animation des LED-Dachs.

Schnelle Echtzeit-Navigation und umfangreiche Konnektivitätsmöglichkeiten sind ebenfalls vorgesehen. Ein Smartphone direkt im Blickfeld des Fahrers informiert zusätzlich über Geschwindigkeit und Reichweite. Dank des Verzichts auf den klassischen Armaturenräger genießen Fahrer und Beifahrer außerdem viel Bewegungsfreiheit.

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









Renault Cityflitzer erzielt mit KERS-System 73 kW/100 PS

Heckflügel, Karbon, Rennslicks und Formel 1-Hightech: Die rein elektrisch angetriebene Studie Twizy Renault Sport F1 vereint auf einzigartige Weise kompromisslose Rennoptik mit Technologie aus der Königsklasse des Motorsports. Ganz in der Tradition der Formel 1-Monoposti verfügt die Race-Version des agilen Cityflitzers lediglich über einen Fahrersitz. Den Fond nimmt das KERS-System der aktuellen Formel 1-Boliden ein, das dem Cityflitzer zu dem 13 kW/18 PS starken Elektromotor zusätzliche 60 kW/82 PS beschert. Dank des Leistungsschubs verfügt das rasante Elektromobil über die sechsfache Antriebskraft der Straßenausführung und erzielt Beschleunigungswerte auf dem Niveau eines Mégane R.S. Die Höchstgeschwindigkeit des Concept Cars beträgt 110 km/h.

„Unser Ziel ist es seit jeher, in der Formel 1 Technologien zu entwickeln, die auch in unseren Serienfahrzeugen nützlich sind“, erklärt Jean-Michel Jalinier, Präsident von Renault Sport.

„Sicherlich lässt dieses Projekt die Leute lächeln, es enthält aber auch eine ernst zu nehmende Botschaft: Es ist uns gelungen, eine so komplexe Technologie wie das KERS-System in einen völlig anderen Fahrzeugtyp zu integrieren. Dies wurde möglich durch die enge Zusammenarbeit von Renault Sport F1, Renault Sport Technologies und der Direktion der Renault Elektrofahrzeuge“, so Jalinier weiter.

KERS-System direkt aus der Formel 1

Seine kombinierte Leistung von 73 kW/100 PS erreicht der Twizy Renault Sport F1 exklusiv durch das KERS-System (Kinetic Energy Recovery System). Mit seiner Hilfe wird in der Formel 1 Bewegungsenergie (kinetische Energie), die beim Bremsen üblicherweise in Form von Reibungshitze verpufft, gespeichert und wieder für den Antrieb genutzt. KERS besteht aus drei Bausteinen: einer elektrischen Motor-Generator-Einheit (MGU = Motor Generator Unit), einer eigenen Lithium-Ionen-Batterie, die für schnelle Lade- und Entladezyklen ausgelegt ist, sowie der Steuereinheit KCU (KERS Control Unit).

Der Elektromotor wandelt die kinetische Energie wie ein Generator in Strom um, speichert sie in der Batterie und lässt sie

angeflanscht, gibt er seinen Schub dann unmittelbar an den Antriebsstrang ab. Anders als in der Formel 1 unterstützt KERS im Twizy Renault Sport F1 kein Verbrennungs-, sondern das Elektroaggregat.

bei Bedarf wieder in den Antriebsstrang fließen. In den Formel 1-Boliden direkt an die Kurbelwelle des V8-Aggregats



Energiegewinnung und Elektro-Boost per Knopfdruck

Weiterer Unterschied: Da der Twizy Renault Sport F1 nicht die Geschwindigkeit eines Formel 1-Boliden erreicht, fällt

auch beim Bremsen nicht genug Bewegungsenergie an, um die KERS-Batterie aufzuladen. Die Entwickler von Renault Sport Technologies und Renault Sport F1 mussten sich deshalb hierfür ein alternatives System einfallen lassen. Die Lösung ist ein per Knopfdruck am Lenkrad aktivierbarer Energiegewinnungsmodus, in dem der KERS-Elektromotor ähnlich wie ein Fahrraddynamo die mechanische Energie, die der Antriebsmotor des Twizy beim Fahren produziert, in elektrische Energie umwandelt.

Im ebenfalls per Knopfdruck aktivierbaren Boost-Modus wird dieser Prozess umgekehrt, und KERS gibt 14 Sekunden lang bis zu 60 kW/82 PS an zusätzlicher Energie ab. Die MGU entwickelt dabei Drehzahlen bis zu 36.000 1/min. Durch den zusätzlichen Schub steigt auch die Drehzahl des Elektromotors auf bis zu

10.000 1/min. Die Extra-Kraft nach Formel 1-Vorbild ermöglicht dem lediglich 564 Kilogramm schweren Twizy

Renault Sport F1 Beschleunigungswerte vergleichbar mit dem Mégane R.S., der in sechs Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 km/h spurtet.

Das komplette KERS-System ist kompakt konstruiert und wiegt inklusive Batterie knapp 30 Kilogramm. Die MGU passt in einen Zylinder mit zehn Zentimeter Durchmesser. Um ein Überhitzen der KERS-Batterie zu verhindern, verfügt der Twizy Renault Sport F1 über eine Wasserkühlung. Ein spezielles Hochdruck-Schmiersystem gewährleistet, dass Verbindungsstücke und Lager die extremen Drehzahlen verkraften. Die Synchronisation von KERS-Aggregat und Antriebsmotor wird durch ein Untersetzungsgetriebe mit dem Verhältnis 1 : 3,6 hergestellt.

Elegantes und sportliches F1-Design

Auch für die Optik des Twizy Renault Sport F1 stand die Formel 1 Pate. Kennzeichen der Studie sind ein Frontspoiler, Seitenkästen, ein Heckflügel und ein Heckdiffusor mit integrierter Regenleuchte im Stil der Topliga des Motorsports.

Rennatmosphäre herrscht ebenfalls im Cockpit. Das Lenkrad stammt aus der Formel Renault 3.5 und wurde an die Erfordernisse eines Elektrofahrzeugs mit KERS angepasst. Außerdem vergrößerten die Entwickler den Durchmesser des Volants. Mit einem vierstufigen Drehregler kann der Pilot bestimmen, wie viel Energie die MGU in die KERS-



Concept Car Twizy Renault Sport F1 im Renntrim und mit Formel 1-Technik

-Batterie einspeisen soll. Mit einem anderen Drehschalter kann er regeln, wie viel Zusatzenergie freigesetzt werden soll. Hierfür stehen sechs Voreinstellungen zur Verfügung.

Den Energie-Boost aktiviert der Fahrer, indem er gleichzeitig an zwei Schaltwippen am Lenkrad zieht. Um nach außen zu signalisieren, dass KERS aktiviert ist, leuchtet das Regenlicht im Diffusor auf.

Fahrzeuginformationen in Echtzeit

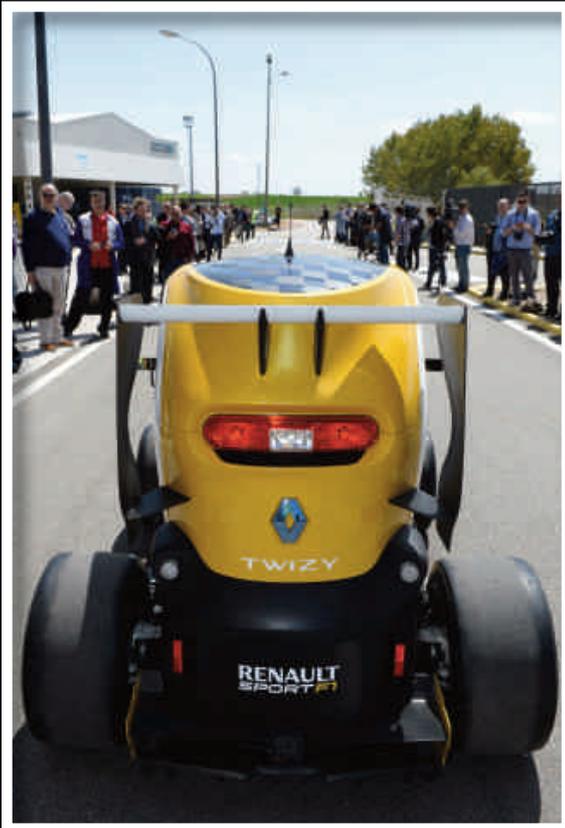
Zur Spezialausstattung des Twizy Renault Sport F1 gehört

darüber hinaus eine Messdatenanzeige im multifunktionalen Lenkrad-Bildschirm.

Auf dem Display kann der Fahrer in Echtzeit Informationen zum Fahrzeug und zum KERS abrufen wie zum Beispiel den Ladezustand beider Batterien, die Wassertemperatur und den Öldruck.

Außerdem hat der Twizy Renault Sport F1 den R.S. Monitor an Bord, wie er auch für den Mégane R.S. und den Clio R.S. verfügbar ist. Dieser gibt Auskunft über Beschleunigungswerte, Rundenzeiten und andere Fahrdaten.

Fotos: Renault Presse
Text: Thomas May-Englert









Concept Car Twin'Run: Hommage an den Renault 5 Turbo

Kompaktsportler-Studie mit Top-Performance

Mit dem Twin'Run präsentiert Renault im Rahmen des 71. Grand Prix von Monaco die Studie für einen modernen Kleinwagen mit Sportwagen-Performance. Die Hommage an den legendären Renault 5 Turbo und den Clio V6 wird von einem 235 kW/320 PS starken V6-Benziner in Mittelmotorbauweise angetrieben. Kurze Überhänge, 18-Zoll-Räder, die hohe Gürtellinie und der markante Dachspoiler signalisieren auf den ersten Blick den sportlichen Charakter des Twin'Run. Die leuchtend blau lackierte Karosserie des lediglich 3,68 Meter langen Renners ist zur Gewichtsoptimierung komplett aus Kunststoff und Kohlefaser gefertigt. Als Unterbau kommt in bester Motorsport-Tradition ein Gitterrohr-Chassis aus Stahl zum Einsatz.

„Der Twin'Run ist ein Mix aus Energie, Leidenschaft und Sportlichkeit, der die Erinnerung an wegweisende Renault Sportwagen wiederaufleben lässt“, sagt Laurens van den Acker, Designchef von Renault. „Das Zwillingmodell der stylish-schicken City-Car-Studie Twin'Z zeigt, dass Personalisierung eine zentrale Rolle in der Strategie von Renault spielt.“

Wie der rein elektrisch angetriebene Twin'Z ist der Twin'Run gemäß der Renault Designphilosophie für Menschen konzipiert, die in der Lebensmitte stehen und ihre Zeit aktiv und dynamisch gestalten. Hintergrund: Die Designstrategie des Unternehmens rückt

den Menschen in den Mittelpunkt und orientiert sich dabei an seinem Lebenszyklus. Eine Serie individueller Konzeptfahrzeuge verkörpert die unterschiedlichen Lebensabschnitte mit ihren speziellen Mobilitätsanforderungen.

Markante Erscheinung in Blau und Rot

Analog zum Twin'Z präsentiert sich der Twin'Run in leuchtend blauer

Karosserielackierung. Rote Zierstreifen entlang der breiten Schultern und auf dem Dach unterstreichen das dynamische Erscheinungsbild des kompakten Renners. Rote Farbakzente finden sich auch am Kühlergrill, der großen Kühlluftöffnung in der Frontmaske sowie an sämtlichen Lufteinlässen an Front, Heck und Karosseriefanken. Die schmalen Außenspiegelgehäuse sind ebenfalls rot la-

ckiert. Die Startnummer „5“ auf den Türen erinnert an den legendären Renault 5 Turbo.

Beim Design der Hauptscheinwerfer orientierten sich

die Designer ebenfalls am bulgigen „Backen-Turbo“ aus den 1980er-Jahren. Vier weitere quadratische Schweinwerfer in LED-Technik wecken Assoziationen an die Lichtbatterien von Rallye-Fahrzeugen.





3,5-Liter-Aggregat erlaubt Top-Fahrleistungen

Unter dem markanten Kunststoffkleid findet sich pure Renn-technik. Hierzu zählt das hohe

Steifigkeit garantierende Gitterrohr-Chassis aus Stahl. Für Fahrleistungen auf Sportwagenniveau sorgt ein 235 kW/320 PS starker V6-Benziner. Das 3,5-Liter-Aggregat stammt aus dem Markencup-Renner Mégane Trophy und ist wie bei den historischen Vorbildern Renault 5 Turbo und Clio V6 in Mittelmotorposition eingebaut. Das rennerprobte Triebwerk beschleunigt den Twin'Run in nur 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h und ermöglicht 250 km/h Spitze. Sein Maximaldrehmoment von 380 Nm erreicht der drehfreudige Motor bei 4.850 1/min.

Das V6-Aggregat bezieht seine Ansaugluft durch schmale Öffnungen in Höhe der hinteren Radhäuser. Luftauslassöffnungen im Heck gewährleisten einen optimalen Temperaturhaushalt. Mit sichtbar im Innenraum verlegten Kühlwasserleitungen aus poliertem Aluminium setzen die Designer zusätzlich ästheti-

sche Akzente. Der Motor selbst ist durch eine Plexiglasscheibe von der Fahrgastzelle abgetrennt.

Ideale Gewichtsverteilung dank Mittelmotorbauweise

Das Mittelmotorkonzept erlaubt eine exzellente Balance: 43 Prozent des Fahrzeuggewichts lasten auf der Vorderachse, 57 Prozent auf der angetriebenen Hinterachse. Um die Gewichtsverteilung zu optimieren, wanderten der Tank, der Kühler und die Hydraulikkomponenten unter die Fronthaube.

Das Triebwerk überträgt seine Kraft mit einem sequentiellen 6-Gang-Getriebe mit 2-Scheiben-Kupplung auf die Hinterachse. Eine Differenzialsperre sorgt für ausgezeichnete Traktion und optimales Herausbeschleunigen aus Kurven.

Lupenreines Sportfahrwerk

Direkt vom Rennsport abgeleitet ist auch das Fahrwerk des Twin'Run. Vorder- und Hinterräder werden an doppelten Dreieckslenkern mit hoch belastbaren Lenkerachsen aus Aluminium geführt. Hinzu kommen Rennsport-Federbeine rundum. Querstabilisatoren mit 2,2 Zentimeter Durchmesser vorne und 2,5 Zentimeter Durchmesser hinten gewährleisten, dass sich das Fahrzeug auch in schnell gefahrenen Kurven kaum zur Seite neigt. Die 18-Zoll-Räder mit Zentralverschluss ermöglichen den Einbau groß dimensionierter Bremsen: Vorne kommen innenbelüftete Bremsscheiben mit 356 Millimeter Durchmesser und 6-Kolben-Bremssätteln zum Einsatz.

Die lediglich 2,5 Zentimeter tiefen Leuchten bieten eine exzellente Lichtausbeute. Um seine Zugehörigkeit zur Renault Modellfamilie zu unterstreichen, trägt der Twin'Run außerdem das neue Renault Markengesicht mit dem prominent platzierten Markenemblem vor dem Hintergrund einer schwarzen, beide Scheinwerfer elegant verbindenden Zierblende.

Die Karosserie des Twin'Run ist aus glasfaserverstärktem Kunststoff gefertigt. Frontsplitter, Dach, Heckdiffusor und Radhäuser bestehen aus Kohlefaser.

Concept Car Twin'Run: Hommage an den Renault 5 Turbo

Hinten verzögern Scheibenbremsen im 328-Millimeter-Format mit 4-Kolben-Sätteln.

Die Feinabstimmung des Fahrwerks erfolgte mit Unterstützung des früheren Rallye- und Rundstreckenprofis Jean Ragnotti, der in den 1980er-Jahren mit dem Renault 5 Turbo unter anderem bei der prestigeträchtigen Rallye Monte Carlo siegreich war.

Aerodynamik-Anleihen aus dem Motorsport

Auch in puncto Aerodynamik profitiert der Twin'Run von der reichhaltigen Renault Erfahrung im Motorsport. Als Anleihe aus der Formel 1 verfügt die Studie über einen Diffusor am Heck. Dieser dient nicht allein der Optik, sondern kanalisiert den Luftstrom unter dem Wagenboden. Dadurch entsteht ein Unterdruck, der das Fahrzeug förmlich an die

Fahrbahn saugt. Dies verhindert, dass bei hohen Geschwindigkeiten zu viel Auftrieb am Heck entsteht. Für zusätzliche Fahrstabilität und Traktion an der Hinterachse sorgt der Dachspoiler.

Edle Anmutung und Renn-Flair: das Interieur

Den Innenraum des Twin'Run prägen schwarz-rote Türinnenverkleidungen in Alcantara-Optik. Für die Polsterung des Instrumententrägers kommt das gleiche Material zum Einsatz. Dick gepolsterte Schalen-sitze in

dreifarbigem Alcantara mit dem Twin'Run Emblem runden die hochwertige Erscheinung ab. Renngurte schützen die Insassen bei einem Unfall.

Der Fahrerplatz ist gekennzeichnet von dem weit oben angeordneten Schalthebel, ideal für schnelle Gangwechsel. Direkt daneben, in der optimalen Position für Schaulmanöver wie beispielsweise 360-Grad-Drehungen, befindet sich die Handbremse. Die Aluminiumpedalerie stammt vom Dacia Lodgy Glace aus der französischen Eisrennserie Trophée Andros und zeichnet

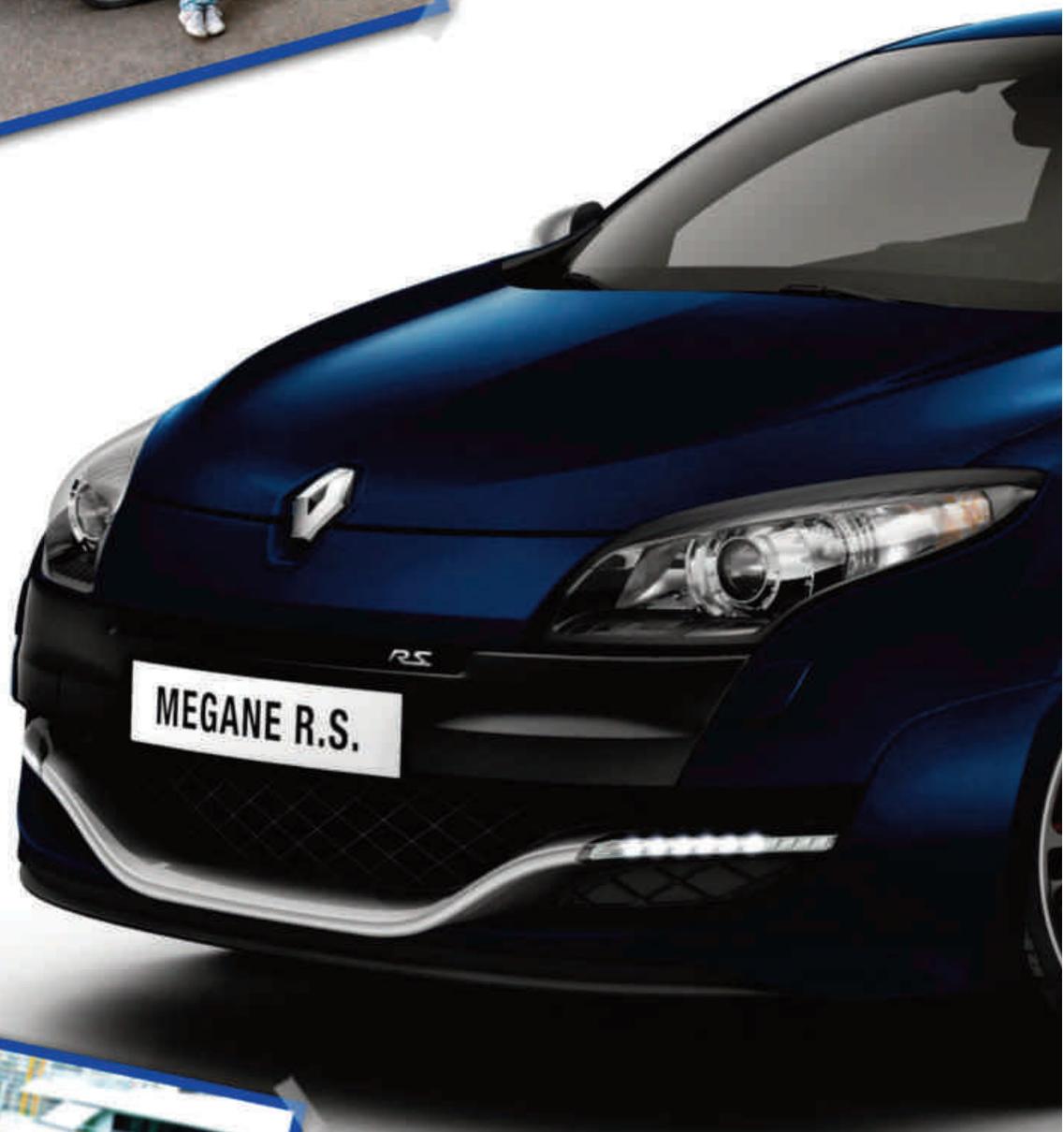


sich durch ihr sensibles Ansprechverhalten aus.

Ein 5,5-Zoll (14 cm)-Display direkt im Blickfeld des Fahrers gibt in Rot und Blau Auskunft über die wichtigsten Fahrparameter wie Fahrgeschwindigkeit, Drehzahl, Öl- und Kraftstoffdruck. Hinzu kommen als Reminiszenz an den Renault 5 Turbo zwei rote Anzeigen für die Öl- und Wassertemperatur.

Fotos: Renault Presse
Text: Thomas May-Englert







Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 mit Komplettausstattung

Limitierte Sonderserie von Renault

Mit der exklusiven Edition Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 feiert Renault die dritte Formel 1-Weltmeisterschaft mit Red Bull Racing in Serie. Namensgeber für die in Deutschland auf 55 Exemplare limitierte Sonderserie ist der siegreiche Red Bull Formel 1-Bolide RB8. Die Ausstattung des in

Nacht-Blau Metallic lackierten Sportmodells umfasst unter anderem das Cup-Paket mit mechanischer Differenzialsperre, das Online-Multimediasystem Renault R-Link und den neuen R.S. Monitor 2.0, der in Echtzeit alle relevanten Fahrzeug- und Leistungsdaten liefert. Hinzu kommt die Start & Stop-Automatik, die den Verbrauch des 195 kW/265 PS starken 2,0-Liter-Turbomotors um 0,7 Liter pro 100 Kilometer senkt. Der Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 ist ab Juni zum Preis von 34.990 Euro bestellbar.

Die exklusive Karosserielackierung des Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 ist direkt von den Red Bull Racing Renault Formel 1-Boliden abgeleitet. Weitere Merkmale sind das geschwungene

Den Innenraum kennzeichnen Recaro Sportsitze mit Stoffbezug in Anthrazit-Grau und die rote Dekorleiste im Instrumententräger. Eine nummerierte Plakette betont den exklusiven

Luffleitelement in der Frontmaske, die Außenspiegelgehäuse, Türgriffe und der Dachspoiler des Sondermodells in Platinum-Grau. Den sportlichen Auftritt komplettieren 19-Zoll-Felgen in Schwarz, rot lackierte Bremssättel und dezente Red Bull Racing Logos an den Fahrzeugflanken. Lorbeerkränze mit der Jahreszahl 2012 in den hinteren Seitenscheiben erinnern an den Titelgewinn von Red Bull Racing Renault.

