

Renault MEILENSTEINE

JUBILÄUMSTERMINE

2018



RENAULT
Passion for life



INHALT

120 JAHRE RENAULT – EIN BLICK ZURÜCK

Vorwort Seite 3

1898 Seite 4

120 JAHRE RENAULT

VOITURETTE Seite 5

1928 Seite 6

MONASIX

1938 Seite 7

JUVAQUATRE

1958 Seite 8

FLORIDE

RENAULT DAUPHINE GORDINI Seite 9

1968 Seite 10

RENAULT 4 PLEIN AIR

1973 Seite 11

ALPINE WIRD TEIL VON RENAULT

1978 Seite 12

TRIUMPH IN LE MANS

RENAULT 18 Seite 13

1988 Seite 14

RENAULT 19

1993 Seite 15

RENAULT CLIO WILLIAMS

RENAULT LAGUNA Seite 16

1998 Seite 17

ERÖFFNUNG DES TECHNOCENTRE



VORWORT

120 JAHRE RENAULT – EIN BLICK ZURÜCK

Renault blickt 2018 nicht nur auf ein Rekordjahr mit dem fünften Verkaufszuwachs in Folge zurück, sondern auch auf 120 Jahre Unternehmensgeschichte. Im Dezember 1898 rollte mit der „Voiturette“ das erste Fahrzeug der Marke auf die Straße. Bereits der kleine Zweisitzer setzte mit seinem kettenlosen Direktantrieb einen neuen Standard im Automobilbau und lieferte damit die Blaupause für die nächsten zwölf Jahrzehnte, in deren Verlauf Renault immer wieder mit Innovationen und neuen Fahrzeugkonzepten für Aufsehen sorgte. So ist 2018 auch das Jahr zahlreicher weiterer Jubiläen in der bewegten Renault Historie: Vor 80 Jahren kam der Juvaquatre auf den Markt, vor 60 Jahren debütierte die Floride, vor 40 Jahren triumphierte Renault in Le Mans, und vor 20 Jahren eröffnete das Unternehmen sein Technocentre, um nur ein paar davon zu nennen. Die vorliegende Übersicht beinhaltet die wichtigsten Renault Jubiläumstermine des Jahres. Viel Spaß beim Blättern und Schmökern.

Weitere Informationen und noch mehr Fotos finden Sie auf der Renault Pressewebsite www.renault-presse.de unter dem Menüpunkt „Historie“/„120 Jahre Renault“.

120

JAHRE



1898

120 JAHRE RENAULT: EINE ERFOLGSGESCHICHTE À LA FRANÇAISE

Mit der „Voiturette“ rollt am 24. Dezember 1898 das erste Fahrzeug von Renault auf die Straße. Nur wenig später, am 25. Februar 1899, gründet Louis Renault zusammen mit seinen Brüdern Marcel und Fernand das Unternehmen „Renault Frères“. Beide Termine markieren den Beginn eines bewegten Kapitels Automobilgeschichte voller wegweisender Ideen und innovativer Fahrzeugkonzepte. In ihrem Verlauf entwickelt Renault das erste Automobil mit kettenlosem Direktantrieb und etabliert mit Modellen wie dem Renault 4, der ersten Großraumlimousine Espace sowie dem ersten Kompaktvan Scénic völlig neue Fahrzeugklassen. Als erster Großserienhersteller mit einer rein elektrischen Modellpalette gehört Renault außerdem zu den Wegbereitern einer zukunftsorientierten und nachhaltigen Mobilität. Heute umfasst der Renault Konzern mehrere Marken, produziert an 36 Fertigungsstandorten, vertreibt seine Fahrzeuge über 12.000 Händlerbetriebe und Verkaufsstützpunkte in 127 Ländern und beschäftigt mehr als 120.000 Mitarbeiter.