Charakter der limitierten Edition.

R.S. Monitor 2.0 informiert über Motorparameter

Zur Serienausstattung des Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 zählt der neue R.S. Monitor 2.0, ein System, das sonst nur in High-Performance-Sportwagen zu finden

ist. Der R.S. Monitor 2.0 liefert in Echtzeit alle relevanten Leistungsdaten. Das Display gibt Auskunft über Turboladedruck, Öltemperatur, Belastung der Bremsen, die aktuell abgerufene Motorleistung und das jeweilige Drehmoment sowie

Quer- und Längsbeschleunigung (G-Kräfte).

km/h erfasst.

Serienmäßiges Online-Multimediasystem Renault R-Link

Der R.S. Monitor 2.0 ist mit dem multifunktionalen Mediasystem Renault R-Link mit Online-Anbindung gekoppelt. Das System mit 7-Zoll (18-cm)-Touchscreen-Monitor funktioniert wie ein fest in die Armaturentafel integrierter Tablet-Computer. Über die Basisfunktionen Radio, Telefonie, Navigation, Multimedia und Fahrzeugin-

laden lassen.

In das Renault R-Link ist das eigens auf den Innenraum abgestimmte Soundsystem von Arkamys® mit 4 x 35 Watt Ausgangsleistung, MP3-Funktion, Bluetooth®-Schnittstelle sowie USB- und Klinken-Anschluss integriert.

Cup-Fahrwerk mit mechanischer Differenzialsperre

Für sportlichen Fahrspaß sorgt im Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 außerdem das Cup-Fahrwerk. Hauptmerkmal ist die mechanische Differenzialsperre an der Vorderachse, die für optimale Traktion sorgt und das frühzeitige Herausbeschleunigen aus Kurven begünstigt.

Eine Stoppuhr misst Rundenzeiten, und über eine automatische Speicherfunktion werden unter anderem die besten Beschleunigungen von 0 auf 100

formationen hinaus ist die Nutzung von Applikationen möglich, die sich aus dem Renault R-Link Internet Store herunter-

Hinzu kommen härtere Dämpfer und Federn, der steifere Querstabilisator und geschlitzte Brems Scheiben vorn und hinten, damit Wasser besser abfließen kann.

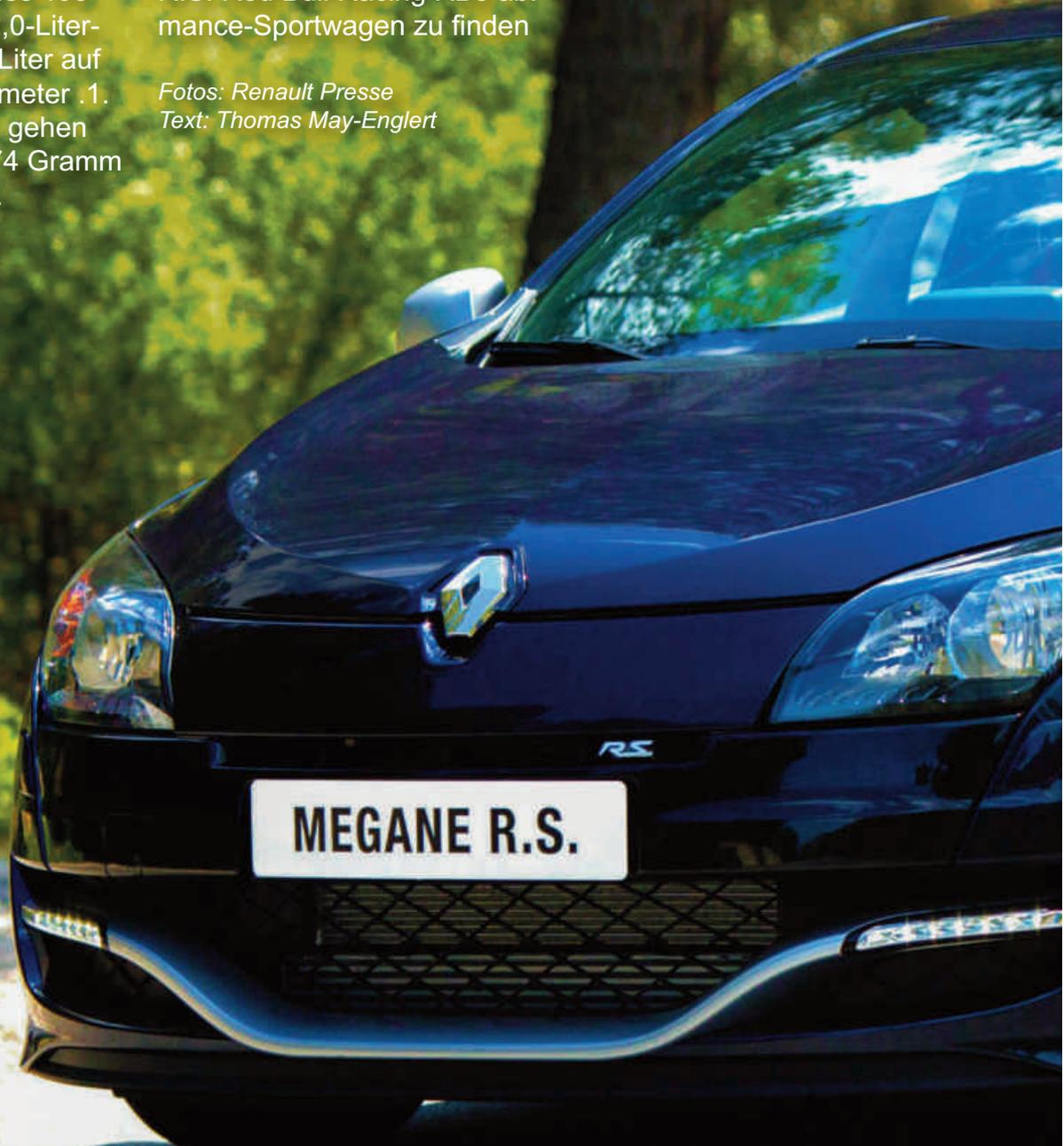
Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 mit Komplettausstattung

Start & Stop-Automatik senkt Verbrauch um 0,7 l/100 km

Von der Serienausführung des Mégane Coupé Renault Sport hebt sich das exklusive Sondermodell auch durch die Start & Stop-Automatik ab. Mit der modernen Effizienztechnologie sinkt der Verbrauch des 195 kW/265 PS starken 2,0-Liter-Turbomotors um 0,7 Liter auf 7,5 Liter pro 100 Kilometer .1. Die CO2-Emissionen gehen um 16 Gramm auf 174 Gramm pro Kilometer zurück.

Bi-Xenon-Scheinwerfer mit dynamischem Kurvenlicht, das schlüssellose Start- und Zugangssystem Keycard Handsfree, elektrisch anklappbare Außenspiegel sowie die 2-Zonen-Klimaautomatik runden die umfangreiche Serienausstattung des Mégane Coupé R.S. Red Bull Racing RB8 ab. mance-Sportwagen zu finden

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





Renault Szene im Wandel: Was bringt die Zukunft ?

Wie im ersten Teil dieses Artikels schon angesprochen ändert sich die Renault Szene stetig, ob dies momentan aber wirklich an den oftmals zitierten Faktoren wie den hohen Spritpreisen, Arbeitsplatzverlust oder Unlust an einem organisiertem Vereinsleben liegt glaube ich persönlich definitiv nicht.

Wem die Spritpreise zu hoch sind hat genug Möglichkeiten trotzdem aktiv in der Szene zu sein. Dann fährt man eben nur auf jedes 2. Treffen oder schaut daß man keinen Spritsäufer als fahrbaren Untersatz unterhält.

Arbeitslosigkeit ist evtl. in der aktuellen Marktlage für den einen oder anderen ein Thema, aber ehrlich gesagt war der Bereich Automobil als Hobby doch schon immer kostenintensiv. In der Vergangenheit sah man daher doch so gut wie nie Leute die nicht in Lohn und Brot stehen, aber Autos und am Besten noch Tuning als Hobby angeben.

Entweder hab ich das nötige Kleingeld für eine Restauration oder einen Tuningumbau oder aber ich bin selbst so erfindereich und geschickt, daß ich auch mit wenig finanziellen Mitteln ein professionelles Ergebnis abliefern kann.

Die Unlust an einem organisiertem Vereinsleben kann ich ehrlich gesagt auch nicht wirklich als Ursache für einen Mitgliederschwund oder Nachwuchsprobleme innerhalb der Szene sehen, denn wenn wir mal zurück auf die so oft zitierte „Gute Alte Zeit“ schauen, dann gab es da doch Clubs wie z.B. die Twingo Freunde

Unna, den Renault Club Bad Hersfeld, den Renault Club Bamberg, um nur mal 3 zu nennen, die heute nicht mehr existieren, aber dafür sind noch mehr neue Clubs entstanden, was also für mich ganz klar erkennen läßt, daß nicht alle Clubs aussterben werden.

Die Nachwuchsproblematik liegt heute vielleicht eher daran, daß viele junge Menschen dem Auto generell nicht mehr so einen hohen Stellenwert zusprechen, wie das früher noch der Fall war. Da haben sich die Ansichten sicherlich geändert.

Auch verdient heute keiner mehr das Geld wie zu Zeiten der D-Mark.

Nicht umsonst werden überall Kindergärten und Kindertagesstätten gebaut. Sicherlich nicht weil auf einmal alle Frauen Ihre Leidenschaft fürs Berufsleben entdeckt haben, sondern weil es heute in den meisten Familien einfach notwendig ist, daß beide Elternteile ein Einkommen haben.

Ob man damit allerdings der nächsten Generation einen Gefallen tut in der Obhut Fremder anstatt in der eigenen Familie aufzuwachsen bleibt abzuwarten.

Aber zurück zum Thema Renault Szene, so schlecht wie sich das in diversen Foren, oder in den sozialen Netzwerken oftmals liest ist die Lage in

der Szene doch garnicht, zumindest kam ich beim Besuch des Ringtreffens des DARC im April nicht auf die Idee bei



SZENE

TEIL 2

fast 300 Teilnehmern an eine schwierige Situation innerhalb der Clubszene zu denken. Vielmehr habe ich viele nette und engagierte Fans der Marken Renault und Alpine getroffen.

Sicherlich wurde da auch in dem ein oder anderen Gespräch oder dem Workshop drüber gesprochen wie sich heutzutage manche Sachen innerhalb der Szene entwickelt haben oder das die Zeiten wo jedes Jahr einige neue Autos auf den Tuning Treffen aufgetaucht sind vorbei sind.

Aber das sind alles ganz normale Entwicklungen und kein Grund zur Panik.

Solange es schöne Renaults und genug Fans dieser Autos und der Marke gibt, wird es auch immer eine Renault Szene geben.

Ich glaube hier hatten einfach einige wenige Ihre persönlichen Vorstellungen zu sehr in den Vordergrund gerückt und nicht ein objektives Bild der Szene wiedergespiegelt.

Einige müssen meiner Meinung nach einfach Hobby und Kommerz voneinander trennen, denn das hab ich beim Ringtreffen sehr schnell gemerkt, die Renault Szene ist sehr wohl zur Hilfe und Unterstützung bereit, aber nicht wenn sich dabei ein anderer die Taschen füllt oder gar andere die Arbeit machen lässt um sich dann hinterher als so toll und was noch alles darstellt.

Daher komme ich für mich zu folgendem Fazit was die Renault Szene angeht:

1. Eine überschaubare Szene und daher vom Massenkommerz glücklicherweise verschont

2. Die einzige Szene die über einen vom Hersteller subventionierten Dachverband verfügt

3. Wer intelligent, ehrlich und auch bereit ist über den Tellerand zu schauen und auch mal Kompromisse eingehen kann, der wird in dieser Renault Szene genauso seine Hilfe, Unterstützung und eine Menge Spaß erfahren.

4. Gibt es im internationalen Vergleich nach Frankreich bei uns die meisten Renault Clubs, vielleicht wurde daher auch das Prinzip des DARC sowohl in Holland wie auch in Frankreich mit übernommen und ebenfalls Dachverbände gegründet.

5. Hoffe ich persönlich sehr, daß ich und auch Andreas mit unserer neu gegründeten RHOMBE IG hoffentlich bald offizieller Club im DARC sein werden. Die Mitgliedersuche ist in vollem Gange und ich bin zuversichtlich, daß sich bestimmt bald das ein oder andere neue Mitglied finden wird.

Ansonsten kann ich nur allen Clubs eine schöne Saison wünschen, viele Besucher auf Euren Treffen und allzeit Gute Fahrt.

Lasst Euch durch das Jammern im Internet wie schlecht doch momentan alles ist und den ständigen Wünschen nach Sponsoring die Saison nicht verderben, nach diesem verregnetem Frühling und den Überschwemmungen im Lande gibt es wahrlich wichtigere Dinge worüber man sich Sorgen machen sollte und nicht wer einem was sponsert....

Text: Jan Erhartitsch

Megane „Red
aus Belgien



Black Beauty“

von Sandro Maus





Es begann damals alles mit meinem ersten Auto. Ich muss gestehen, vor meiner Renault-Zeit bin ich selber einen Golf II gefahren.

Dieser war natürlich schon dezent getunt, doch ein richtiger Blickfang war er bei weitem nicht.

Eines Tages, nach langem diskutieren mit meiner Freundin, sagte ich zu ihr: „Ich brauche ein schönes Sommer-Auto, dass schneller und besser ist als mein Golf.“

Ich las die Kleinanzeige unter Gebrauchtwagen unserer Zeitung und stieß auf das Inserat von einem Renault Mégane 1 Phase 2 Coupé.

Es klang alles wunderbar: Alufelgen, Leder, Spoiler und natürlich das 1,6 16V Aggregat war ausschlaggebend.

Nach der Besichtigung war ich Feuer und Flamme für dieses Auto, hatte aber noch keine Erfahrung im Ankauf von Auto's und so blieb die Probefahrt leider aus, was sich natürlich später noch als „Böses Ende“ herausstellte.

Es sollte alles kommen, was nicht kommen sollte:

Einen Getriebe-Schaden. Diesen hatte ich von einem Freund reparieren lassen mit einem Getriebe vom Schrottplatz.

Doch wie heißt es so schön: „Günstig hält nicht immer länger“.

Das war dann der nächste Rückschlag. Also musste leider noch ein Getriebe her und dann sollte es doch eigentlich behoben sein.

Aber selbst das 2te, etwas teurere Getriebe hatte seinen Dienst aufgegeben und somit entschied ich mich für ein Austauschgetriebe von Renault.

Aber selbst dieses gab 2011 den Geist auf, wegen eines Defektes im Inneren des Getriebes.

Da ich aber eine Garantie von Renault ausgestellt bekommen habe, wurde mir ein ganz Neues eingebaut.

Die Antriebswellen und das Schaltgestänge wurden auch schon erneuert.

Aber trotz allem, bin ich meinem Mégane treu geblieben.

Ich habe ihn damals im Originalzustand gekauft und fand ihn da schon sehr schön.

Er ist aber nicht lange so geliebt worden:

Es wurden neue Felgen und Reifen, sowie Federn und Dämpfer montiert.

Auch die Rückleuchten und Seitenblinker wurden durch Chrom-Teile ersetzt.

Innen bekam er noch ein anständiges Radio mit 3-Wege-Boxensystem in den Türen und auf der Hutablage.

Der Anfang war somit getan.

Doch eines Tages sah ich vor einem Kino, bei einer Vorstellung von „The Fast and the Furious“, einen Mégane stehen und sagte direkt „der ist ja mal geil“.

Natürlich überlegte und disku-

tierte ich, dass ich das auch machen wollte und bräuchte.

Meine Freundin war nicht ganz so begeistert, doch abgeneigt war sie auch nicht.

Als wir dann nach der Vorstellung zuhause waren, wurde sich direkt vor den Rechner gesetzt und nach Body-Kits gesucht.

Natürlich fand ich auch so einige. Doch leider waren diese nicht ganz so günstig und mein Budget war leider sehr knapp.

Ich suchte weiter und wurde auf den F1 Body-Kit von Reichard Motorsport aufmerksam. Ich fand diesen außergewöhnlich!

Diesen Body-Kit bestellte ich dann auch und die Vorfreude

stieg an. Zu dem Kit bestellte ich direkt noch Angel-Eyes und Lexus Rückleuchten hinzu.

Als dann alles geliefert wurde, war ich natürlich direkt vor Ort und schaute wie es aussah.

In der Grundfarbe Weiß schaute es noch nicht sehr gut aus, aber es war ein Anfang zu erkennen.

Zu erst sollte mein Mégane in Violett mit Gelb und dazu noch das Muster, was zur Zeit auf meinem Auto zu sehen ist, lackiert werden.

Doch mein Lackierer gab mir einen besseren Vorschlag.

Er zeigte mir einen Schwarz- und Rotton und schnell war mein Violett/Gelb vergessen.





Es gesellten sich zum Außenkleid noch Chromspiegel und Chromgitter dazu.

In der Zwischenzeit, beim Lackierer, wurde noch eine Auspuffanlage von SK Tuning bestellt und verbaut.

Eine Duplex Anlage mit 2x90 cm Rohren.

Er bekam noch eine komplette Scheibentönung und dann gab es noch den richtigen Felgensatz in 17 Zoll mit 205/40 Reifen dazu.

Es hieß: „Kreuztage 2010, ich komme!“

Dort wurde ich dann direkt auf den Glasgraveur und Airbruscher aufmerksam und ließ mich von seinem Können verzaubern.

Natürlich ließ ich nicht lange auf mich warten und entschloss mich einen Termin mit ihm auszumachen. Ich bekam meine Scheiben graviert und mein Armaturenbrett gebrüht.

Im Jahr 2011 folgte dann eine

Unterbodenbeleuchtung in Rot und im Inneren wurden Kaltlichtkatoden, auch in Rot, verbaut.

Dann bekam er sein maßgefertigtes Parktuch.

Es wurden einige Treffen angefahren, jedoch nichts Großes, außer die Kreuztage, wo es dann mit dem Airbrush weiter ging.

Es folgte das Lenkrad, das Handschuhfach und der Einstieg.

Im Winter 2011 ging es der einfachen Basskiste an den Kragen. Sie wurde durch einen professionellen Kofferraumbau ersetzt und in Show gestellt.

Die Frontlautsprecher wurden durch ein Vocal-Frontsystem ausgetauscht und die Hutablage bekam ein Paar 20cm, 3-Wege-System Lautsprecher verbaut.

Der Kofferraum wurde mit 3 Verstärkern, zwei 12 Zoll großen Tellern von Sony und

einem Powercap bestückt.

Die alten Sonnenblenden wurde durch Sonnenblenden mit integrierten 7 Zoll Displays ersetzt.

2012 gab es dann einige Treffen mehr anzufahren, wo auch viele schöne Blicke und schöne Zusprüche zum Projekt kamen.

Bei den Kreuztagen 2012 ging es dann zum Finish im Innenraum.

Es wurden die Doorboards, A-Säulen und Sonnenblenden gebrüht.

Darauf hin bekam ich dann meinen ersten Pokal auf den Kreuztagen 2012 und den 2ten auf dem Renaultoloog 2012.

Das war der Aufbau und die Geschichte zu meinem Red Black Beauty.

Kontakt:
maus_sandro@hotmail.com

Photos: Sandro Maus
Text: Sandro Maus





DEUTSCHER ALPINE

BUNDESVE



UND RENAULT CLUBS
ARC
VERBAND e.V.



RENAULT





Am 13. und 14. April dieses Jahres lud der DARC zum 24. Nationalen Alpine & Renault Club Treffen an den Nürburgring ein.

Die Veranstaltung fand im Dorint Hotel direkt an der Rennstrecke statt und ich hatte auch noch das Glück ein Zimmer direkt raus auf die Strecke zu bekommen.

Leider konnte ich erst Freitag auf Samstag in der Nacht los und somit kam ich kurz vor Beginn der Veranstaltung an, dies muß ich nächstes Jahr anderst organisieren, denn eigentlich war ich reif fürs Bett und nicht fit für ne Tagesveranstaltung und ein Abendprogramm.

Aber da muß man dann einfach durch und so gab es dann erstmal viel Kaffee, einen Besuch unten auf dem Flohmarkt und danach ging es auf die DARC JHV mit anschließendem Workshop.

Nachmittags folgte mit Renault Live eine wirklich sehr informative und interessante Präsentation

durch offizielle Vertreter von Renault.

Man erfuhr vieles über die zukünftigen Planungen, anstehende Werbespots, etc. - Infos aus erster sozusagen, die man sonst nicht erfährt.

Am Abend folgte der große Clubabend mit einem wirklich üppigen Buffet, Live Musik und Unterhaltung.

Aufgrund meiner Müdigkeit war für mich der Abend aber um ca. 23 Uhr beendet.

Am Sonntag war Anlassen am Nürburgring und so wurde ich schön vom Sound der Motorräder geweckt.

Nach einem ausgiebigen Frühstück und einem Bummel mit den Renault Ami Bergwinkel übers Gelände trat ich Mittags die Heimreise an.

Ich kann diese Veranstaltung nur wirklich jedem ans Herz legen, man erfährt vieles von Renault und bekommt auch einen ganz anderen Blick auf

die Renault Szene und die Clubs, denn viele der hier anwesenden Clubs sind z.B. auf Tuning Treffen nicht anzutreffen, was aber nicht bedeutet, daß diese Clubs nicht anderweitig engagiert sind, wie z.B. auf der Retro Classic in Stuttgart oder diversen Ausfahrten.

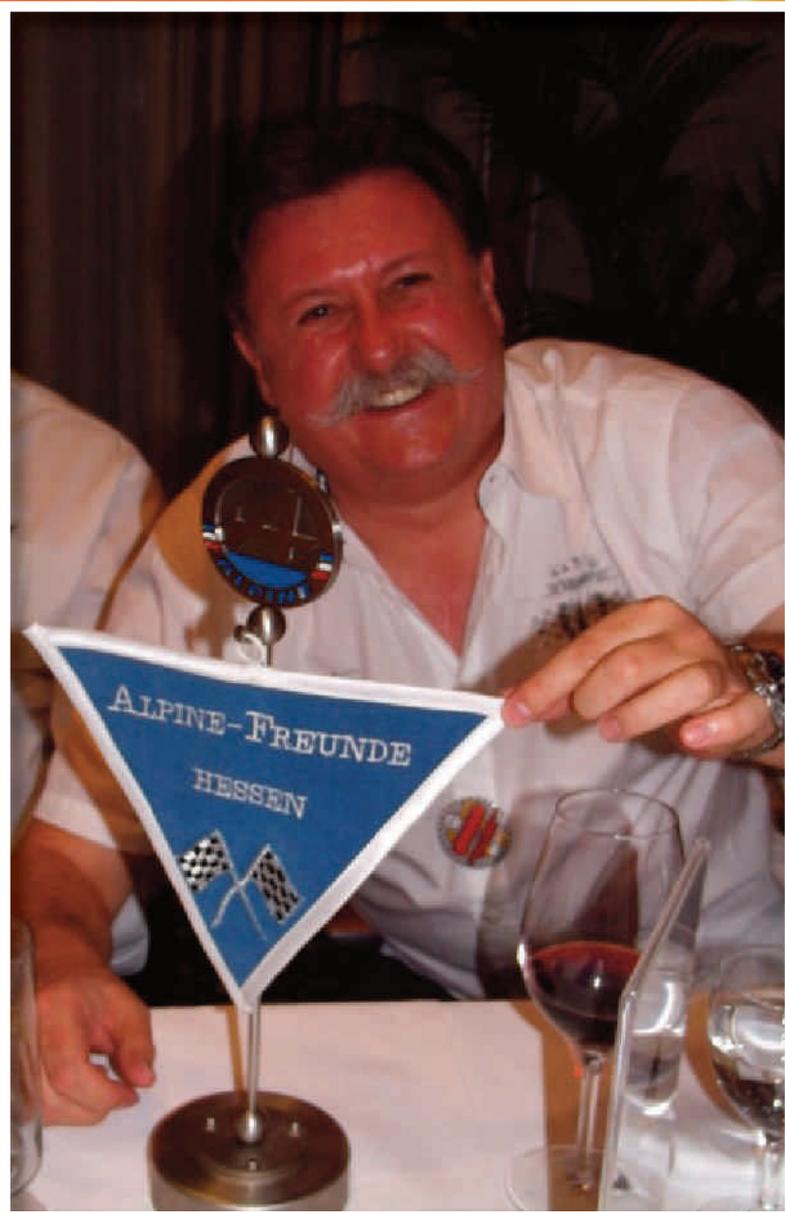
Ich bin nächstes Jahr definitiv wieder mit am Start und freue mich jetzt schon auf dieses Wochenende am Nürburgring 2014.

Nun aber genug der Worte, denn diese Veranstaltung zu beschreiben wird ihr eigentlich nicht gerecht, man muß schlichtweg dabei gewesen sein um sich ein Bild davon zu machen.

Vielen Dank an Sabine, daß ich dabei sein durfte und an Jens „Schöni“ Schönberger, der mir die Bilder zur Verfügung gestellt hat, da ich selbst schlichtweg zu müde war um ständig zu fotografieren.

Fotos: Jens „Schöni“ Schönberger
Text: Jan Erhartitsch







RHOMBUS

MAGAZIN DES BUNDESVERBANDES DEUTSCHER ALPINE UND RENAULT CLUBS

HOME

KONTAKT

IMPRESSUM

Aktuelles Heft

NEU: Renault Captur

NEU: Clio R.S. und Grandtour

Geschichte: Renault 14

Archiv

2013

2012

2011

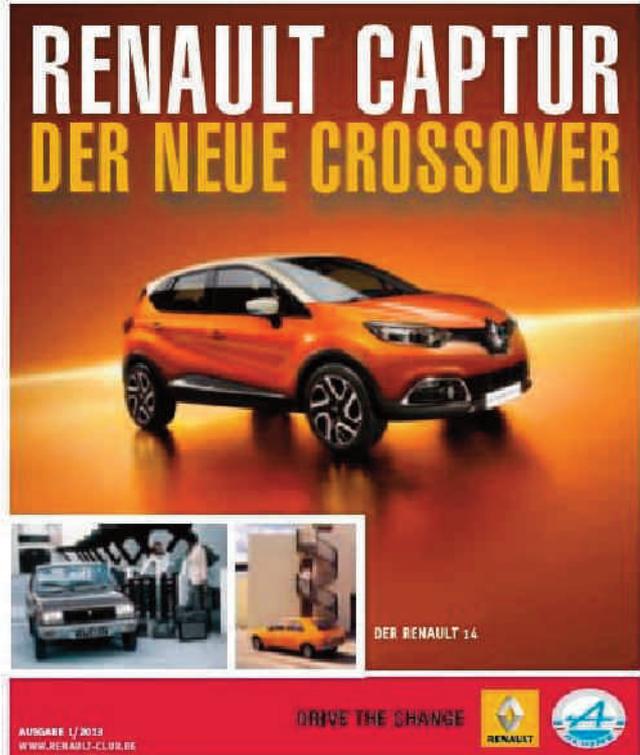
2010

Ausgabe 1/2013



RHOMBUS

MAGAZIN DES BUNDESVERBANDES DEUTSCHER ALPINE UND RENAULT CLUBS



Zur Ausgabe 1-2013
des Rhombus kommt
ihr durch klick aufs
Bild.

Den „RHOMBUS“ - Das Magazin des Bundesverbandes Deutscher Alpine und Renault Clubs (DARC) gibt es nun auch online zu lesen.

Dies gleich in zwei Versionen, klassisch als PDF oder als blätterbares Online-Magazin.

Die gedruckte Version bleibt weiterhin erhalten und ist über die Renault Clubs oder den DARC selbst zu beziehen.

Aber durch diese Webseite haben nun alle Renault Fans die Möglichkeit sich via Internet Zugang zum RHOMBUS und somit zum DARC und den darin organisierten Clubs zu verschaffen.

Eine zeitgemäße und sinnvolle Entwicklung in Zeiten des World Wide Web.

Wer nun Lust hat das gleich mal anzuschauen, der muß

einfach folgendem Link folgen:

www.rhombus-magazin.de

Ein Dankeschön an die Verantwortlichen und die Leute die an der Umsetzung dieses Schritts beteiligt waren.

Viel Spaß beim Durchblättern des Rhombus Magazins.

Foto: Screenshot
Text: Jan Erhartitsch

VERANSTALTUNGSKALENDER

2013

JANUAR

FEBRUAR

01. - 03.

- Automobilmesse Erfurt
- Bremen Classic Motorshow

MÄRZ

07. - 10.

- Retro Classics Stuttgart

APRIL

MAI

09. - 12.

- TuningWorld Bodensee

19.

- Rockford Fosgate Tuning Day 2013

29.

- WeinBergTour

JUNI

01.

- WeinBergTour

15. - 16.

- Renault meets Rennsteig

21.

- French Emotions 2013

21.

- RF NRW Weekend

30.

- Renault Treffen Dortmund

JULI

20. - 21.

- Kreuztage - The Last Show

26. - 28.

- 4. Twingo Weekend Edersee

28.

- 5. Renault Treffen im Rhein-

Main Gebiet

AUGUST

10.

- 5. Renault Treffen Gera

24.

- 20 Jahre Twingo (F)

30.

- Der Bergwinkel ruft ! Vol. 10

31.

- 5e Custom Rider Show (F)

SEPTEMBER

01.

- Der Bergwinkel ruft ! Vol. 10

14. - 15.

- 2. Renault Meeting RCHN

OKTOBER

NOVEMBER

DEZEMBER



Impressum

Herausgeber:

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

Grafik, Satz & Layout:

Jan Erhartitsch

Bilder & Texte:

Jan Erhartitsch, Renault-Presse, Renault Media, Renault Deutschland AG, Renault Sport und alle in den Artikeln 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 vierteljährlich und ist genauso wie die Webseite www.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@projekt-renault.de

Webseite:

www.projekt-renault.de

Twitter:

www.twitter.com/#!/projekt_renault

Facebook:

www.facebook.com/ProjektRenault

Google+:

www.plus.google.com/116184590784269340735

YouTube:

www.youtube.com/projektrenault

P
R
O
J
E
K
T

R
E
N
A
U
L
T

AUSGABE 03 2013

ERSCHEINT

IM SEPTEMBER 2013

RENAULT & DACIA TUNING vom SPEZIALISTEN für INDIVIDUALISTEN

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

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

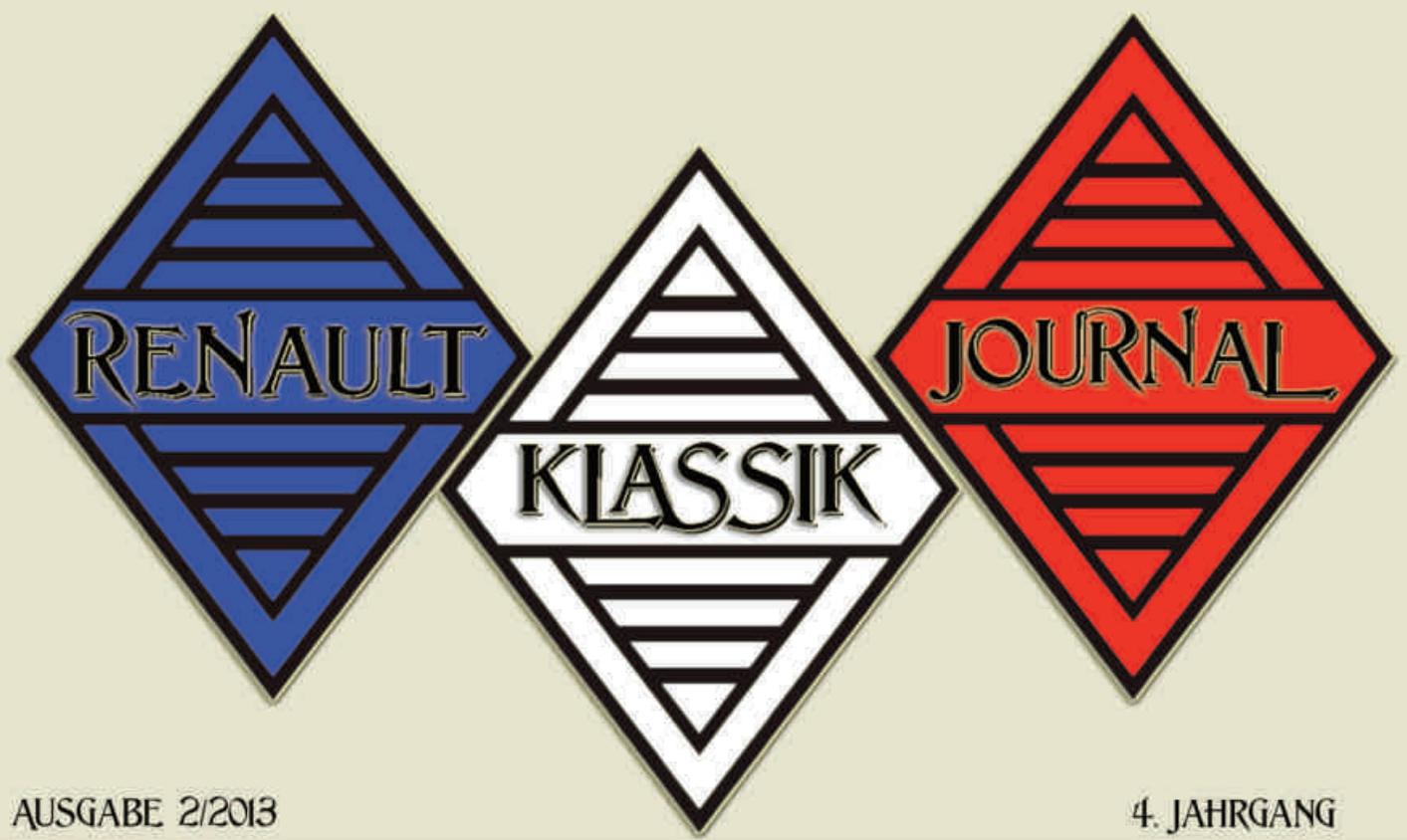


Sittler & Kewenig Tuning GmbH
Edgar Kewenig
Auf dem Graben 11
66822 Lebach

Tel.: +49 (0)6881 - 53656
Fax: +49 (0)6881 - 538328
E-mail: [info\(at\)sk-tuning.de](mailto:info(at)sk-tuning.de)
Web: <http://shop.sk-tuning.eu>

RENAULT & DACIA TUNING vom SPEZIALISTEN für INDIVIDUALISTEN





RENAULT
KLASSIK
JOURNAL

AUSGABE 2/2013

4. JAHRGANG



Plus que jamais

mpineau



RENAULT

RÈGE NATIONALE

L'AUTOMOBILE DE FRANCE

INHALT

Seite 03: Inhaltsverzeichnis

Seite 04: In eigener Sache: Reklame im RKJ

Seite 05: 50 Jahre Elysée-Vertrag

Seite 08: Vor 88 Jahren: Der Rhombus als Markenzeichen

Seite 14: „Schätzchen unserer Leser“: Das Dreckige Dutzend

Seite 22: Dein Renault - Dein Verein: C.A.R. Austria

Seite 24: 33 Jahre Renault Fuego

Seite 28: Tour de France: Carcassonne

Seite 32: Ins Netz gegangen: IG Renault Nord

Seite 36: Franks Schatzkiste: Renault 16

Seite 40: Ich glotz TV: Der kleine Doktor

Seite 44: 111 Jahre: Rennen Paris - Wien

Seite 48: Renault & Reklame: Comics

Seite 52: Fahr mal hin: L'Atelier Renault

Seite 56: Berühmte Köpfe Frankreichs: Rina Ketty

Seite 60: Heiter bis sonnig: Die weiteren Aussichten

Seite 61: Impressum

In eigener Sache...

Reklame im RKJ

Reklame im RKJ? Seit wann denn das? Macht da einer Reibach mit seinem Hobby?

So oder so ähnlich könnten die Fragen lauten, die sich dem einen oder anderen Leser beim Blick in die Januar-Ausgabe des RKJ stellten. Die Fragen sind aber schnell beantwortet.

Reklame im RKJ? Ja! Und zwar seit Ausgabe 1/2013. Und es wird auch in den nächsten Ausgaben Reklame geben. Aber deswegen machen die Herausgeber von PRJ/RKJ noch lange keinen Reibach mit ihrem Hobby.

Denn die Reklame ist für den Werbenden kostenfrei. Es handelt sich um Firmen und Gewerbetreibende, für die der Herausgeber des Journals

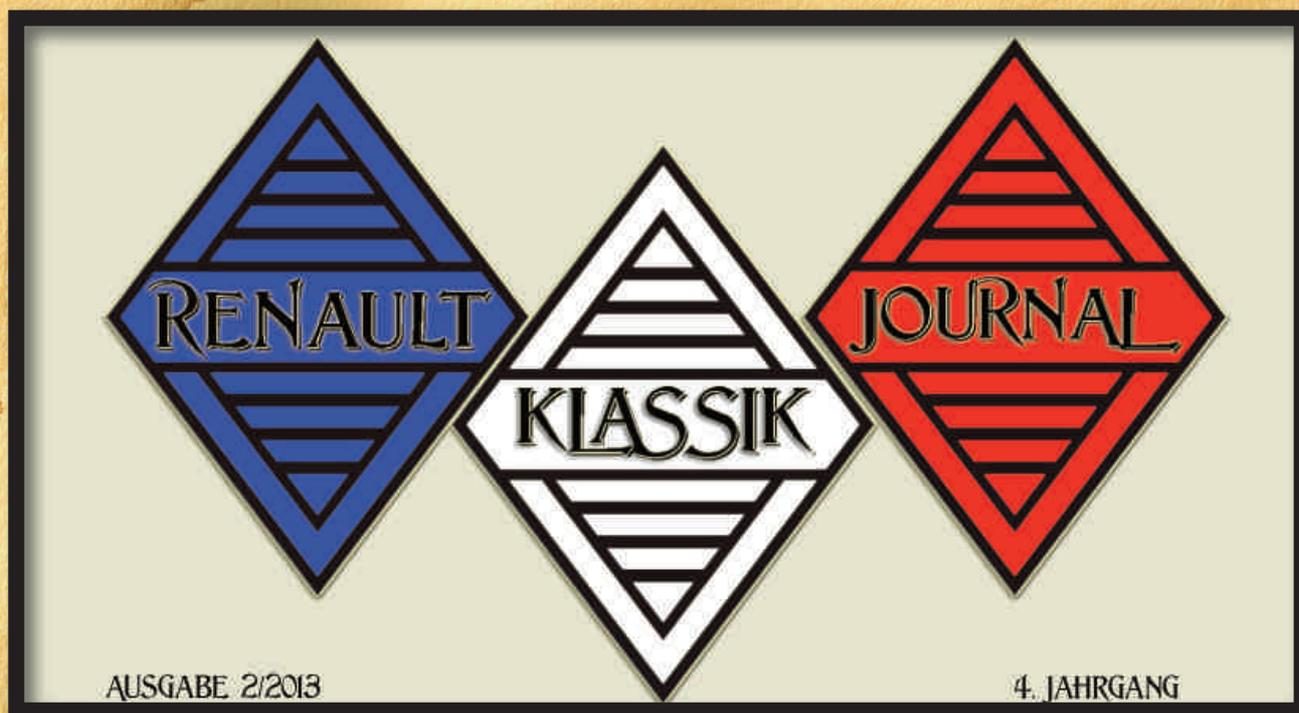
werben möchte. Ohne dafür einen Obolus zu verlangen.

Und auch die Mitglieder des Renault Klassik-Forums haben die Möglichkeit ihren Betrieb, ihr Unternehmen im RKJ vorzustellen. Kostenlos und ohne Verpflichtungen.

Aber keine Sorge: Es wird bei zwei bis drei Reklameseiten bleiben. Das RKJ wird nicht zur Werbebanner-Postille verkommen.

Viel Spaß beim Lesen!

Andreas Gaubatz



RENAULT-KLASSIK.EU



Die Erben Karls des Großen, die Väter des modernen Nachkriegs-Europas: Charles de Gaulle und Konrad Adenauer nach der Unterzeichnung des Elysée-Vertrages.

Braucht Freundschaft einen Vertrag?

Im Falle der Deutsch-Französischen Freundschaft ist diese Frage sehr schnell mit „Ja“ beantwortet.

Aber bevor es nun zu Buh-Rufen und ent-rüsteten Emails kommt, die Erklärung. Im Falle Frankreichs und Deutschlands war es zu der Zeit de Gaulles und Adenauers unabdingbar, die Punkte des Vertrages schriftlich und für die Ewigkeit fest-zuhalten.

Wer wollte es den beiden Nationen auch verdanken?

Mussten die Menschen beider Völker doch Jahrhundertlang unter der Dauerfehde leiden. Man muss nur einen Blick auf die am schlimmsten betroffenen Regionen Elsass, Lothringen, das Saargebiet, die West- und Südpfalz und Baden lenken.

Gerade das Saargebiet und Elsass/Lothringen wechselten häufiger den „Besitzer“ als ein abge-ranzter Golf-I GTI. Und das, obwohl beide Völker einst unter dem Dach des ersten Kaisers im „Heiligen Römischen Reich Teutscher Nation“, Karl dem Großen, eine Einheit waren.

Aber nach dessen Tod und den jahrhundertlangen Erbstreitereien spaltete sich das Riesenreich.

Offenbar war es vorprogrammiert, dass sich das westfränkische Frankenreich (das heutige Frank-

reich) und die ostfränkischen Nachbarn (Die Deutschen) fortan in den Haaren liegen sollten.

Die Querelen gipfelten in den Allmachtsphantasien von großen Feldherren wie Napoleon oder Wahnsinnigen wie Hitler. Dass in all den Jahren kein besonders großes, gegenseitiges Vertrauen entstehen konnte, dies dürfte auf der Hand liegen. Der Elysée-Vertrag war also eine logische Konsequenz.

Und de Gaulle und Adenauer, auch ihren Nachfolgern, allen voran Giscard d'Estaing und Schmidt, sowie Mitterrand und Kohl, ist es zu verdanken, dass der Affront im Spiegelsaal von Versailles, die todbringenden Schlachten wie der Kampf um Verdun und die demütigende Besetzung des Rheinlandes keine Bedeutung mehr haben. Sie sind zwar nicht vergessen, aber ihre Bedeutung für die Beziehung zweier Nationen hat sich gewandelt.

Was aber noch wichtiger ist, als die diplomatischen Beziehungen, die Freundschaft zwischen den Nationen, das ist die Beziehung zwischen den Menschen.

In den fast 70 Jahren seit dem Ende des zweiten Weltkrieges haben die Menschen hüben wie drüben Vorurteile abgebaut, Verständnis entwickelt, die Stärken des Anderen schätzen und die Schwächen lieben gelernt. Man befasst sich mit der Kultur und dem Land des ehemaligen Erbfeindes, man lernt die Sprache des Nachbarn und versucht

50 Jahre Elysée-Vertrag

mehr über Land und Leute zu erfahren, Noch ist diese Reise nicht zu Ende. Noch gibt es viel zu erfahren. Aber diese Reise ist so weit fortgeschritten, dass wir keine Angst mehr haben müssen, Geschichte könnte sich wiederholen.

Es ist an der Zeit, sich auf jenen Karl den Großen, den Pater Europae (Vater Europas) zurück zu besinnen.

Nicht umsonst sehen Deutsche und Franzosen gleichermaßen in seiner Ära den Beginn ihres eigenen Nationalstaates.

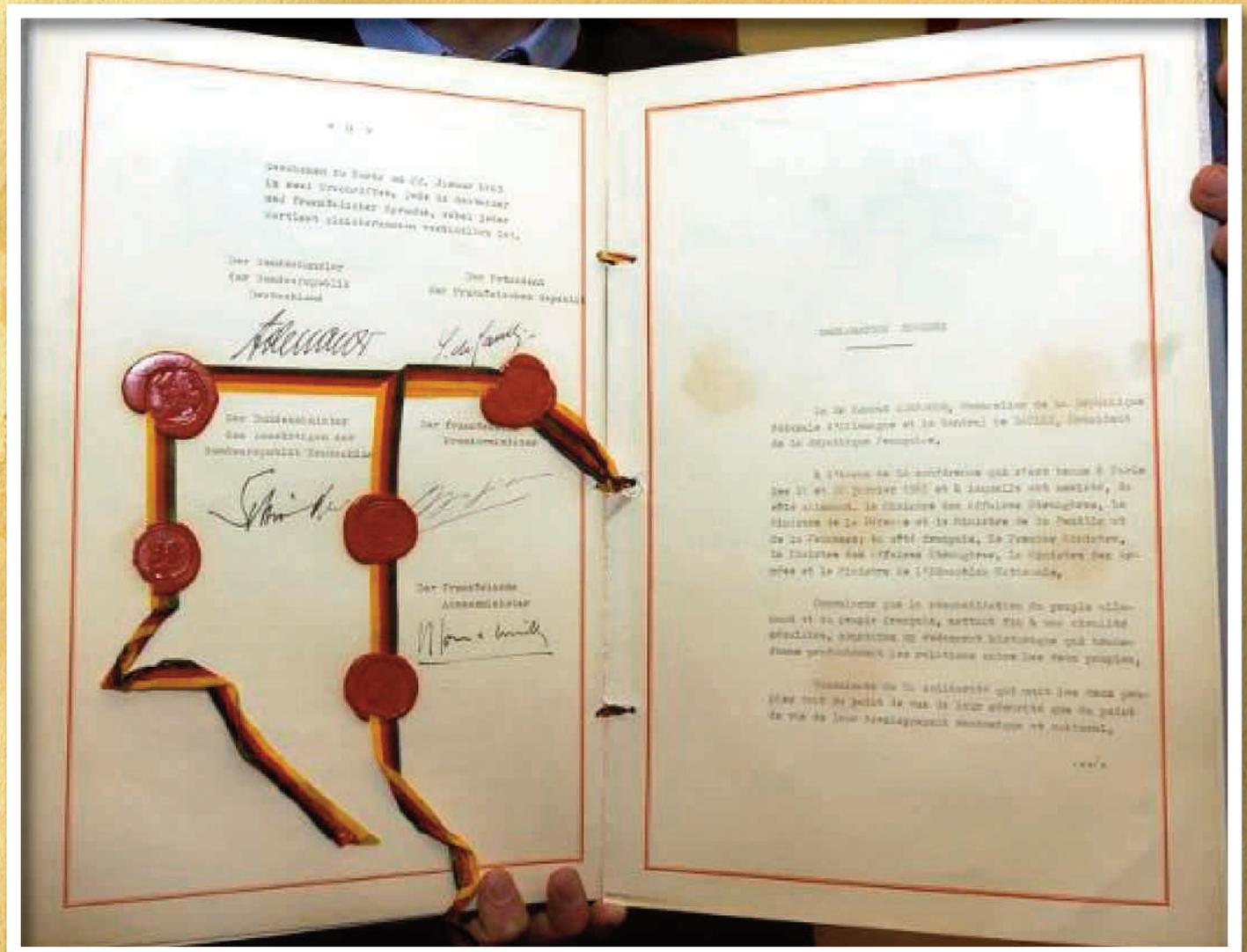
Auch unser kleines Journal will seinen Beitrag zur Deutsch-Französischen Freundschaft leisten.