120 JAHRE

DATEN & FAKTEN

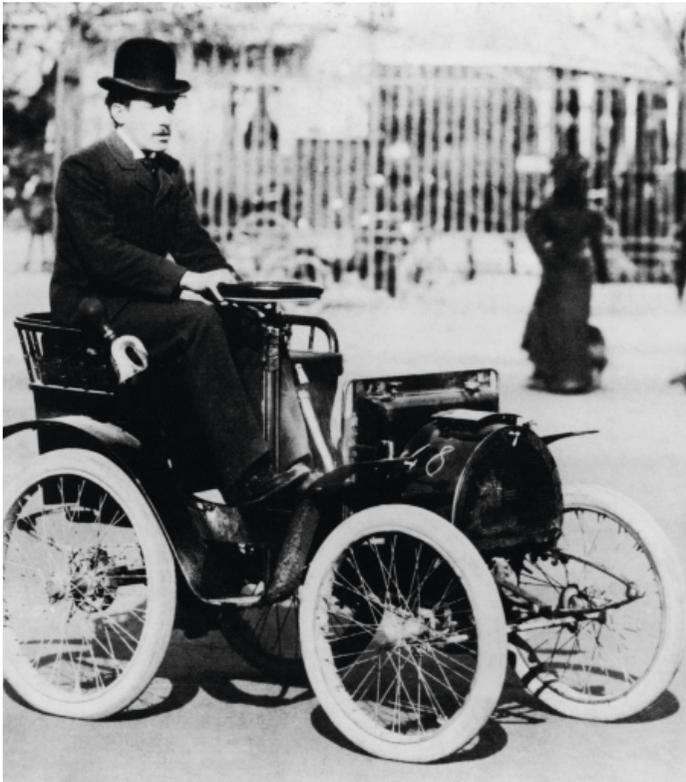
- » 1898 Louis Renault präsentiert den Prototyp der Voiturette.
- » 1907 Sieg mit dem Typ AK beim ersten Grand Prix der Motorsportgeschichte
- » 1929 Debüt für den Reinastella, erstes Achtzylindermodell von Renault
- » 1945 Renault wird Staatsbetrieb.
- » 1946 Neustart nach dem Zweiten Weltkrieg mit dem Kleinwagen 4CV
- » 1961 Marktstart für den Renault 4, mit über acht Millionen Fahrzeugen meistgebautes Renault Modell
- » 1972 Der Renault 5 kommt auf den Markt.
- » 1984 Einführung des Espace, der ersten Großraumlimousine Europas
- » 1996 Mit dem Scénic bringt Renault Europas ersten Kompaktvan auf den Markt.
- » 1999 Renault und Nissan schließen eine strategische Allianz: Übernahme von Dacia.
- » 2016 Mitsubishi tritt der Renault-Nissan Allianz bei.
- » 2017 Mit 3,76 Millionen Fahrzeugen produziert die Renault Gruppe so viele Autos wie noch nie.

A yellow Renault 4 is parked on a beach. A man and a woman are standing by the car, looking at it. The license plate reads 1974 LS 92.

1898

WOMIT ALLES BEGANN: 120 JAHRE „VOITURETTE“

Die Renault Geschichte beginnt vor 120 Jahren mit der „Voiturette“. Am Abend des 24. Dezember 1898 startet Louis Renault in Paris mit dem Prototyp seines ersten Automobils zur Testfahrt. Publikumswirksam steuert er ein Restaurant im Zentrum an, wo er eine Wette abschließt, die für seine Zukunft von entscheidender Bedeutung ist: Wenn es ihm gelingt, mit seiner Konstruktion die 13-prozentige Steigung der Rue Lepic zum Montmartre zu erklimmen, gewinnt er 60 Louis d'or. Die Voiturette schafft den Hang dank zweier wegweisender Innovationen mit Bravour: einem 3-Gang-Getriebe, dessen höchste Stufe als Direktantrieb ausgelegt ist, und der Kraftübertragung per Kardanwelle anstelle der damals üblichen Gliederkette. Dank der eindrucksvollen Demonstration gewinnt Louis Renault nicht nur den Wetteinsatz, sondern noch am selben Abend die ersten zwölf Aufträge für den Bau einer „Voiturette“, die Geburtsstunde des Automobilherstellers Renault.