Denn egal ob im ganz großen Rahmen oder in der kleinen Welt einer Hobbyszene, jeder muss sein Scherflein beitragen.

Daher ist es für die Herausgeber auch ein Anliegen, über das Land unserer Freunde zu berichten, die Schönheiten und Spezialitäten der Regionen vorzustellen und so dem Leser vielleicht einen nützlichen Hinweis für die nächste Urlaubsplanung zu liefern.

Und dass es im Mutterland „unserer“ Marke sinnvoll sein kann, einen Urlaub zu verbringen, das belegen etliche Beispiele.

Vive la France...





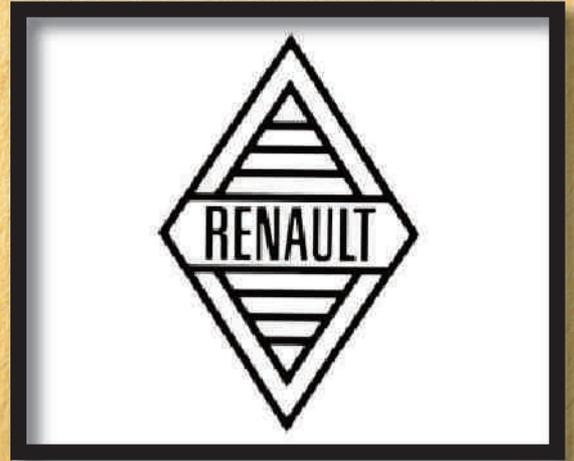
Der von de Gaulles und Adenauer begonnene Bau des Hauses Europa wurde von deren Nachfolgern konsequent fortgeführt. Valéry Giscard d'Estaing und Helmut Schmidt waren nicht nur als Staatsmänner eng verbunden, sie waren und sind auch über das Protokoll hinaus befreundet. Gelebte Völkerverständigung. Doch die beiden Staatschefs haben nicht nur die Beziehungen ihrer beiden Länder vertieft, sie waren die Architekten, die den begonnenen Bau des Hauses weiter entwickelten. Unter Schmidt und seinem Vorgänger im Kanzleramt, Willy Brandt, begann Deutschland auch, sich mit dem Ostblock auszusöhnen.



Ein Bild mit Symbolcharakter: Mitterrand und Kohl reichen sich die Hand über den Gräbern der im ersten Weltkrieg gefallenen Soldaten.

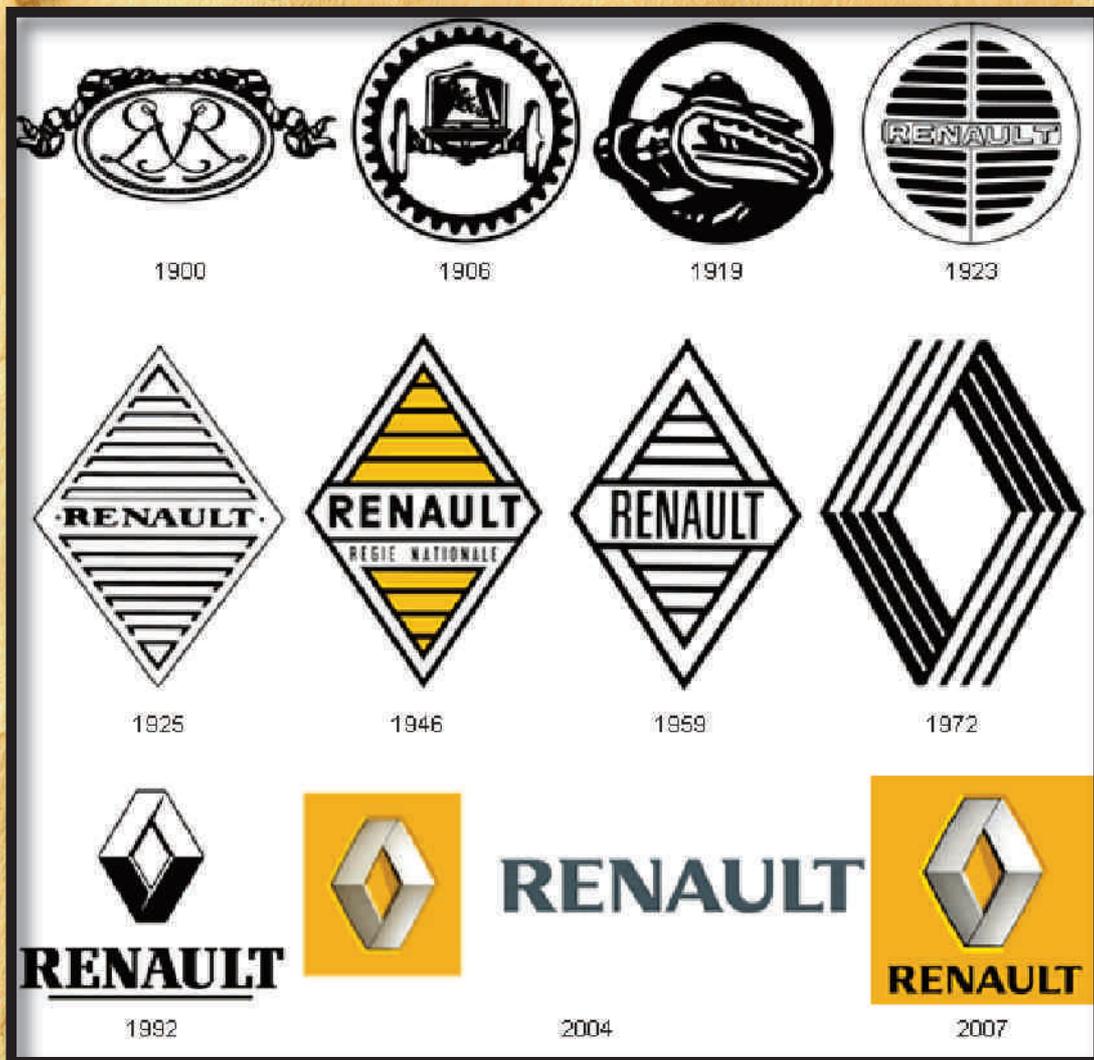
Vor 88 Jahren:





Der Rhombus als Markenzeichen

Vor 88 Jahren: Der Rhombus als Markenzeichen



Das Markenzeichen von Renault im Wandel der Jahrzehnte

Ein Markenzeichen, das braucht man in den Anfangstagen des Automobils nicht. Zwar gibt es etliche Hersteller, besonders in Frankreich gibt es derer Unzählige, aber ein echtes Identifikationsmerkmal?

Wozu auch?

Im Vordergrund steht das Automobil. Und einen Renault erkennt man ab dem Jahr 1904 sowieso schon von Weitem. Diese elegante, geschwungene Form der Motorhaube, das ist typisch Renault. Liebevoll nennen die Franzosen diese Designkunst „Alligatorschnauze“.

Obschon die „Soci te Renault Frères“ um das Jahr 1900 eine Art Logo einf hrt, eine beständige und dem Wiedererkennungswert förderliche Einrichtung soll das nicht werden. Man nimmt ein Oval in dessen Mitte die geschwungenen Buchstaben „L“ und „R“ zu erkennen sind.

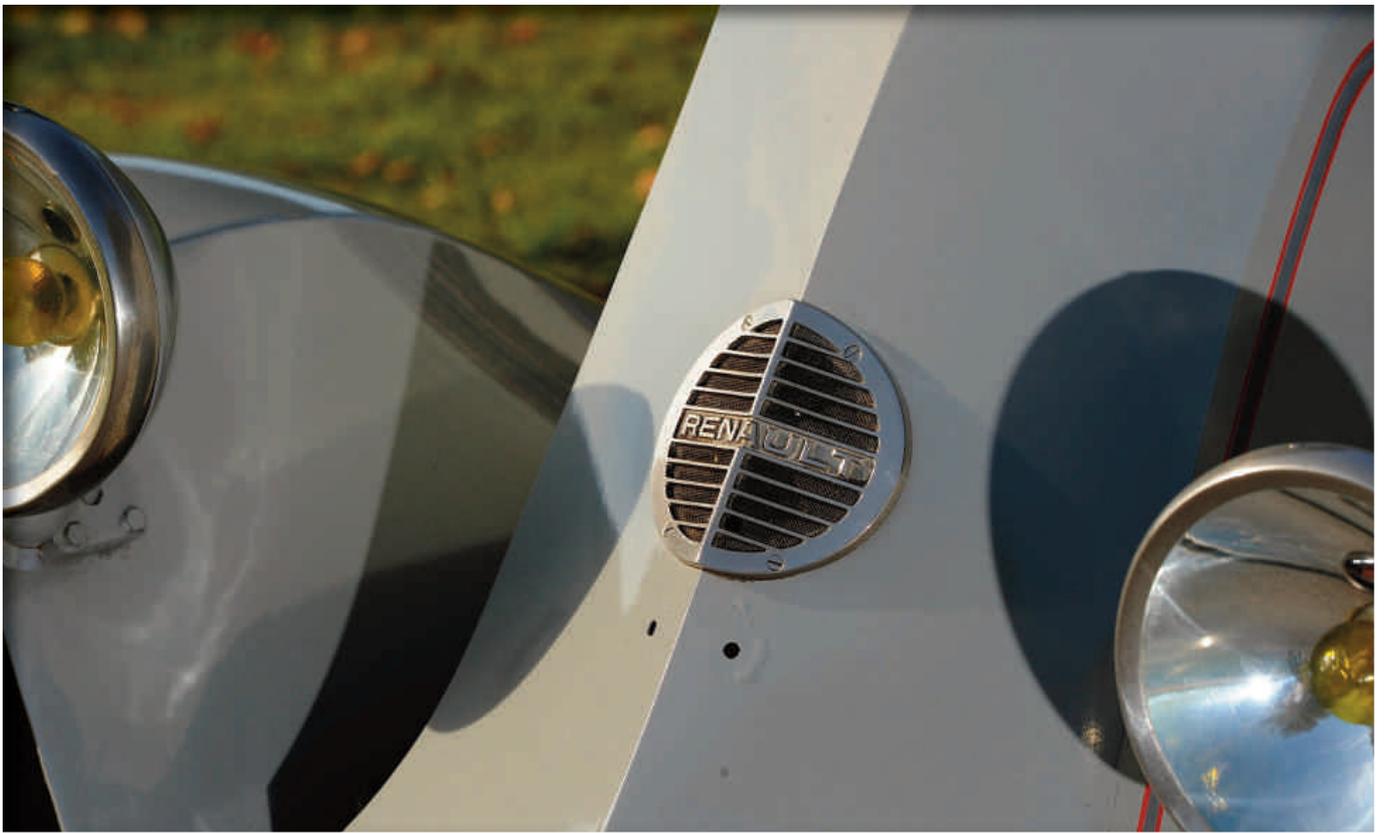
Eine Ehrerweisung an den genialen Konstrukteur, auf dessen Initiative die Firmengründung zurück

zu führen ist. Doch schon 1906 verandelt man das Wahrzeichen, nun prangt ein stilisiertes Zahnrad am Wagen, in dessen Mitte die Frontansicht eines Automobils zu erkennen ist. Diese Lösung ist nun die nächsten 12 Jahre aktuell.

Im Jahr 1919, Louis Renault ist mittlerweile alleiniger Inhaber des Unternehmens, trägt er seiner patriotischen Gesinnung Rechnung. Als eigentlicher Erfinder des Panzers, zumindest einer kriegstauglichen Variante dieser britischen Erfindung, lässt er nun einen Panzer auf den Wagen anbringen.

Doch all das sind nicht die wahren Kennzeichen, um das Unternehmen Renault würdig zu vertreten. Letzten Endes dauert es 25 Jahre, bis man in Billancourt dem späteren Logo einen großen Schritt näher kommt.

Zwar ist ab 1923 das Logo noch rund, trägt aber schon die Querlinien und den Namenszug des Firmengründers.



Zwischen 1923 und 1925 diente das Markenemblem als Hupenabdeckung. Die Ähnlichkeit zum späteren Logo ist schon deutlich zu erkennen.

1925 geht man bei Renault mit der Mode. Der von Picasso und Braque in Frankreich entstandene Kubismus ist die Kunstform schlechthin.

Ecken und Kanten sind en vogue, Klare Linien bestimmen die Kunst und den Zeitgeist. Und somit auch die Werbung. Der Rhombus, ein auf der Spitze stehendes Parallelogramm, wird auch gerne mit einem Diamanten verglichen. Was ist edler und wertvoller als ein Diamant?

Das Markenzeichen assoziiert gleichzeitig neben der Moderne auch das Wertvolle. Und das erste Fahrzeug, das von der Raute geschmückt wird, ist der prestigeträchtige und legendäre 40CV.

Von nun an soll der Rhombus untrennbar mit dem Namen Renault verbunden bleiben. Wenn er sich auch immer wieder modischen Neuerungen unterwerfen muss.

So kommt es im Jahr 1946 zu einer weiteren Neuerung. Zwar bleibt der Rhombus an sich erhalten, aber Farbe und Schrift ändern sich. Die Räume zwischen den Querlinien werden in gelb gehalten, in der ersten Reihe unter dem Namenszug erscheint der Hinweis auf die Verstaatlichung des Unternehmens: „Régie Nationale“.



Vor 88 Jahren: Der Rhombus als Markenzeichen



Die Thronfolgerin erhält von den Designern ein ganz besonderes Geschenk mit: Ein eigenes Logo, das den majestätischen Anspruch unterstreichen soll. Dieses Logo findet sich auch beim ersten Sportabteiler der Dauphine, der Floride.

Im Lauf der Zeit bleibt der Rhombus als eigentliches Markenzeichen erhalten, jedoch treibt die Kreativität der Designer teils seltsame Blüten.

Einiges ist nachzuvollziehen, wie zum Beispiel das besondere Dauphine-Logo, das dem Namen (frz. Dauphine = Thronfolgerin) Rechnung tragen soll. Auch auf der Coupé- und Cabrioversion der Dauphine, der Floride, prangt das hoheitliche Abzeichen.

Bei anderen Entwürfen will man dem Zeitgeist folgen, so findet sich auf der Front des Renault 8 ein Rhombus, der asymmetrisch angebracht ist und dessen Spitzen verlängert worden sind.

In den 1960er Jahren ufert dieser Wildwuchs der Designer aus, wenn auch Kreativität durchaus gefragt ist, der Wiedererkennungswert leidet unter dieser Vielfältigkeit. Pierre Dreyfus, seit 1955 Chef in Billancourt, setzt dem ganzen Treiben ein Ende. Er verfügt, dass nur noch eine schwarze

Raute auf gelbem Grund Verwendung finden darf. Und zwar immer dann, wenn Renault in der Öffentlichkeit auftritt.

1972 erfährt das Markenlogo eine Generalüberholung. Der ungarische Künstler Victor Vasarely passt das Logo an die Mode der Zeit an.

Der Schriftzug RENAULT verschwindet aus dem Markensignet, durch eine geschickte Linienführung und gekappte Spitzen oben und unten wird eine Art Räumlichkeit erwirkt. Das Logo soll 20 Jahre die Marke repräsentieren.

Wiederum 20 Jahre später wird eine echte Räumlichkeit erzielt, durch geschickte Verbreiterung der Ränder und Lichteffekte.

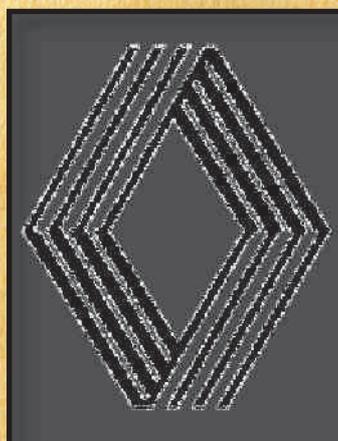
So ist der Rhombus seit nunmehr 88 Jahren zum Symbol geworden. Zum Symbol für Wertigkeit, Innovation und Qualität. Zum Symbol für Renault.



Die gleiche stilistische Besonderheit des verlängerten Rhombus findet sich bei beiden Versionen des Renault 10. Erst in den 1980ern wird man wieder zu asymmetrischer Anbringung des Logos kommen. Jedoch ohne die Raute zu verändern.



Beim Renault 8 hat man die Spitzen der Raute verlängert, eine Anpassung an den Zeitgeist der frühen 1960er Jahre.



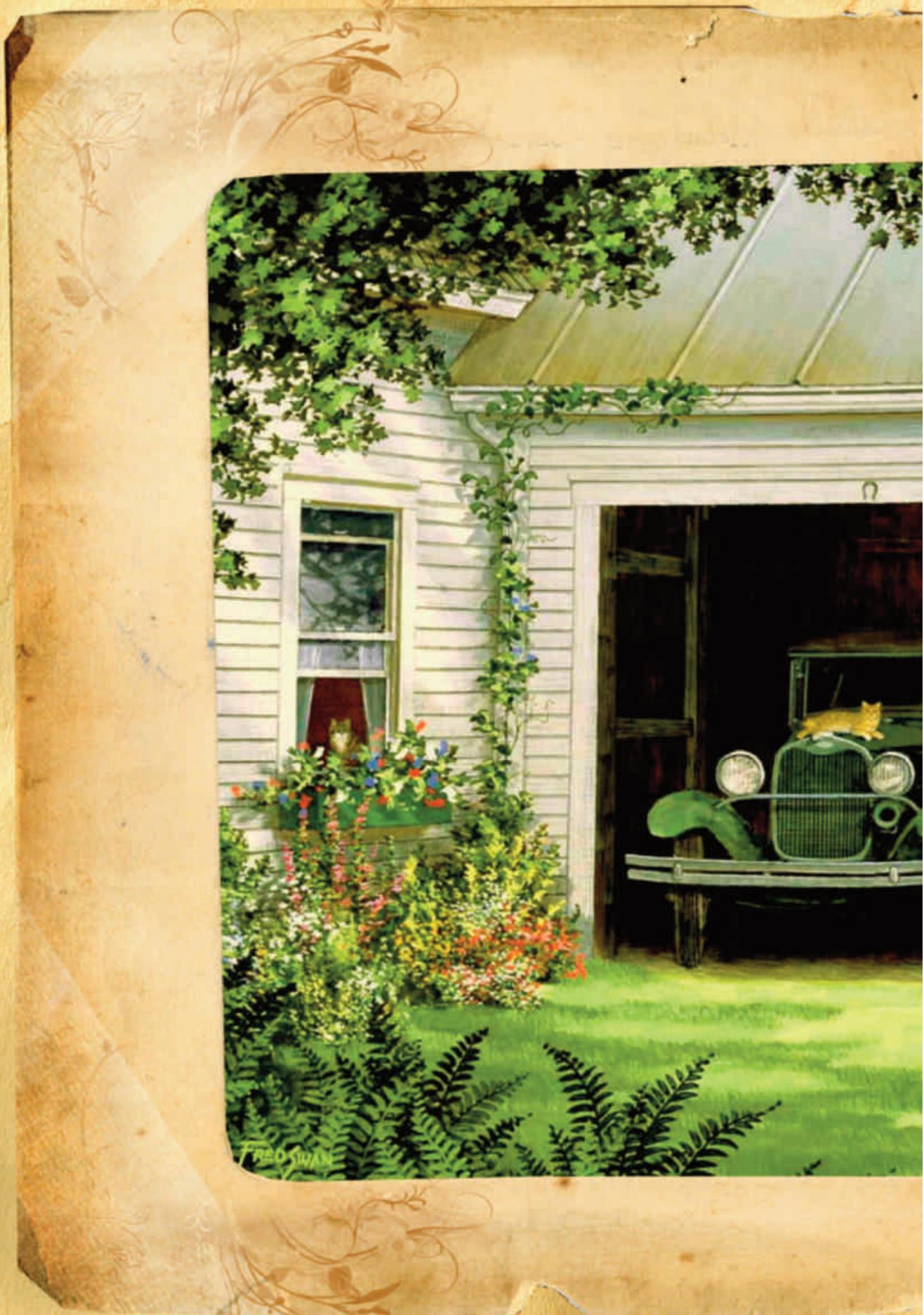
Victor Vasarely, renommierter Künstler in Frankreich, erfindet das Markenlogo neu.



Seit 88 Jahren das Zeichen von Renault: Der Rhombus.

*Fotos: Renault, Boldride, Internet
Text: Andreas Gaubatz*

„Schätzchen unserer Leser“



Euer „Schätzchen“ im RKJ, aber gerne doch, einfach Daten und Fotos via E-Mail an

„Das dreckige Dutzend“



Rolands R12 Sammlung im Porträt



Rolands Roter: Der Renault 12TL der ersten Serie, erstmals für den Verkehr am 12. Juni 1974 zugelassen, war des Öfteren Gast bei den RENAULT Klassik-Tagen.

Nein, der Titel ist nicht abwertend zu verstehen. Und nein: Es handelt sich bei diesem Bericht nicht um eine Hommage an eine Horde wild gewordener Söldner. Es handelt sich um den Renault 12. Und trotzdem passt die Überschrift. Zumindest was seine Entwicklungsgeschichte angeht.

Geplant war der „Douze“ eigentlich als Dreckfresser, als robustes Vehikel für den nordafrikanschen Markt. Für den Einsatz im Wüstensand und den Staubpisten zwischen Algerien und Zimbabwe. Ein Wüstenfuchs von A bis Z sozusagen. Als man 1964 an die Planungen geht, ist im Grunde kein Platz in der Modellpalette des europäischen Marktes.

Der Renault 8 ist seit zwei Jahren auf dem Markt und ein echter Verkaufsschlager. Die Luxusvariante Renault 10 kommt erst ein Jahr später, 1965, zusammen mit dem Projekt 115, dem Renault 16.

Doch im Lauf der Zeit kommt man mehr und mehr zu der Überzeugung und der Einsicht, dass

die Tage des Heckantriebs gezählt sind. Und wenn man die Schwestern Renault 8 und 10 aus den Preislisten nimmt, dann klappt plötzlich eine Lücke zwischen Renault 4 und Renault 16. Eine Lücke, die auch das Projekt 118, der spätere Renault 6, nicht schließen kann. So entsteht in Billancourt die Idee, das Projekt 117 nicht nur auf Afrika zu beschränken.

Viel ändern muss man dabei nicht, lediglich der äußere Auftritt, der bei den ersten Prototypen doch recht gewagt erscheint, wird für den restlichen Weltmarkt etwas ziviler gehalten und glatt gebügelt.

Der Rest der Geschichte ist hinlänglich bekannt. Der Renault 12 wird zum ersten wahren Weltauto des Staatskonzerns und erringt als Ford Corcel, vor allem aber als Dacia und Renault, wahren Weltruhm.

Ein Automobil, das zweifelsfrei zur Legende geworden ist.

Aber trotz der 4,2 Millionen Exemplare, die das Scheinwerferlicht der automobilen Welt erblickten, ist er rar geworden. Die Kombiversionen wurden in Handwerkerbesitz zu Tode geritten, nur wenige gute Exemplare haben überlebt. Die scharfe Gordiniversion ist ebenso rar, viele blieben auf dem Felde der Motorsport-Ehre zurück. Gefallen für Bestzeiten und Pokale.

Beim Rest sieht es etwas besser aus, aber an jeder Straßenecke ist er nun nicht gerade zu finden, der Zwölfer.

Umso erstaunlicher, wenn einer gleich drei Exemplare besitzt. Und zwar keine herunter gerittenen Rüben, sondern echte Schätzchen.

Roland Gassmann, im Renault Klassik-Forum als R12-Bunkerhannes ein alter Weggefährte, hat drei recht unterschiedliche Exponate.

Lange schon hatte Roland den Traum von einem „Douze“, im Jahr 2002 dann hatte er endlich den passenden Garagen-Platz gefunden, um den Traum Wirklichkeit werden zu lassen.

„Eigentlich wollte ich einen R12 der zweiten Serie. Vielleicht sogar in Metallic-Blau und als TS.“, so Roland gegenüber dem RKJ. Aber er konnte

den Markt noch so beobachten, ein solches Fahrzeug war nicht zu finden. Weder für Geld, noch für gute Worte. Immerhin sollte das Auto ja auch fahrbereit sein, um es mit einer „roten Nummer“ bewegen zu können.

Und wie bereits erwähnt: Trotz der 4,2 Millionen gebauter Fahrzeuge sind sie rar geworden...

Aber dann kam Gevatter Zufall zu Hilfe. In Gestalt des Fachblattes „Oldtimer Markt“. Dort wurde ein R12 feilgeboten, Standort: Saarland.

Was für einen Bewohner der Rheinebene nun keine Weltreise bedeutet. Die Neugierde war geweckt, der Verkäufer schon am Telefon sehr sympathisch und der Preis im Hinblick auf die bisher getätigten Investitionen des Verkäufers mehr als fair. Doch dieser R12 erfüllte trotzdem nicht alle Voraussetzungen. Erste Serie, TL-Version, rot!

Der Anti-Held, wenn man so möchte. Aber da war dieser Drang. Da war diese Sehnsucht. Da war dieses Verlangen. Und es war doch ein R12! Roland langte zu.

„Der Wahnsinn hatte begonnen...“ - So sagt es Roland selbst.



Auch auf der prestigeträchtigen Veterama vertrat der „Rote“ die RENAULT Klassik-Gemeinde. Der TL schöpft seine 54PS aus einem 1289cm³-Triebwerk, dem schon legendären „810er“-Motor.



Nicht nur gemeinsam stark: Die drei GERMERSHEIMER MUSKETIERE. Eine beeindruckende Sammlung der „Dutzendware“!

Nun war unser „R12Bunkerhannes“ zufrieden. Er hatte einen, seinen R12 gefunden. Und dieser hatte schon einiges Leid erfahren müssen. Also der R12. Er stand zehn Jahre an einer Tankstelle, bevor er das Opfer einer Gewalttat wurde. Vandalen verwüsteten das schmucke Blechkleid, doch der Tankstellenbesitzer setzte ihn wieder instand.

Und ohne Zweifel, bei Roland würde er seinen wohlverdienten Alters-Ruheplatz finden. Auch wenn er im Alltag bewegt wird, er hat es gut. Aber wie das so ist, wenn ein Mensch von einem Virus befallen ist, Heilung ist oft sehr schwer. Und manches Mal auch vom Patienten gar nicht erwünscht.

So auch bei Roland. Denn schon zwei Jahre nach seinem Kauf des „Roten“ stolperte er erneut über ein Inserat, dieses Mal bei einer großen Internet-Auktions-Plattform. Und da kam es wieder, dieses Kribbeln, die schweißigen Hände, das Zittern.

Endlich ein R12 der zweiten Serie. Zwar sehr überteuert, aber er war zu haben. Roland nahm Kontakt zum Verkäufer auf, ein Termin zur Besichtigung wurde vereinbart. Doch diesen konnte Roland aus terminlichen Gründen nicht wahrneh-

men, so dass Kollege und Freund Mathias Haupt, einer der „Douze-Brothers“ (Wir berichteten im RKJ Ausgabe 5/2010 über die „Douze-Brothers“ Mathias und Roland), den Wagen besichtigte und Roland bei einem Treffen Bericht erstattete.

Doch Roland nahm von einem Kauf Abstand. Der Preis war einfach zu utopisch. Allerdings sahen das wohl auch andere potentielle Käufer so, denn einige Zeit später meldete sich der Besitzer wieder bei Roland und signalisierte, dass der Preis verhandelbar sei. Man einigte sich, R12 Nummer 2 war angekommen. Willkommen zu Hause.

Und welch ein Glück, die Garage wurde in dem Jahr erweitert. Denn vom „Roten“ konnte und wollte sich Roland nicht trennen. Er lief problemlos und machte keine Mucken, warum also die Scheidung in Angriff nehmen? Der „Neue“ war jetzt endlich ein Modell der zweiten Serie, ein frühes Exemplar. Erstmals zugelassen wurde der „Gelbe“ am 04. Dezember 1975.

Ein TS, der aus gleichem Hubraum (1289cm³) 60 PS schöpft. Und es handelt sich um einen Automatik. Mehr als 28 Jahre befand er sich in erster

Hand, war im Originalzustand und sehr gepflegt. Es wurden nur die defekten Teile getauscht, alle Rechnungen waren noch vorhanden und die 46.000 Kilometer auf dem Zähler sind Original.

Ein Traum. Aber es gibt da auch diesen Wermutstropfen. Zwar ist der 12er ein Exemplar der zweiten Serie. Aber es ist kein blauer und es ist ein Automatik. Aber man kann eben nicht alles haben. Oder doch...?

Offenbar war Roland nun geheilt. Aber 2009 dann der Rückschlag. Es hätte ein ganz normaler Samstag sein können. Hätte. Wäre da nicht wieder dieser Virus ausgebrochen.

Wieder bei besagtem Internet-Auktionshaus: Ein R12. Und dieses Mal ein „Schalter“ in blau! Schon für den Montag wurde ein Termin vereinbart. Und kurzerhand konnte Roland auch Mathias Haupt begeistern.

Der Verkäufer, ein Renault-Händler der sich in den Ruhestand verabschiedete, löste seine Sammlung auf. Über Stunden wurde das Fahrzeug vor Ort begutachtet, auf die Hebebühne gefahren, und auch wieder runter. Wieder rauf, wieder runter.

Jedes Teil wurde inspiziert.

Nach einer Führung durch den Rest der Sammlung ging es zum Ersatzteillager, wo die beiden R12-Freaks den Keller nach Teile-Schätzen durchsuchten.

Nach einer Currywurst in der Mittagspause ging es wieder nach Hause. Samstags darauf endete die Internet-Auktion. Und Roland konnte nicht anders: Er schlug erneut zu. War es doch der lang ersehnte TS der zweiten Baureihe, dazu noch in der Wunschfarbe.

Moment, Wunschfarbe? Nun, nicht ganz. Es war zwar ein blauer Lack aufgetragen, aber kein Original-Lack für den R12. War es Alpine-Blau? Oder ein anderes Fabrikat? Man weiß es nicht. Außerdem fehlt die blaue Innenausstattung. Aber er ist in einem sehr guten Zustand, der Blaue.

Bereits vom Erstbesitzer, der den Wagen 22 Jahre hegte, mit Dinol versiegelt, wiederholte der Sammler diese Prozedur 1999. Und er hatte erst 70.000 Kilometer runter. Und was passiert jetzt mit den anderen?



Auch der „Gelbe“ war schon gerne gesehener Gast bei den RENAULT Klassik-Tagen im saarländischen Gonesweiler.

„Das dreckige Dutzend“ - Rolands R12 Sammlung im Porträt



Bringt (eine weitere) Farbe ins Spiel: Der „Blaue“. Ein TS, Erstzulassung 14. Oktober 1977 und somit der Jüngste der R12-Familie.

Roland Gassmann: „Da die anderen 12er ja aber so gut laufen, konnte ich mich bisher davon aber auch nicht trennen, glücklicherweise habe ich bisher ja keine Stellplatzprobleme. Aber jetzt ist Schluss!“

Wer's glaubt! Irgendwann kommt dann der R12 der zweiten Serie in genau dem Blau, das Roland sucht, mit der blauen Ausstattung und dem blauen Dachhimmel. In gutem Zustand.

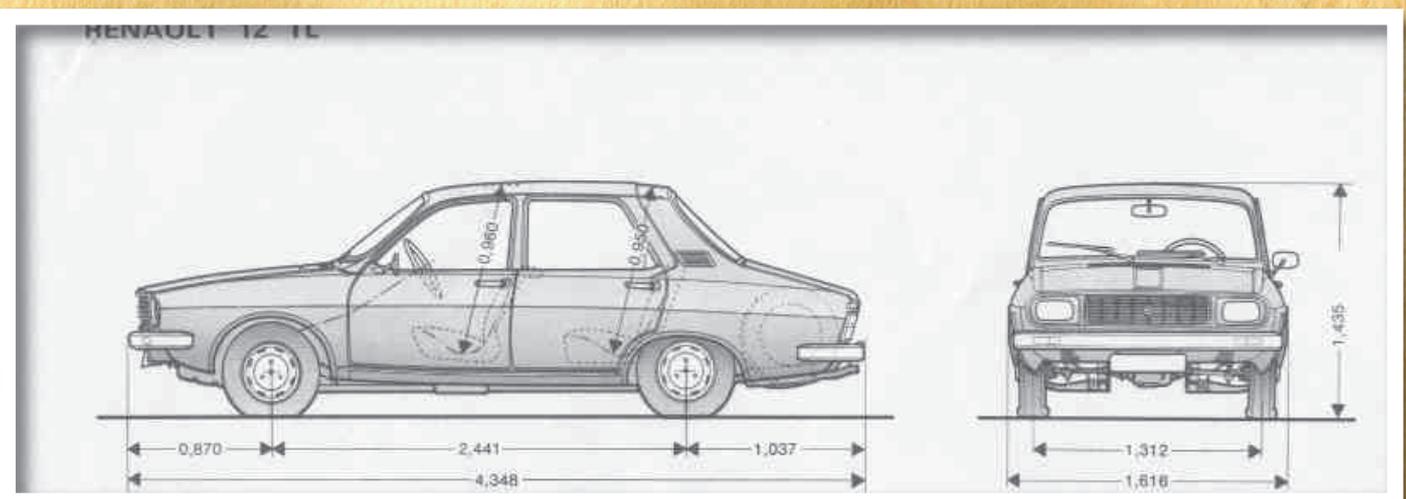
Oder Roland muss unbedingt den letzten Mohikaner... Verzeihung, Gordini retten! Oder findet

einen blauen 12er der zweiten Baureihe in der seltenen „variable“-Ausführung. Oder, oder, oder... - Warten wir ab!

Alle Wagen von Roland „R12Bunkerhannes“ Gassmann nehmen mit H-Kennzeichen am Verkehrsleben teil. Aber die Wagen haben ihre Geschichte, in einer der nächsten Ausgaben berichtet das RKJ von der Instandsetzung, beziehungsweise der Restauration der Fahrzeuge.

Fotos: Roland Gassmann

Text: Andreas Gaubatz



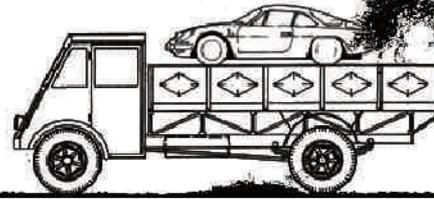
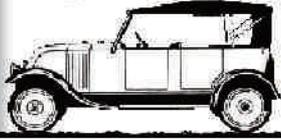


Ein gepflegtes Inneres: Der „Blaue“ von Roland besticht durch eine gute Pflege.



Gruppenbild mit Familie: Rolands „Gelber“ neben dem 'älteren Bruder', dem Wagen von Mathias Haupt, ein Auto der ersten Serie. Mit im Bild die sportliche „Cousine“ R15.

Dein Renault - Dein Verein: C.A.R. Austria



Es gibt in Österreich eine starke Szene, die sich mit den historischen Fahrzeugen aus Boulogne-Billancourt befasst.

Während man in Deutschland zahlreiche Renault Clubs findet (man sagt den Deutschen ja gerne nach, sobald sich Drei zum Skat treffen, wird schon ein Verein gegründet), sieht es bei unseren alpenländischen Nachbarn etwas anders aus.

Es gibt wohl den einen oder anderen Club, aber ein wirkliches Club-Leben gibt es im Grunde nur beim C.A.R. - den Anhängern alter Renaults.

Zumindest dürfte es sich hier um den kompetentesten Club dieser Marke handeln. Selbst auf der offiziellen Internetseite von Renault Österreich wird dieser Club als einziger empfohlen. Und das mit Recht.

Noch mehr Information, noch mehr Aktivitäten, noch mehr Unterstützung für die Fahrer der klassischen Renault, dürfte in Österreich nicht zu finden sein.

Der C.A.R. ist Mitglied des ÖMVV, des Dachverbandes für österreichische Veteranenclubs und auch Mitglied der FIVA (Fédération Internationale de Véhicules Anciens).

Was für die Clubmitglieder durchaus seine Vorteile haben kann. Aber viel wichtiger sind die Clubabende, denn hier, im direkten Gespräch, werden die Neuigkeiten ausgetauscht, Probleme erläutert, Tipps und Tricks verraten und die dringend benötigten Ersatzteile organisiert.

Für den Österreicher mit einem altgedienten Renault dürfte es daher nur eine Anlaufstelle geben: C.A.R.!

Mehr Informationen zum Club findet man auf der Homepage, auch die Clubstatuten stehen da als

Download bereit.

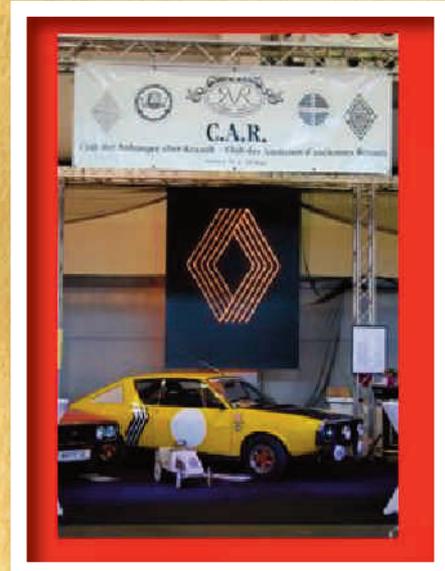
Aber auch ansonsten lädt die Homepage, erreichbar unter

renaultclub.at

zum Stöbern und Staunen ein. Sehr informativ, sehr kurzweilig und gut gemacht.

Fotos: Screenshots

Text: Andreas Gaubatz

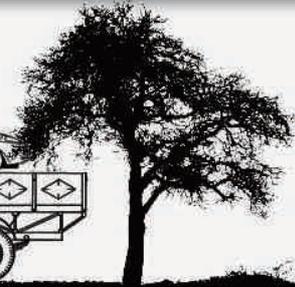
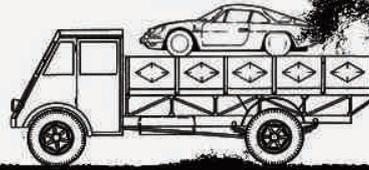
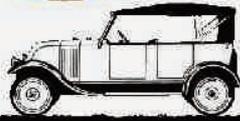




Club der Anhänger alter Renault

Club des Amateurs d'anciennes Renault

C.A.R.



Home

Über uns

Aktivitäten:
Ausfahrten und Messen

Fahrzeugtypen

Archiv unserer Aktivitäten

Historisches zu Renault

Praxis Informationen

Impressum

Willkommen

beim C.A.R. - Club der Anhänger alter Renault

Es ist allgemein bekannt dass Louis Renault als Konstrukteur durch die konsequente Umsetzung seiner Ideen und Innovationen, über sein Leben hinaus, maßgeblich an der Entwicklung des Produkts Renault, wie wir es heute kennen, beteiligt war. Es liegt wohl nicht nur an einer Person, sondern vielleicht auch an der Mentalität der Franzosen schlechthin, die sich so wie wir mit diesen Fahrzeugen identifizieren.

In Erinnerung an die im Wandel der Zeit hergestellten Produkte und Fahrzeuge von Renault wollen wir als Club der Anhänger alter Renault diese hier noch einmal aufleben lassen und sich damit ihnen auf diesen Seiten präsentieren.

Neuigkeiten

8. Mai 2013
[Clubabend](#)

25.-26. Mai 2013
[Oldtimer Messe Tulln](#)

31. Mai - 2. Juni 2013
[Renault Club Treffen Znojmo](#)

13. Juni 2013
[Clubabend](#)

21. - 23. Juni 2013
[Renault CAR Club Treffen CZ](#)

5. - 7. Juli 2013
[Renault Classic Club Treffen](#)

11. Juli 2013
[Clubabend](#)

20. - 21. Juli 2013
[World Series by Renault am RedBull Ring in Spielberg](#)

Home

Über uns

C.A.R.
ein Club stellt sich vor

Clubleistungen

Geschichte des C.A.R.

Clubabend

Vorstand

Kontaktformular

Aktivitäten:
Ausfahrten und Messen

Fahrzeugtypen

Archiv unserer Aktivitäten

Historisches zu Renault

Praxis Informationen

Impressum

C.A.R. ein Club stellt sich vor

Es gibt eine Menge Oldtimerclubs, manche sind auf bestimmte Marken ausgerichtet, manche eher allgemein orientiert. Für die Marke Renault existierte in Österreich kein eigener Verein oder Club, daher war die Gründung des Markenclubs nur eine Frage der Zeit. **C.A.R. in Österreich** – erst nur eine Idee von drei Freunden, die sich schon lange mit Fahrzeugen der Marke Renault beschäftigten – wurde schließlich im Juli 1994 Wirklichkeit.

C.A.R. steht für "Club des Amateurs d'anciennes Renault – Club der Anhänger alter Renault" nach dem Vorbild der gleichnamigen Vereinigung in Paris, mit der wir regelmäßig in Verbindung stehen. Ziel des Clubs ist die Pflege und Erhaltung aller Fahrzeuge und Produkte der Marke Renault, die nicht mehr hergestellt werden.



Renault 1925



Renault 1959



Renault 1972



33 Jahre Renault Fuego





Ein Modell mit Feuer



Fuego. Das spanische Wort für Feuer. Und feurig kommt er daher, der neue Wurf der „Régie“.

Zum Einstieg bietet Renault beim Debüt im Februar 1980 die Modellversionen TL und GTL an, die ihre 64 PS Leistung aus dem bewährten 1,4-Liter-Motor des Renault 18 schöpfen.

Diese Varianten bleiben dem deutschen Markt vorenthalten, für den frankophilen Freund sportlicher Coupés in der Bundesrepublik bietet die Deutsche Renault AG die etwas agileren Typen TS und GTS an. Deren 97 PS werden aus 1647 cm³ gewonnen. Und bieten Fahrspaß pur.

Noch mehr Spaß gibt es schon im Oktober 1980. Nun setzt man noch einen obendrauf. Die Modelle TX und GTX bestechen mit einem 2-Liter-Leichtmetallmotor, der es auf satte 110 PS bringt. Und der überdies eine für jene Tage außergewöhnliche Ausstattung bietet. Neben einer Scheinwerfer-Waschanlage bekommt man ein Fünfgang-Getriebe, eine Servolenkung, elektrische Fensterheber und eine Zentralverriegelung.

1982 wagt man sich in Billancourt an ein heißes Eisen, man ist seiner Zeit voraus. Und lanciert einen 88 PS starken Turbodiesel. Galten bis dahin dieseltreibene Fahrzeuge als behäbig und lahm, so widerlegt der Fuego in der Selbstzünderver-

sion diese Gerüchte.

Der Turbolader macht dem Fuego mächtig Feuer in den Laufbüchsen. Und man bleibt dem Turbolader treu. Für das Modelljahr 1984 stehen nicht nur kosmetische Korrekturen an, auch ein mit Benzin befeuerter Turbo wird auf die Straße gebracht.

Mit 132 PS bringt es der Sportler auf nahezu 200 km/h. Für die Mitte dieses Jahrzehnts eine beachtliche Leistung. Und mit dem Turbolader unter der Haube erhält der Käufer auch Scheibenbremsen an allen vier Rädern, fünf Vorwärtsgänge und einen Bordcomputer, der den Fahrer über verschiedene Daten wie Durchschnittsverbrauch, Außentemperatur, Reichweite, usw. informiert. Willkommen im digitalen Zeitalter.

Mit einem Blick auf die Guillotine wird gerne behauptet, den Franzosen würde das Köpfen liegen. Im Falle des Fuego ist das auch durchaus richtig. Bei Heuliez wird der Fuego seines Hauptes entledigt, ein elektrisches Verdeck übernimmt den Schutz der Insassen vor den Überraschungen des Wetters. Leider bleibt es im Jahr 1982 bei diesem Einzelstück. Anders sieht es beim Renault Händ-

ler Einfeldt aus Geesthacht, in der Nähe Hamburgs gelegen, aus. Dort wird zwischen 1981 und 1986 der Fuego gleich zwölf Mal geköpft. Der Preis für dieses wunderschöne „offene Feuer“ liegt bei rund 11.000 Mark.

Dass Renault mit dem Fuego alles richtig gemacht hat, das beweist die Auszeichnung „Goldenes Lenkrad 1980“, die erste Auszeichnung dieser Art überhaupt für Renault. Aber die letzte Prämierung soll das nicht bleiben.

1986 endet die Produktion des Fuego nach über 265.000 Fahrzeugen. In Deutschland konnte Renault mehr als 24.000 Einheiten absetzen.

In einigen Ländern, besonders auf dem südamerikanischen Kontinent, wird der Fuego noch bis 1992 produziert.