120

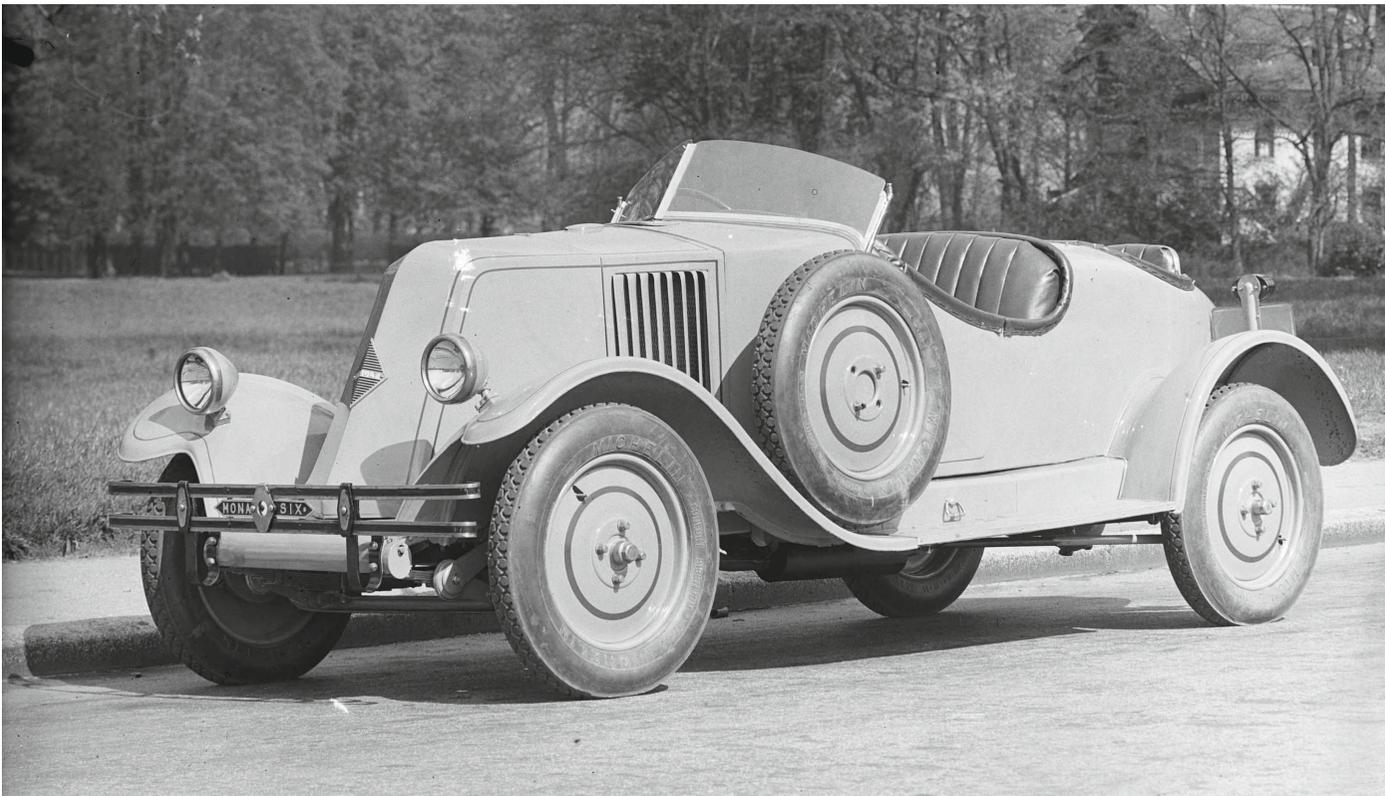
JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT VOITURETTE

- » Erstes Renault Automobil
- » Erstes Fahrzeug der Welt mit Kardantrieb
- » 3-Gang-Getriebe mit Direktantrieb
- » Luftgekühlter Einzylindermotor mit 270 Kubikzentimeter Hubraum und 1,75 PS Leistung
- » Höchstgeschwindigkeit: 32 km/h
- » Serienfertigung 1899 bis 1900 unter der Bezeichnung „Typ A“





1928

MONASIX:

DER ERSTE RENAULT MIT MODELLNAMEN

Mit dem Monasix kommt 1928 der erste Renault Pkw auf den Markt, der einen Modellnamen trägt. Bis dahin hörten die Automobile der Marke auf Kürzel wie Typ A, Typ B und Typ C oder waren nach den Steuer-PS benannt wie 10 CV und 40 CV. Eine weitere Besonderheit des Monasix ist der nur 1,5 Liter große Reihensechszylinder, in den mittleren Fahrzeugklassen damals wie heute eine Ausnahme. Besonders beliebt ist der Monasix dank seiner Robustheit und seiner Wirtschaftlichkeit als Taxi. Und auch im Rallyesport kann er glänzen, wie der Doppelsieg in seiner Klasse bei der Rallye Marokko 1928 mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 91 km/h zeigt, für die damaligen Straßenverhältnisse ein erstaunliches Tempo.