Der Fuego, der mittlerweile zu den bedrohten Arten gezählt werden muss, erfreut sich steigender Beliebtheit. Die Fanggemeinde wächst, leider wächst das Angebot an guten Exemplaren nicht im gleichen Maße mit.

Es gibt weltweit sehr engagierte Clubs und Vereine, die sich mit Feuereifer dem heißen Eisen widmen. In Deutschland kümmert sich schon seit 1991 der „Fuego Freunde Club Renault e.V.“ um das Coupé.

Erreichbar sind die Fuego Freunde über Ihre Homepage unter

www.fuego-freunde.de

Fotos: Renault Presse

Text: Andreas Gaubatz

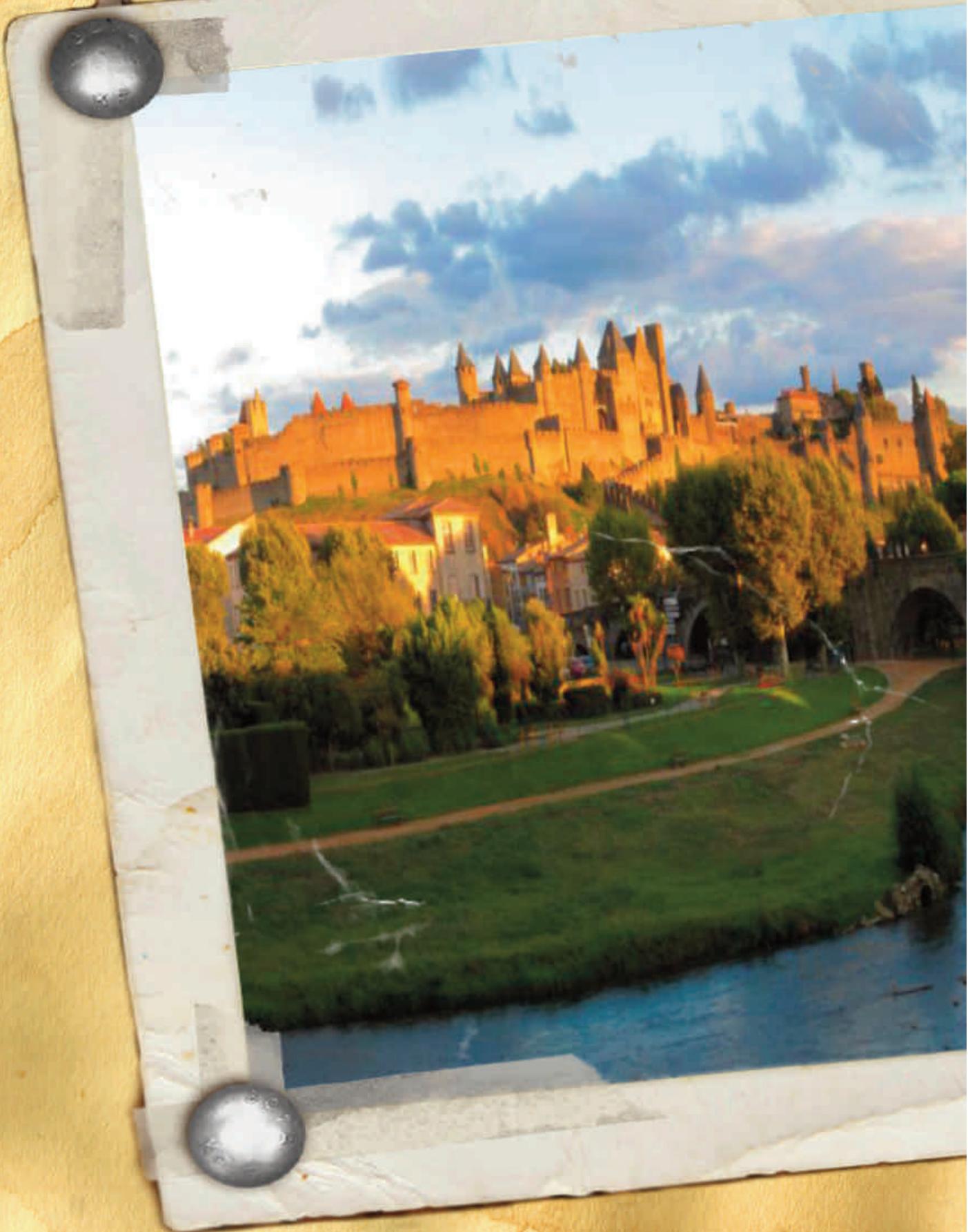


Rot und rassig: Ab 1984 bläst ein Turbolader dem Fuego mehr Leistung ein.



Ein schöner Rücken kann auch entzücken. Die keilförmige Silhouette des Fuego endet in einem markanten und sehr schön geformten Heck. Das dank der Glaskuppel einen üppigen Kofferraum parat hält.

Tour de France





Carcassonne



Eine feste Burg, das gilt auch für Carcassonne. Inmitten einer grandiosen Landschaft erheben sich die Türme der doppelten Ringmauern, die mit einer Länge von drei Kilometern ein Areal von 14 Hektar schützend umschließt.

Carcassonne könnte mit seinen nicht einmal 50.000 Einwohnern eine ganz normale Kleinstadt sein. Könnte. Ist es aber nicht. Denn Carcassonne ist einmalig.

Die südfranzösische Stadt besitzt nämlich etwas ganz Besonderes. Eine Altstadt, wie sie sonst nicht zu finden ist. Aber der Reihe nach.

Die Gründung der Siedlung liegt im ersten vorchristlichen Jahrhundert, die Römer waren es, die sich an der Stelle der heutigen Cité niederließen.

Sie nannten den Ort Carcasso und bauten den Flecken sukzessive aus. Es hatte seinen Grund, warum die Lage für die Römer so wichtig war. Denn das 70 Kilometer nördlich von Perpignan liegende Städtchen liegt direkt an einer alten Handelsstraße. Für die damalige Zeit eine eminent wichtige Lebensader, die direkte Verbindung zwischen Mittelmeer und Atlantik.

Das an den Flüssen Aude und Fresquel gelegene Carcassonne kann seine auf einem Hügel der Altstadt gelegene, mittelalterliche Festung, seit 1997 zu den Weltkulturerben der UNESCO zählen. Und das mit Fug und Recht.

Der Erhaltungszustand, respektive die Restauration dieser Cité de Carcassonne, ist einzigartig in Europa.

Die nach wie vor bewohnte Cité hat im Inneren ihres doppelten Mauerringes zwei besonders schöne Bauten vorzuweisen. Die Burg „Château Comtal“ und die Kirche „Basilique Saint-Nazaire“.

Im Mittelalter lebten auf diesem 14 Hektar großen Areal der Cité ungefähr 3.500 Menschen, heute haben noch weit über 200 Bewohner dort ihren ständigen Wohnsitz.

Carcassonne gehört zweifelsfrei zu den schönsten Flecken der Grande Nation. Dies belegen die jährlich rund vier Millionen Besucher, die die kleine Stadt im Süden des Landes zu einem der beliebtesten Reiseziele in Frankreich machen.

Und in der Tat, betritt man durch das Tor die Cité, ist man gefangen. Und man möchte eigentlich gar nicht mehr weg!

*Fotos: Wikipedia, Internet
Text: Andreas Gaubatz*



Carcassonne bei Nacht: Traumhaftes Schauspiel



Vier Millionen Besucher machen die Cité von Carcassonne zu einem der beliebtesten Reiseziele Frankreichs und Europas.



Der Grundriss der Cité von Carcassonne



INS NetZ



REUNION



Es gibt Autos, die waren gerade eben noch im Straßenbild. Doch nur wenige Jahre später werden sie seltener und seltener. Bis sie eines Tages ganz verschwunden sind und nur noch, bestenfalls, als einzelne Exoten auf Messen und Treffen zu sehen sind.

So ein Exot ist mittlerweile auch der Juvaquatre aus dem Hause Renault. Man mag es kaum glauben, seit der ersten Vorserie von 12 Stück des Typ AEB1, von denen kein einziger in Kundenhand ging, sind 76 Jahre, seit der offiziellen Vorstellung des Typ AEB2 75 Jahre vergangen.

Im Juli 1948, also vor 65 Jahren, endet die Produktion des „Juva4“. Zumindest als Limousine ist in diesem Jahr die Karriere beendet. Die Lieferwagen-Version bleibt im Programm, und das mit wachsendem Erfolg. Denn neben einem modernen, kleinen und wendigen 4CV braucht Frankreich vor allem die Lastesel, die Nutzfahrzeuge, die dabei helfen, das zerstörte Land wieder aufzubauen.

Fahrzeuge, eben vom Schlege einer Juvaquatre und einem, 1950 debütierenden, Colorale. Doch 1960 ist auch für die Dauphinoise, wie sie seit

1956 wegen des eingebauten Dauphine-Motors heißt, endgültig Schluss. Am 10. März 1960 wird das letzte Exemplar gefertigt.

Die Seite von Dirk Geisler befasst sich nicht nur oberflächlich mit dem ersten Renault mit selbsttragender Ganzstahlkarosserie. Diese Seite geht ins Detail.

Alles, was man ganz speziell zu diesem Fahrzeug wissen will:

Hier findet man es. Seien es die technischen Daten und Details oder die Liste mit Fahrgestellnummern und Baujahren zur Identifikation des Autos.

Keine Fragen bleiben offen. Sogar ein Register mit Vorstellung der Fahrzeuge und der Besitzer ist auf der Seite eingebunden.

Und selbst wenn man keinen Juva4 besitzt: Der Besuch der Seite lohnt allemal!

dirk.geislernet.de

Fotos: Screenshots
Text: Andreas Gaubatz







nks

zkiste



Franks Schatzkiste: Renault 16



Renault 16 by Frank Wo (Renault Klassik Forum)

Wenn wir den Deckel von Franks Schatzkiste öffnen, dann finden wir nicht nur die Reklameseiten der Hochglanz-Journale vergangener Tage, es sind auch diese scheinbar unbedeutenden Bilder, die keine besondere Aussage beinhalten. Doch das ist weit gefehlt.

Gerade diese Impressionen spiegeln das unge-

schönte Leben der damaligen Zeit wider. Es sind die Aufnahmen des tatsächlichen Straßenbildes. Es ist eine wirkliche Zeitreise. Danke Frank!

Die Aufnahme entstand 1975 in Köln, in der Kölner Neustadt Nord, Neusser Wall. Und auch dort spielte der Renault 16 eine Rolle im Vordergrund!

Text: Andreas Gaubatz



Renault 16 - autoviva.com



Renault 16 - autohaus-kober.de



Renault 16 - autoviva.com

Ich glotz TV...





Der kleine Doktor



Der „Kleine Doktor“ Peer Schmidt, der nicht nur ein großartiger Schauspieler war, sondern auch seine markante Stimme großen Franzosen lieh, wie zum Beispiel Jean-Paul Belmondo (von 1959 bis 1974).

Was braucht es, um eine erfolgreiche TV-Serie zu produzieren?

Richtig: Eine spannende Geschichte, eine traumhafte Umgebung und hervorragende Schauspieler. Und genau das war in der Serie „Der kleine Doktor“ gegeben.

Kein Geringerer als der große Heinz Rühmann hatte die Idee. Bei einem Frankreich-Urlaub stieß Rühmann auf die Kurzgeschichten des legendären Georges Simenon, dem geistigen Vater von „Maigret“.

Punkt eins war also erfüllt, wer sonst könnte spannendere Kriminalgeschichten schreiben, als der Meister selbst? Die Geschichten handelten vom Landarzt Dr. Jean Dollent (den es übrigens wirklich gab), der in dem kleinen Städtchen Mar-

silly, unweit von La Rochelle in Westfrankreich, seine Patienten behandelte und nebenbei immer wieder Fälle von Mord und Totschlag löste (Was der echte Dr. Dollent nie tat).

Also hatte man auch eine traumhafte Kulisse gefunden, denn gedreht wurde an Originalschauplätzen. Nun fehlte es nur noch an hervorragenden Mimen. Rühmann selbst wollte und sollte die Hauptrolle übernehmen, allerdings mussten die Bücher von Simenon auf den Star der Serie zurecht geschrieben werden.

Leider verstarb Rühmanns Ehefrau Herta Feiler kurz vor Beginn der Produktion, Rühmann zog sich vorerst zurück. Bevor man auf Peer Schmidt kam, bot man die Rolle anderen bekannten Schauspielern an, darunter Klaus Schwarzkopf, der allerdings bereits im Tatort auf Täterjagd ging.

Auch Horst Bollmann lehnte aus Termingründen ab. Peer Schmidt allerdings nahm gerne und dankend an. Und erfüllte sogar die originalen Vorgaben des Autors. Somit mussten alle umgeschriebenen Drehbücher wieder „zurück geschrieben“ werden.

Peer Schmidt, der (obwohl in Erfurt geboren und größtenteils in Berlin und im Norden lebend) eine sehr frankophile Ader hatte, ermittelte in 13 Folgen. Und zwar, wie sollte es anders sein, immer erfolgreich.

Der Star der Serie war zweifelsohne Peer Schmidt, aber er wurde durch seine kongeniale Partnerin Erika Dannhoff in der Rolle der Haushälterin Marianne unterstützt, ebenso brillierte Max Mairich als ständig überforderter Kommissar, der ohne Dollents Hilfe wohl kaum einen Fall alleine gelöst hätte.

In Gastrollen gab sich das Who is Who des deutschen Fernsehens ein Stell-Dich-Ein: Neben Maria Schell, Hellmut Lange und Dieter Borsche waren auch Peter Pasetti, Bruno Dietrich, Wolf Roth, Siegfried Rauch, Herbert Fleischmann, Evelyn Opela, Gert Haucke, Herbert Fux und viele andere namhafte Darsteller der 60er und 70er Jahre Teil der kurzweiligen Episoden.

Viele der Einwohner in Marsilly fragten verwundert, ob es wirklich Deutsche seien, die hier drehen würden. Denn von Beginn an gelang es dem Produktionsteam und den Schauspielern diesen typisch französischen Flair und die Mentalität der gallischen Anrainer einzufangen. Einen

großen Teil trugen natürlich auch die Fahrzeuge der Protagonisten bei.

Selten, dass einem im Straßenbild ein Käfer oder ein englischer Sportwagen begegnete. Vielmehr waren die automobilen Hauptdarsteller die französischen Fabrikate.

Neben Peugeot 404 und Citroens Göttin DS, waren es vor allem die Fahrzeuge mit dem Rhombus an der Front, welche die Aussendrehers prägten.

Der kleine Doktor fuhr standesgemäß im Renault 4 der zweiten Baureihe, also einem Modell mit dem Chromgrill, der „Alubrille“. Der Kommissar fuhr einen Renault 6 und die Verbrecher machten sich oftmals mit Renault 12 oder 16 aus dem Staub.

Leider gibt es zu der Serie, insbesondere zu den Autos, kein Bildmaterial. Daher kann es nur eine Empfehlung geben: Die Doppel-DVD unbedingt erwerben, im Online-Handel als Neuware sehr günstig zu bekommen.

Nicht nur der Renault-Freund, auch der begeisterte Frankreich-Fan kommt garantiert auf seine Kosten. Und erhält ganz nebenbei, an der damaligen Zeit gemessen, spannende und kurzweilige TV-Kost.

Fotos: Renault Presse, Internet

Text: Andreas Gaubatz



So einen Renault 4 mit „Alubrille“ steuerte Peer Schmidt durch 13 Folgen der Kult-Serie. Und immer wieder konnte der „Fantastische 4“ seine Qualitäten beweisen. Ob bei einer Verfolgungsjagd oder bei strömendem Regen im Schlamm: Einer kam immer durch, der R4. Und der Kommissar jagte die Gangster, natürlich, im Renault 6.

Schon damals ein Garant für Erfolg, den man in der Reklame auskostet: Rennsiege kurbeln den Verkauf an und sorgen für ein Sieger-Image.



Paris 1902. Es herrscht Volksfeststimmung. Wie immer, wenn ein großes Automobilrennen gestartet wird. Seit der Erfindung des Rades ist das Automobil wohl die epochalste Errungenschaft, keine Erfindung hat die Entwicklung der Menschheit mehr beeinflusst und geprägt. Und von Beginn an versuchen die Hersteller, ihre Fahrzeuge an die Grenzen zu treiben.

Was zählt ist Leistung. Wer ist der Schnellste? Welcher Wagen ist der solideste?

Die Helden jener Tage sind die Rennfahrer, die es verstehen, diese immer noch aufsehenerregenden Technik-Monster zu beherrschen. Die Brüder Renault erkennen sofort den unglaublichen Werbenutzen dieser Veranstaltungen, schon im August 1899 startet man beim Rennen von Paris nach Trouvilles. Und viele weitere Rennen sollen folgen. Ob von Paris nach Ostende, Rambouillet oder Berlin, die Wagen von Renault gewinnen oder belegen die vorderen Plätze. Es sind gewagte

Unternehmen, die Teilnahmen an Rennen.

Zwar ist den Siegern nicht nur der Ruhm gewiss, auch über volle Auftragsbücher darf man sich freuen, doch wer verliert, dem sind Spott und Häme sicher. Und rückläufige Aufträge.

Doch das Risiko schreckt die Wenigsten. Namhafte Automobil-Produzenten nehmen die Risiken in Kauf. Ob Mercedes oder Fiat, Talbot oder Darracq, Napier oder Mors. Oder Renault.

Die noch junge Automobil-Schmiede punktet von Anfang an. Was die Auftragslage im Werk Billancourt schon bis an die Schmerzgrenze treibt. Trotz eines modernen Fabrikneubaus stoßen die Brüder immer wieder an die Grenzen ihrer Kapazität. Nicht zuletzt dank der Rennerfolge.

Eines der wichtigsten Rennen im Jahr 1902 ist das Rennen von Paris nach Wien. Und es ist gleich in zweifacher Hinsicht bedeutend für die Fabri-

kanten Renault. Natürlich ist ein Sieg dieses Rennens ein unglaublicher Imagegewinn.

Aber es ist auch die Feuertaufe des neuen Motors, den Louis Renault selbst entwickelt hat. Bislang wurden die Fahrzeuge von Renault mittels De-Dion-Triebwerken bewegt. Mit das Beste was der Motorenbau jener Tage zu bieten hat.

Dennoch ist es für den pedantischen Perfektionisten Louis Renault ein unhaltbarer Zustand. Ein echter Renault kann nur von einem eigenen Motor wirklich angetrieben werden. 1902 feiert ein kleiner Zweizylinder seine Premiere, der im Typ H zum Einsatz kommt. Und nur kurze Zeit später debütiert ein Vierzylinder „Made by Renault“.

Dieser Vierzylinder findet seinen Platz im neuen „Typ K“. Dem Wagen, der am Rennen nach Wien teilnehmen wird. Man kann heute nur vage erahnen, wie aufgeregt der Tüftler vermutlich war.

Man geht mit zwei Fahrzeugen an den Start. Marcel Renault startet auf seinem Wagen neben dem Bruder Louis, der einen gewissen Ferenc Szisz als Beifahrer mit an Bord hat.

Dieser Ferenc Szisz, bereits seit dem Jahr 1900 in Diensten der Brüder Renault, wird dereinst Geschichte schreiben und zur Legende werden.

1902 allerdings heißen die Hauptdarsteller Marcel und Louis Renault. Sie starten in der „Voiturette-Klasse“, ihre kleinen Wagen haben zwar einen Nachteil, was die Leistung betrifft,

aber dafür sind sie sehr viel robuster und wendiger. Ein Punkt, der sich im Lauf dieses Rennens auszahlen soll.

Nach der ersten Etappe liegt der 13,7 Liter Panhard auf dem ersten Platz, die beiden Wagen von Renault schlagen sich beachtlich. Louis liegt im Gesamtklassement auf dem 9., Marcel auf dem 18. Platz. Von 137 gestarteten Fahrzeugen.

Die nächste Etappe bis Bregenz wird nicht gewertet, da in der Schweiz die Autorennen verboten sind.

Dann schlägt die Stunde von Renault! Denn nun, in Österreich, heißt die nächste Prüfung: Arlberg-Pass. Es geht auf 1800 Höhenmeter. Eine Aufgabe, die den zwar großvolumigen, aber auch schweren Fahrzeugen der Konkurrenz schwer zu schaffen macht.

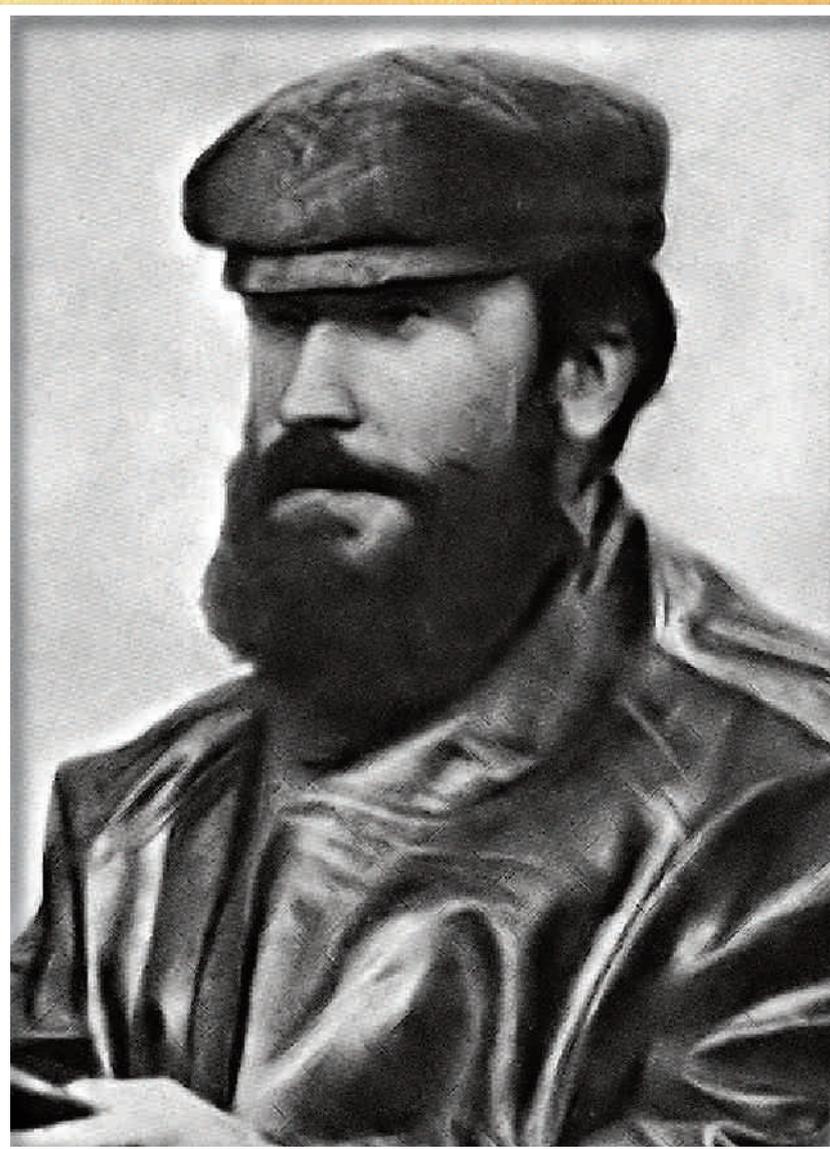
Die kleinen und wendigen Renault meistern diese Prüfung par excellence. Und kommen so in Führung. Marcel überholt einen Konkurrenten nach dem anderen. Bis er auch den in Führung liegenden Maurice Farman hinter sich lässt. Letzten Endes gewinnt Marcel Renault das Rennen, sehr zur Überraschung der Veranstalter.