90

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT MONASIX

- » Bauzeit von 1928 bis 1931
- » Reihensechszylinder mit 1.474 Kubikzentimeter Hubraum und 26 PS
- » Höchstgeschwindigkeit: 90 km/h
- » Erhältlich als fünfsitzige Limousine mit festem Aufbau oder kunstlederbezogenem Holzgerippe (Weymann-Karosserie), offener Fünfsitzer mit Stoffdach (Torpedo), Roadster mit Notsitz oder Pick-up
- » Luxusvariante Monastella, unter anderem mit verchromten Radkappen und zwei Scheibenwischern
- » Preis: ab 22.000 Francs (Chassis) beziehungsweise 27.000 Francs (Torpedo)



1938

JUVAQUATRE: WEGWEISENDES DESIGN UND MODERNE TECHNIK

Der Juvaquatre markiert 1938 eine Revolution bei Renault. Der Kleinwagen ist das erste Modell des französischen Herstellers mit Einzelradaufhängung und selbsttragender Karosserie. Mit seinen in die Karosserielinie statt in die Kotflügel integrierten Scheinwerfern und seiner nach hinten geneigten Windschutzscheibe ist er auch optisch der letzte Schrei. Anfänglich ist der Juvaquatre nur als Zweitürer erhältlich. Schnell erweitert Renault aber das Angebot um den Viertürer, die Faltdachvariante „Tous Temps“ und das zweiseitige Coupé. Zweiter Weltkrieg und Besatzungszeit bringen die Karriere nach verheißungsvollem Start jäh zum Erliegen. Nach Kriegsende baut Renault die viersitzige Limousine noch bis 1948 weiter, dann wird sie durch den moderneren 4CV ersetzt. Hinzu kommen neu der Kastenwagen und ab 1950 der Kombi, der dank seiner Beliebtheit bei Handwerkern und Gewerbetreibenden bis 1960 im Programm bleibt.



80 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT JUVAQUATRE

- » Erster Renault mit selbsttragender Karosserie und Einzelradaufhängung
- » Bauzeit Limousine von 1938 bis 1948
- » Bauzeit Kombi von 1950 bis 1960
- » Vierzylinder mit 1.003 Kubikzentimeter Hubraum und 23 PS
- » Höchstgeschwindigkeit: 100 km/h
- » Während des Zweiten Weltkriegs baut Renault angesichts der Benzinnot einen Juvaquatre mit Elektromotor. Es bleibt bei wenigen Prototypen.
- » Preis 1938: ab 16.500 Francs



1958

FLORIDE: SAVOIR-VIVRE AUF RÄDERN

Auf dem Pariser Autosalon fährt 1958 ein Fahrzeug ins Rampenlicht, das zu den elegantesten Modellen in der 120-jährigen Geschichte von Renault zählt: die Floride. Auf Basis der kleinen Heckmotorlimousine Dauphine hat Renault ein kompaktes Coupé und Cabriolet gezaubert, das durch schnörkellose Formgebung von zeitloser Anmut besticht. Als dritte Variante kommt das „Convertible“ hinzu, ein Faltdach-Cabriolet mit zusätzlichem abnehmbaren Stahlhardtop. Diese Vielfalt ist einzigartig am Markt und darf als Wegweiser heutiger Individualisierung gelten. Wie bei der Technikspenderin Dauphine sitzt der Motor, ein 0,8-Liter-Vierzylinder mit 40 PS, im Heck. Im Laufe der zehnjährigen Modellkarriere steigt die Leistung auf 58 PS, der Hubraum auf 1,1 Liter, und der Name wandelt sich von Floride in Caravelle. Nicht nur die eigenen Formen verhelfen dem charmanten Zwei-plus-zwei-Sitzer übrigens zu Ruhm: Eine spektakuläre Fotoproduktion mit dem Filmstar Brigitte Bardot heizt die Begehrlichkeit noch zusätzlich an.

60
JAHRE

DATEN & FAKTEN

FLORIDE

- » Bauzeit von 1958 bis 1968
- » Stückzahl: 117.113 Fahrzeuge
- » Technische Basis: Renault Dauphine
- » Vierzylinder mit 845 Kubikzentimeter Hubraum und 40 PS; ab 1962: 956 Kubikzentimeter und 51 PS; ab 1963: 1.108 Kubikzentimeter und 55 PS; ab 1965: 58 PS
- » Höchstgeschwindigkeit: 125 km/h; ab 1963: 140 km/h; ab 1965: 145 km/h
- » Erhältlich als Cabriolet, als Coupé und als Convertible (Faltdach-Cabriolet mit zusätzlichem Hardtop)



1958

RENAULT DAUPHINE GORDINI: KLEINES AUTO, GROSSER SPORTSGEIST

Im Januar 1958 gewinnen Guy Monraisse und Jacques Féret unter schwierigsten Witterungsbedingungen mit dem kleinen Renault Dauphine die Gesamtwertung bei der Rallye Monte Carlo. Nie zuvor war ein Wagen mit so wenig Hubraum – exakt 845 Kubikzentimeter – bei diesem Rennen so erfolgreich. Monraisse und Féret fahren im selben Jahr auch bei der Tour de Corse aufs Siegerpodest. Inspiriert durch die Erfolge im Motorsport, nimmt sich im Auftrag von Renault der „Hexenmeister“ Amédée Gordini der kleinen Heckmotorlimousine an und steigert ihre Leistung von 30 auf 37 PS. 1959 legt der ehemalige Formel 1-Rennstallbesitzer und bereits zu Lebzeiten legendäre Motorenzauberer nach und bringt eine Variante mit 40 PS heraus. Die Dauphine Gordini steht für Motorsport zu erschwinglichen Kosten und gilt damit als legitime Vorläuferin späterer Kompaktsportler wie Clio R.S. und Mégane R.S.