Was die Österreicher aber noch mehr beeindruckt, das ist die Tatsache, dass Marcel Renault Europas schnellsten Zug, den Arlberg-Express, um sieben Stunden übertrifft! Die errechnete Durchschnittsgeschwindigkeit liegt bei sagenhaften 71 Stundenkilometern.



Marcel Renault auf einem etwas besseren Straßenabschnitt. Damals völlig normal: Die Passanten laufen auf der Strecke umher. Für heutige Sicherheitschefs eine Katastrophe!

*Marcel Renault
(*1872 - +
26.05.1903) war
zwar ein besonne-
ner Mensch, aber
auch ein furchtlo-
ser
Rennfahrer, der
dem jungen Un-
ternehmen etliche
Siege bescherte.*



*Fotos: Renault Presse,
Internet
Text: Andreas Gaubatz*

Man muss sich dabei vor Augen halten, dass zu Beginn des 20. Jahrhunderts keine Straßen zur Verfügung stehen. Was man als Straßen bezeichnet, das sind heute schlechtere Feldwege und Schotterpisten. Eine grandiose Leistung des furchtlosen Franzosen.

Für Louis Renault läuft dieses Rennen allerdings genau anders herum. Kurz vor Innsbruck muss er einem Gegenstand ausweichen und trifft mit einem Rad einen ziemlich großen Stein. Das Holzspeichenrad und die Achse sind zertrümmert, das Rennen für Louis Renault ist somit beendet. Dürfte sein Co-Pilot Ferenc Szisz gedacht haben.

Doch da kennt Szisz seinen Brötchengeber schlecht. Louis Renault demontiert mit seinem Mitarbeiter die defekten Teile und wandert einige Kilometer zurück zu einer Schmiede.

Dort wird die Achse repariert und aus Akazienholz entstehen neue Speichen. Und dann zurück

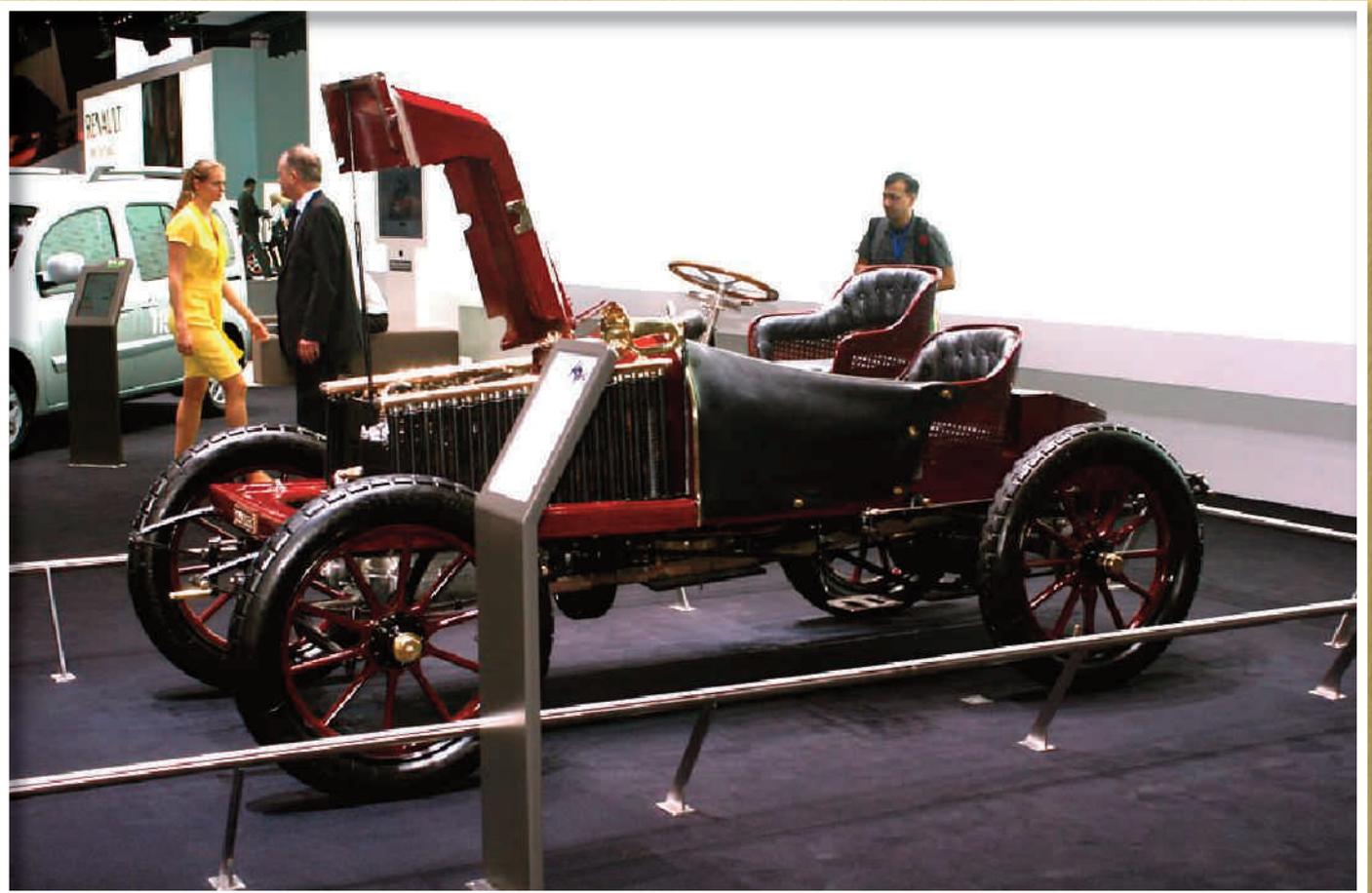
zum Pannenfahrzeug, wo die Teile wieder eingebaut werden. Louis Renault ist vollkommen klar, dass er dieses Rennen nur als Letzter beenden kann. Aber er beendet es.

Ein Wesenszug von Louis Renault, der ihn sein ganzes Leben lang begleitet: Ein Renault gibt niemals auf, was begonnen wird, das wird auch beendet.



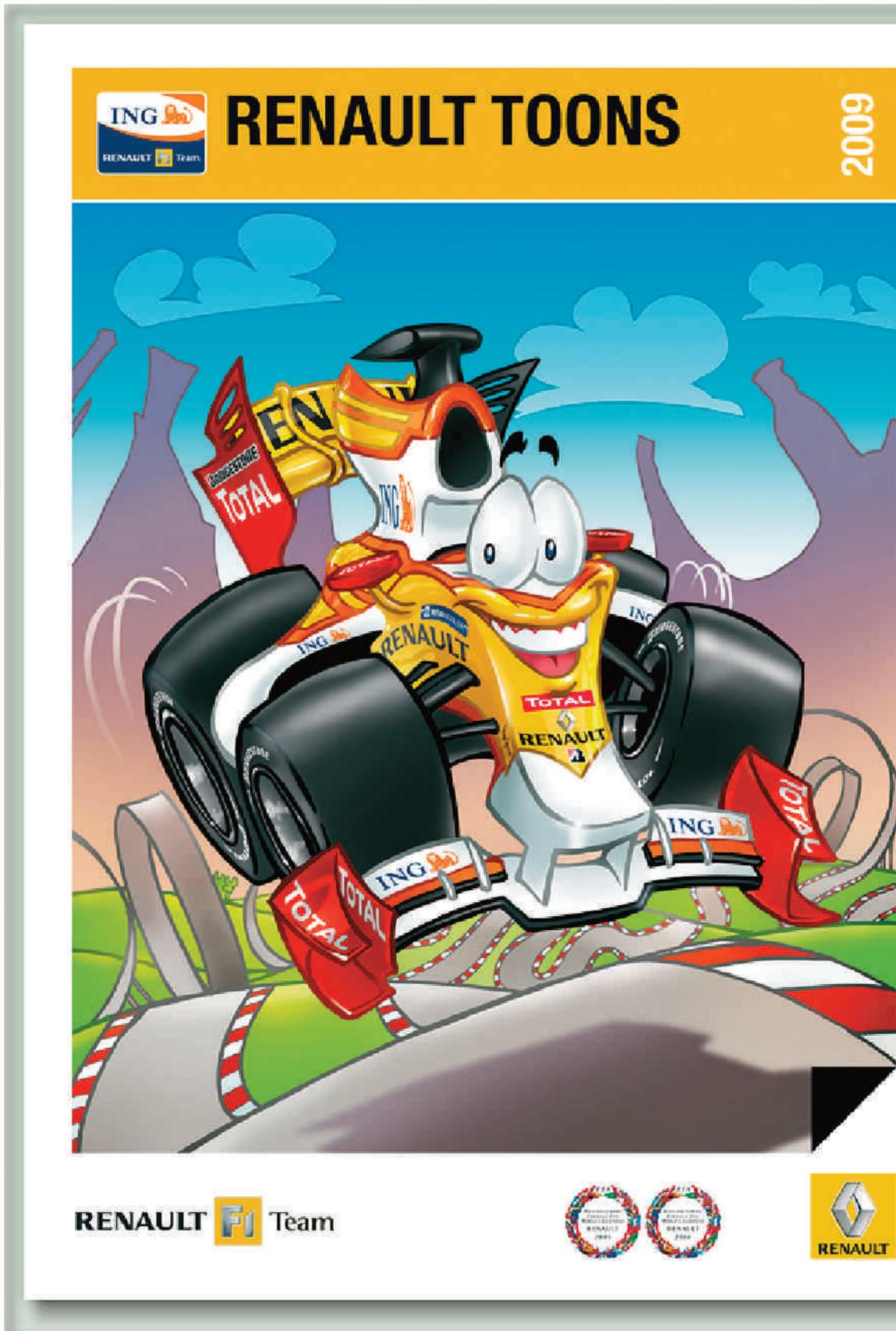


Sebastian Vettel auf dem Typ K bei seinem Besuch des Renault Technocentre



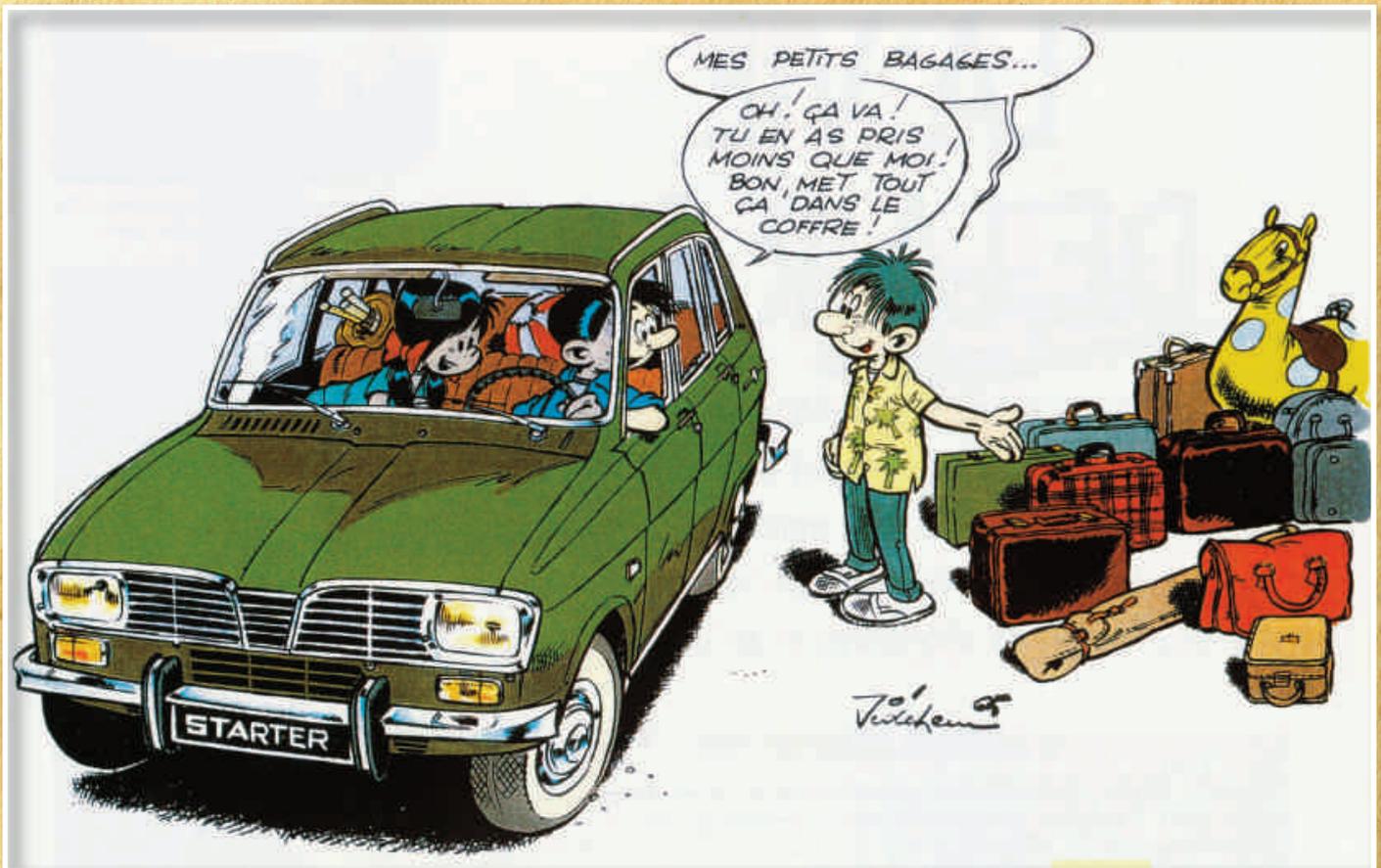
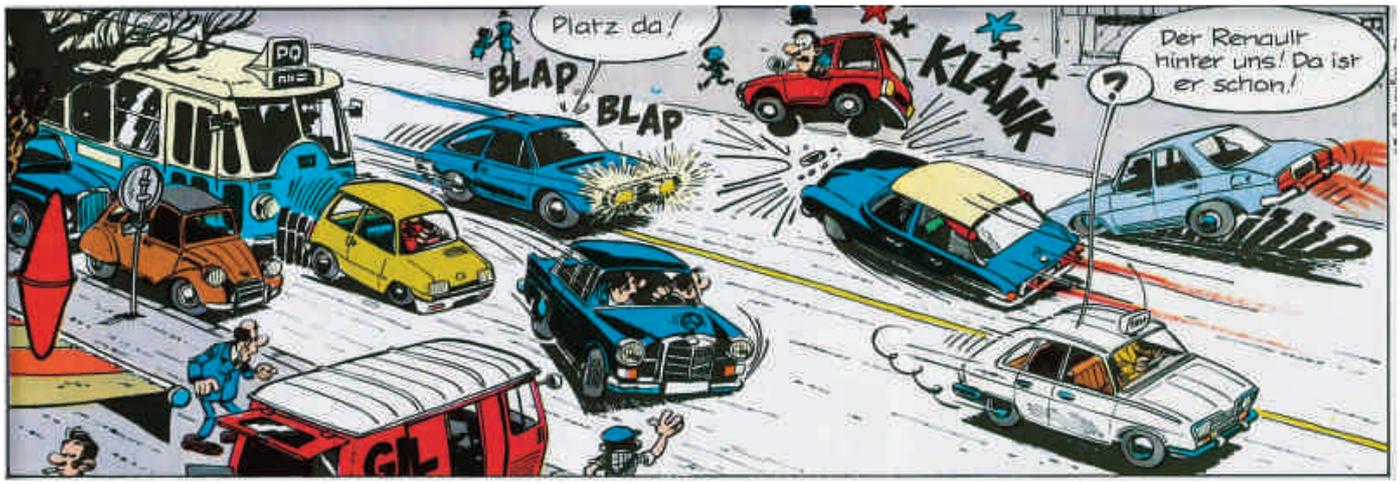
Der Siegerwagen: Renault Typ K von 1902

Renault & Reklame





Comics



Auch das war und ist Reklame. Wie könnte man Jugendliche (und auch so manchen Erwachsenen) besser von einem Auto überzeugen?

Klar, wenn der Held der Geschichte ein solches Auto fährt. Und damit wahre Wunderdinge anstellen kann. Wie zum Beispiel viel zu viel Gepäck einsammeln. Das gleiche Prinzip funktioniert übrigens auch bei Film und Fernsehen.

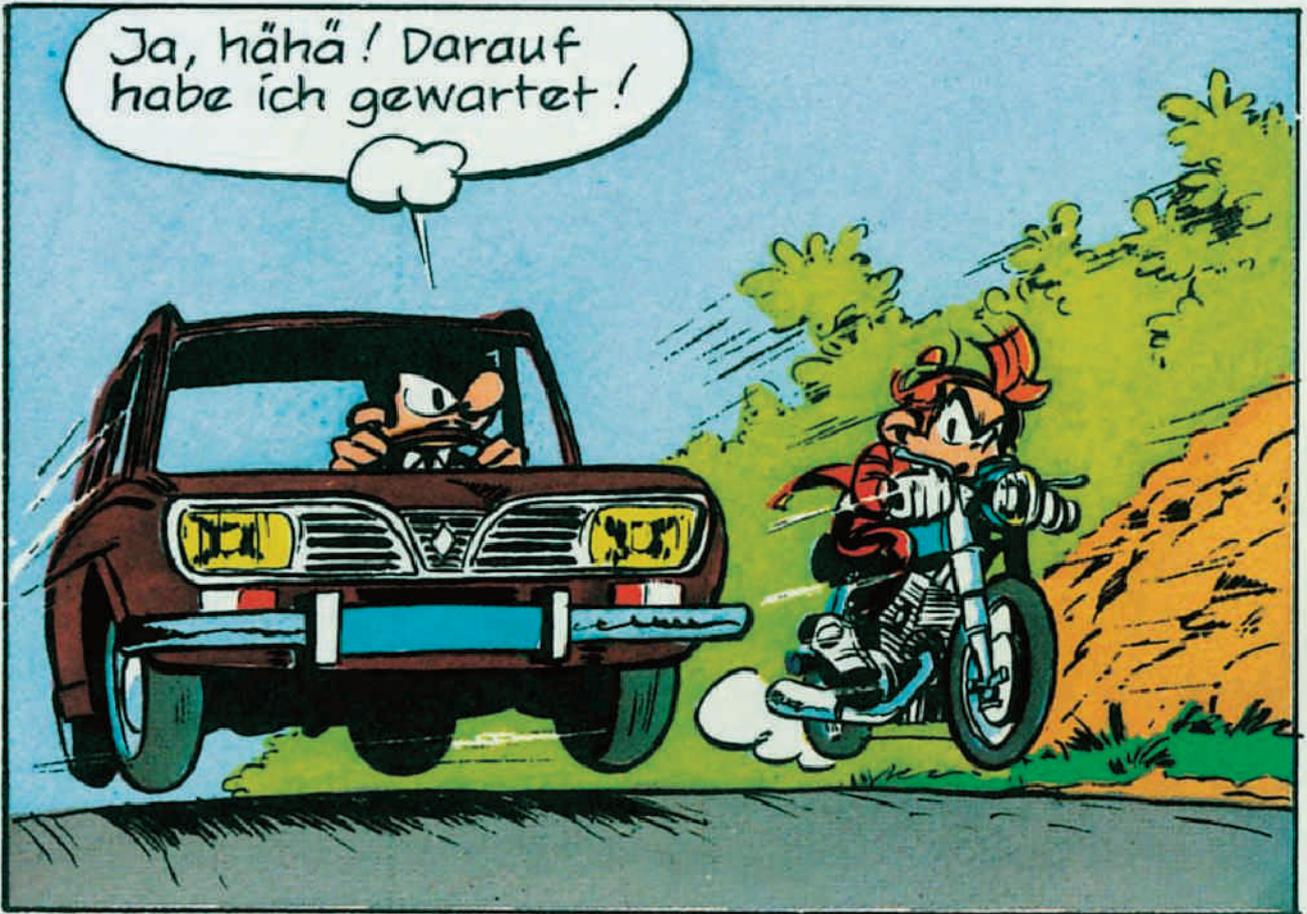
Legendär der „unkaputtbare“ Renault 11 von

Roger Moore, der als 007 James Bond im Auftrag seiner Majestät einen „11er“ während der Verfolgungsjagd verschrottet. Und das Auto trotz allem immer noch fährt!

Oder der Renault 4 des kleinen Doktor, der sich durch Schlamm und Morast ackert. Renault, das sind eben im Wortsinne „Autos zum Leben“!

Fotos: Renault Presse
Text: Andreas Gaubatz

Ja, hähä! Darauf habe ich gewartet!



Verflüxt! Lange kann ich mich nicht mehr halten!



Fahr mal hin:



ahr

al

in

L'Atelier Renault



Paris (und den Champs-Élysée) genießen. Profitez de la vie!

Für jeden Fan, für jeden Anhänger gibt es ein ganz persönliches Mekka. Für die Anhänger des französischen Automobilbauers mit dem Rhombus am schmucken Kühlergrill dürfte dies unbestritten L'Atelier Renault sein, das Aushängeschild am Pariser Pracht-Boulevard Champs-Élysée.

Und der Laufsteg der Schönen und Reichen aus aller Welt ist für Renault ein geschichtsträchtiger Ort. Bereits am 23. Mai 1910 eröffnete der umtriebige und weitsichtige Unternehmer Louis Renault dort einen Showroom. Als erster Automobilhersteller der Welt überhaupt.

Im Lauf der Jahre änderten sich Ausstattung und Erscheinungsbild, je nach der Mode der Zeit. Heute ist an den Champs-Élysée ein einladender und aufsehenerregender Erlebnis-Tempel entstanden, der nicht nur zum Andenken- und Souvenir-Kauf einlädt.

Vor allem das Restaurant und die Bar laden den Gourmet zu wahren Gaumen-Freuden ein, die den Vergleich mit einer Sterne-Küche nicht scheuen müssen.

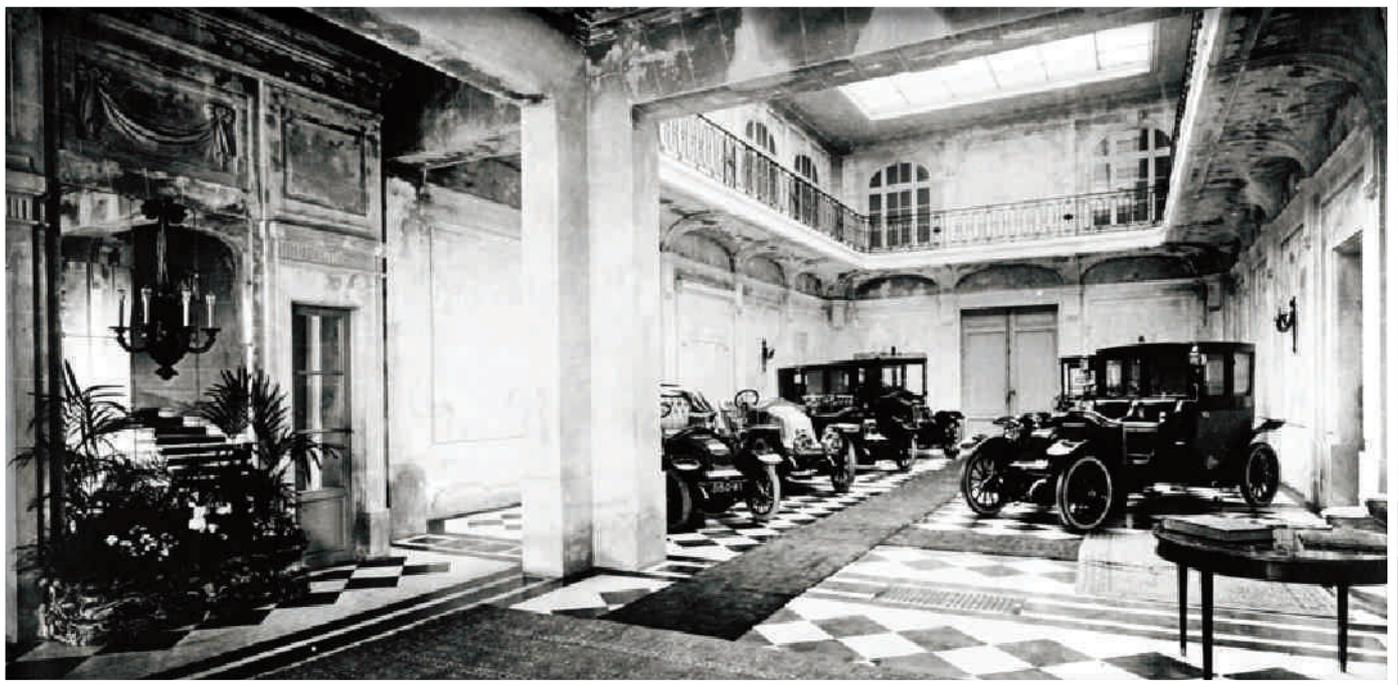
Formel-1-Rennen werden live übertragen und auch ansonsten fühlt sich der Paris-Tourist wohl hinter der gläsernen Front, die dem Besucher einen einzigartigen Blick auf die wohl schönste Flaniermeile der Welt gewährt.

Immer wechselnde Ausstellungen sind Ausdruck eines brillanten Event-Managements. Es dürfte nicht übertrieben sein, L'Atelier Renault ist eine weitere Sehenswürdigkeit neben Eiffelturm, Sacre Coeur und Invalidendom.

*Fotos: bonjoursparis.com, theautochannel.com
Text: Andreas Gaubatz*



In den Anfangstagen des Automobils war der Verkaufsraum von Renault an den Champs-Élysée.

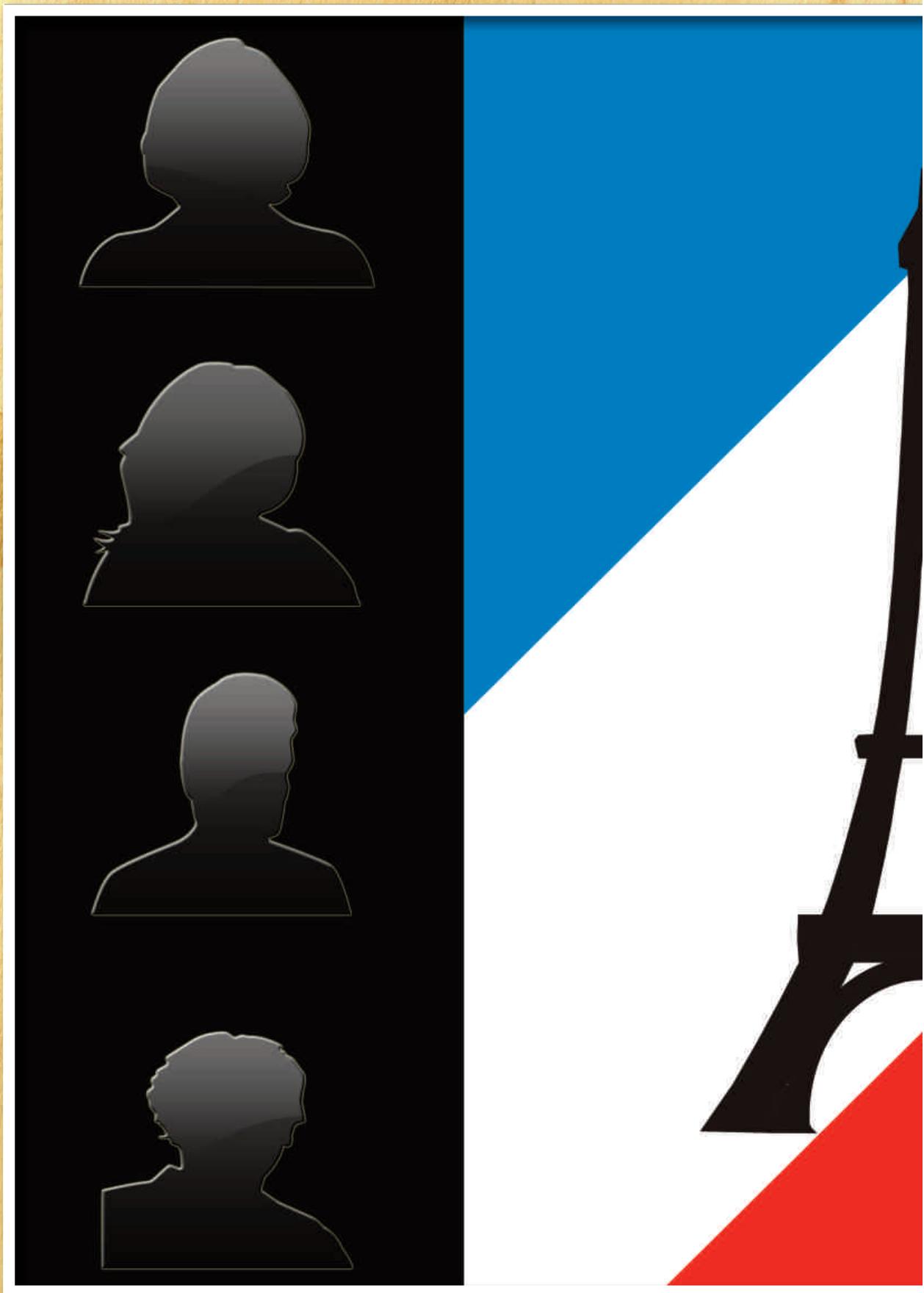


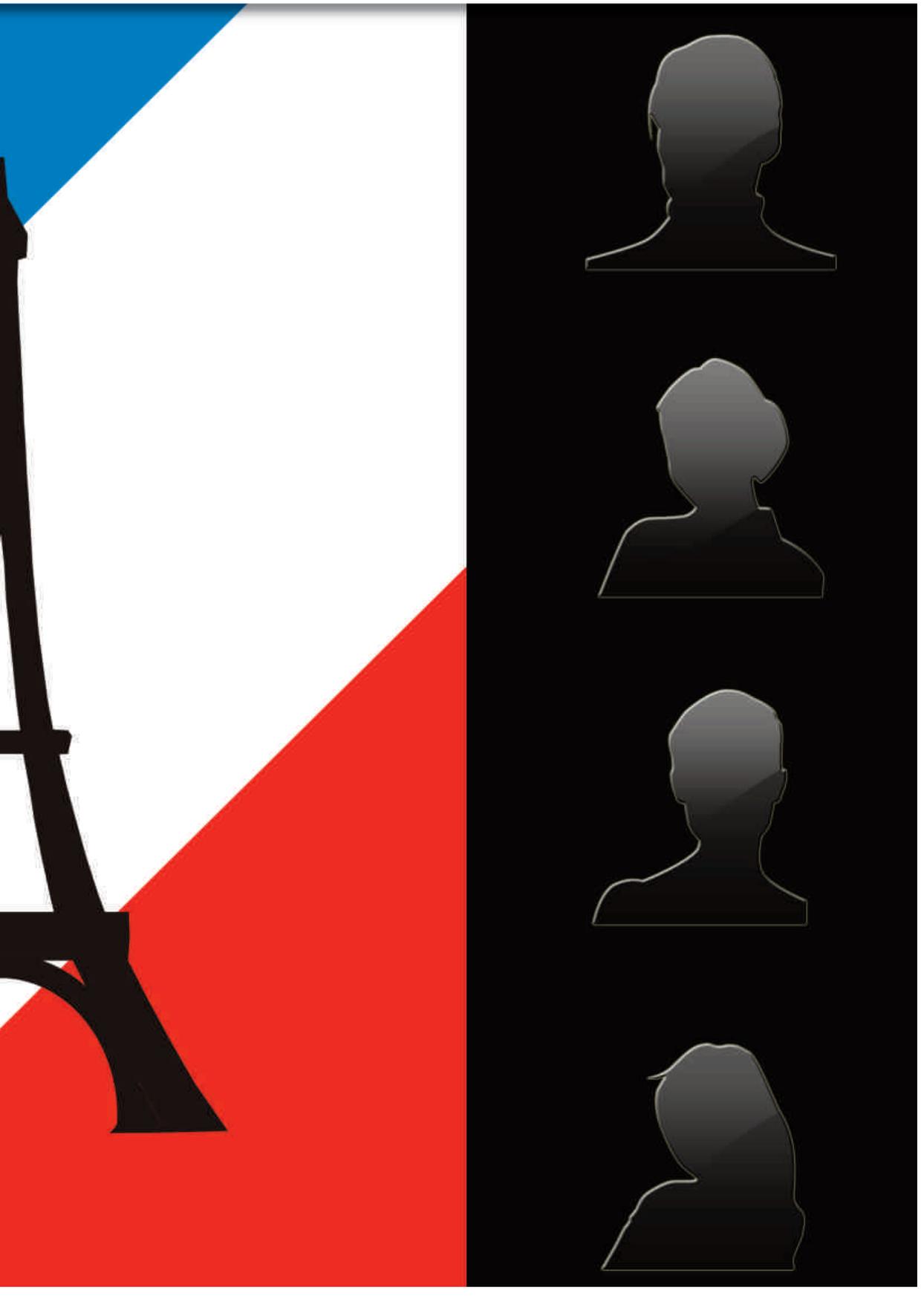
Das spiegelte sich auch im Inneren wider, der Zeitgeist der guten, alten Zeit.



Die Mode ändert sich. Das Wohlühl-Erlebnis nicht, im Atelier Renault.

Berühmte Köpfe Frankreichs:





Rina Ketty



Rina Ketty (01.03.1911 – + 16.12.1996)*

Nun wird sich mancher Leser erstaunt fragen:

Wer ist Rina Ketty? Und warum sollte die Dame eine berühmte Französin sein? Deneuve, Bardot, Piaf, kennt man. Aber Ketty?

Hier die Auflösung, die garantiert am Ende ein Aha-Erlebnis hervorrufen dürfte. Aber der Reihe nach.

Eigentlich war Rina Ketty italienischer Herkunft, dort wurde sie am 1. März 1911 in Turin als Cesarina Picchetto geboren. In den 30ern kam sie nach Paris, 1938 und 1939 schaffte sie es, mit dem Titel „Sombreros et Mantilles“ und einem weiteren Chanson aus der Feder des Italieners Dino Olivieri, zwei große Hits zu landen. Obwohl diese beiden Titel während des Krieges zu den größten Hits zählten, war ihr nach dem Krieg die Fortsetzung dieses Erfolges verwehrt.

1954 emigrierte sie nach Kanada, kehrte aber 1965 nach Frankreich zurück. Aber auch jetzt gelang ihr kein Comeback. Dabei war gerade der zweite Titel ein riesiger Erfolg. Dieser Hit, übersetzt „Ich werde warten“, fand 1981 in dem Anti-Kriegsfilm „Das Boot“, im Blockbuster „Der Soldat James Ryan“ und in der Erich-Maria-Remarque-Adaption „Arc de Triomphe“ Verwendung.

Nichts desto trotz verstarb Rina Ketty am 16. Dezember 1996, weitgehend in Vergessenheit geraten, in Cannes, im Alter von 85 Jahren.

Erst 2005 wurde das Lied, und somit auch die Interpretin, wieder ins kollektive Gedächtnis zurück geholt.

Wer es jetzt erraten hat, auch ohne Google und Co., der ist ein echter Kenner der Marke Renault. Denn 2005 gelang es der Hamburger Agentur

Nordpol, im Auftrag der Deutschen Renault, einen grandiosen Werbespot ins Kino und in die Fernseh-Zimmer der Nation zu bringen.

Und die Moral von der Geschicht':

Die sichersten Baguette kommen aus Frankreich, wohingegen deutsche Weißwürste, japanisches Sushi und schwedisches Knäckebrot den Crash-Test nicht überlebten.

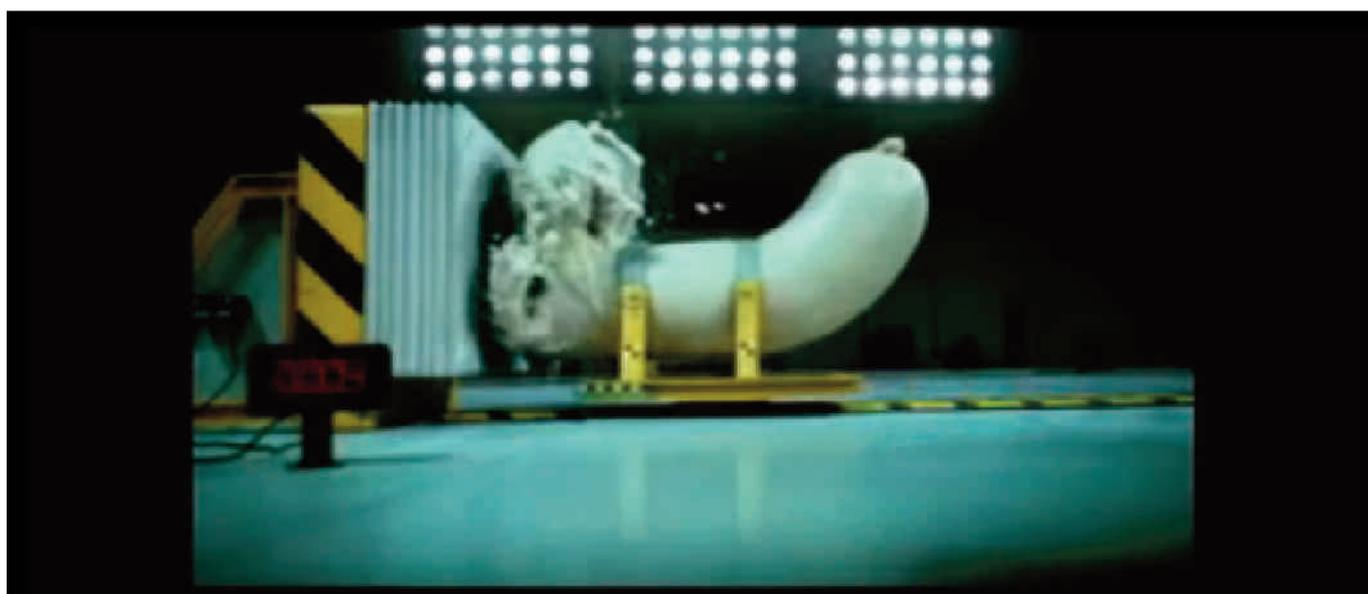
Mal abgesehen davon, dass das Baguette wohl nicht ganz frisch war, so schön, wie es sich an der

Betonwand zerknautschte, war der Spot ein großer Erfolg. Was man in den Kinosälen eher ganz selten erlebt, dieser Spot schaffte es: Die Kinobesucher spendeten nach dem Spot tosenden Applaus.

Und der Titel „J'attendrai“ wurde über Nacht zum Hit. Und Rina Ketty erlangte so, wenn auch posthum, den ihr gebührenden Ruhm.

Fotos: halidon.it, cdandlp.com, Internet

Text: Andreas Gaubatz



Wenn Werbung die Fantasie anregt, dann ist sie erfolgreich. Und wenn sie witzig ist und zum Lachen animiert, dann erst recht. Tosender Applaus in deutschen Kinosälen, ein eher seltenes Erlebnis. Aber dieser Spot schaffte es. Mit einer einfachen Botschaft. Sicher sind nur die französischen Baguettes, bei den anderen sieht es nicht so gut aus. Und der in Vergessenheit geratene Hit der 30er Jahre „J'attendrai“ von Rina Ketty feierte ein sagenhaftes Comeback.



Rina Ketty Plakat und die „J'ATTENDRAI“ Single.



Zahlen lügen bekanntlich nicht. Auch wenn Churchill einst äußerte, er würde keiner Statistik glauben, die er nicht selbst gefälscht hätte.

Mag sein, aber der Downloadzähler einer Homepage spricht eine klare und ehrliche Sprache. Demnach war die erste Ausgabe des kombinierten Journals, bestehend aus „Projekt Renault-Journal“ und „Renault Klassik-Journal“ ein großer Erfolg.

Wer hätte das gedacht?

Zumindest waren die Herausgeber von der Resonanz begeistert. Und das Feedback, wenn auch spärlich, war sehr positiv.

Und die Kritikpunkte, die es gab, wurden konstruktiv angesprochen. Und wir haben unsere Hausaufgaben gemacht.

So kann zum Beispiel der Part „Renault Klassik-Journal“ auf gleich drei neue Rubriken blicken.

„Fahr mal hin“ gibt Reisetipps zu bestimmten Orten, die sehr eng mit Renault und unserem Hobby verbunden sind, der historische Motorsport fand in dieser zweiten Ausgabe auch seinen festen Platz und auch die „Berühmten Köpfe Frankreichs“ werden ab sofort vorgestellt.

Doch damit ist noch nicht Schluss, in den nächsten Ausgaben kommen weitere Themen dazu, aber was, das wird noch nicht verraten. Denn es soll ja spannend bleiben.

In diesem Sinne, bleibt uns gewogen, Freunde.

Wir jedenfalls freuen uns schon auf die nächsten Ausgaben unseres gemeinsamen Journals.

Andreas Gaubatz

Impressum

Herausgeber:

Andreas Gaubatz (Vi.S.d.P.)

Grafik, Satz & Layout:

Andreas Gaubatz, Jan Erhartitsch

Bilder & Texte:

Andreas Gaubatz, Renault-Presse, Renault Deutschland AG und alle in den Artikeln 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 RENAULT Klassik Journal als Gesamtwerk liegt bei Andreas Gaubatz.

Kontakt:

journal@renault-klassik.org

Webseite:

www.renault-klassik.eu

Forum:

www.renaultklassik.phpbb6.de

Hinweise:

Das RENAULT Klassik-Journal (in der Folge als RKJ bezeichnet) als Teil des PRJ erscheint voraussichtlich in vier Quartalsausgaben pro Jahr. Ausgenommen davon sind etwaige Sonderausgaben. RENAULT Klassik und R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V. handeln unabhängig und sind rein private Gemeinschaften, deren Hauptzweck nicht gewinnorientiert ausgerichtet ist.

Auch die Nutzung des RENAULT Klassik-Forums, der Besuch der Homepage von RENAULT Klassik, sowie der Bezug des RKJ sind unentgeltlich und kostenlos. Bei der Nutzung der Internetpräsenz(en) von RENAULT Klassik fallen dem Nutzer lediglich die eigenen Onlinekosten an.

Die Vermittlung von Fahrzeugen oder Ersatzteilen im RENAULT Klassik-Forum und /oder im RKJ sind rein privater Natur, Vermittlungsgebühren, Provisionen, etc. fallen nicht an!

RENAULT Klassik, R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V. und alle Aktivitäten und Publikationen sind keine offiziellen Organe und/oder Veranstaltungen der Deutschen

RENAULT AG, des D'ARC

(Bundesverband Deutscher Alpine- und RENAULT Clubs e.V.), oder einer anderen nationalen RENAULT Gesellschaft.

Das RKJ erscheint kostenlos und wird ausschließlich als kostenloser Download angeboten. Ein Abonnement des RKJ ist nicht an eine Mitgliedschaft oder kostenpflichtige Teilnahme von Veranstaltungen gebunden. Der Bezug des RKJ ist vollkommen kostenlos und unverbindlich!

Einsendung von Text- und/oder Bildbeiträgen:

Alle Einsender von Text und- / oder Bildbeiträgen erklären sich mit der Veröffentlichung Ihrer Bilder und Beiträge auch auf der Projekt Renault Homepage, dem RENAULT Klassik-Forum und auf der Homepage von RENAULT Klassik einverstanden. Die Beiträge in PRJ und RKJ stammen aus der Feder des jeweiligen Verfassers, andere Quellen erscheinen mit Hinweis darauf.

Tipps & Tricks

Bei den Angaben der Autoren handelt es sich NICHT um offizielle Arbeits- und/oder Werkstattrichtlinien der Deutschen RENAULT AG, auch nicht um Empfehlungen von Projekt Renault, RENAULT Klassik, R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V., des D'ARC oder einer nationalen RENAULT Gesellschaft.

Es sind Beiträge von Mitgliedern des RENAULT Klassik-Forum, die auf deren eigenen Erfahrungen basieren. Eine Durchführung der genannten Tipps & Tricks wird von Projekt Renault und RENAULT Klassik ausdrücklich NICHT empfohlen, wer sein Fahrzeug den Angaben zufolge selbst verändert ist auch selbst dafür verantwortlich.

Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass jeder Fahrzeughalter selbst in der Verantwortung steht, gesetzliche Vorschriften und vom Hersteller angegebene Werte und Vorgaben zu beachten. Die Rechte an den Texten liegen bei den Autoren selbst. Bei Fragen und Hinweisen ist der Autor selbst im RENAULT Klassik-Forum zu kontaktieren.

Das vollständige Impressum welches Bestandteil des RKJ ist, ist unter folgendem Link zu finden:

www.renault-klassik.eu/impressum.html

LIQUI MOLY

Wir bedanken uns ganz herzlich für Ihr Vertrauen!



„Drei der größten Autozeitschriften in Deutschland haben ihre sieben Millionen Leser zur Wahl aufgerufen. LIQUI MOLY wurde zur besten Marke im Bereich Schmierstoffe und Motorenöle gewählt. Meine 580 Kolleginnen, Kollegen und mich macht das sehr glücklich. Unsere Qualitäts-Produkte stellen wir ausschließlich in Deutschland her. Wir lieben unsere Kunden und unsere Arbeit. Für uns ist Erfolg das Ergebnis von Anstand, Respekt und Liebe.“

Ernst Prost,
geschäftsführender Gesellschafter
der LIQUI MOLY GmbH

Ölwechseln Sie zur Nr.1!

Hier finden Sie das richtige
Öl für Ihr Fahrzeug:



Ausgabe 7/2012

Ausgabe 6/2012

Ausgabe 10/2012