60

JAHRE

DATEN & FAKTEN

DAUPHINE GORDINI

- » Bauzeit von 1958 bis 1968
- » Erstes Renault Modell mit dem Namen Gordini
- » Wassergekühlter Vierzylinder-Heckmotor mit 845 Kubikzentimeter Hubraum und 37 Brutto-PS Leistung (ab 1959: 40 Brutto-PS)
- » Höchstgeschwindigkeit: 127 km/h (ab 1959: 128 km/h)
- » Ab 1965 mit Scheibenbremsen ringsum



1968

RENAULT 4 PLEIN AIR: DIE HOHE KUNST DES WEGLASSENS

Ende der 1960er-Jahre – es ist die Zeit von Flower-Power und außerparlamentarischer Opposition – sind Automobile en vogue, die von der Norm abweichen und das Bedürfnis nach Freiheit pur und ohne Filter bedienen. Renault beweist einmal mehr das richtige Gespür und präsentiert 1969 das tief ausgeschnittene Modell Renault 4 „Plein Air“ ohne festes Dach, Fenster und Türen. Vor dem Herausfallen schützt lediglich eine kunststoffumhüllte Kette, statt Einzelsitzen gibt es eine durchgehende Sitzbank, und das Verdeck aus simplem, einlagigem Tuch eignet sich besser als Sonnenschirm, als dass es gegen Wind und Wetter schützt. Kurzum: das ideale Modell für den Sommer und Strandausflüge.

50 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 4 PLEIN AIR

- » Bauzeit von 1968 bis 1971
- » Umbau zum Cabrio beim französischen Spezialisten Sinpar (Société Industrielle de Production et d'Adaptation Rhodanienne)
- » Stückzahl: 563 Fahrzeuge
- » Export nach Kanada, Mexiko, Deutschland, Finnland, in die Niederlande und die Vereinigten Staaten sowie ins Vereinigte Königreich
- » Shuttlefahrzeug auf der Weltausstellung 1967 in Montreal
- » Vierzylinder-Benzinmotor mit 845 Kubikzentimeter Hubraum und 26 PS



1973

SPORTLICHER ZUWACHS: ALPINE WIRD TEIL VON RENAULT

1973 steht Alpine auf dem Höhepunkt: Die Sportwagenschmiede aus Dieppe gewinnt die erste Rallye-Weltmeisterschaft, der Dauerbrenner A110 verkauft sich gut wie nie, und mit der A310 hat das Unternehmen noch ein zweites Eisen im Feuer. Kein Wunder, dass ein solches Juwel Begehrlichkeiten weckt. Wiederholt unterbreiten japanische Hersteller Alpine Patron Jean Rédélé Übernahmeangebote. Der glühende Patriot will jedoch, dass sein Unternehmen französisch bleibt. Auch bei Renault weiß man, welches Prestige Alpine dem Unternehmen durch seine Rennerfolge bringt. Deshalb unternimmt der Vorstandsvorsitzende Pierre Dreyfus 1972 einen Vorstoß in Richtung Kapitalbeteiligung. Insbesondere die noch unregelmäßige Nachfolgefrage veranlasst Rédélé, das Angebot anzunehmen. So kommt es, dass Renault 1973 die Aktienmehrheit an Alpine übernimmt. Rédélé wird vom Unternehmer zum Vorstandsvorsitzenden von Alpine. Für seine Mitarbeiter handelt er eine Jobgarantie aus.



DATEN & FAKTEN

ALPINE

- » Gründung 1955 durch Jean Rédélé in Dieppe
- » Bau von Sportwagen mit leichter Kunststoffkarosserie sowie Motoren und mechanischen Komponenten von Renault
- » Erstes Modell: A106 (1955–1961)
- » Berühmtestes Modell: A110 (1962–1977)
- » Gewinn der Rallye-Weltmeisterschaft 1973 mit der A110
- » 1973 Wechsel in Renault Besitz
- » 1978 Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans
- » 1994 Ende der Produktion von Alpine Sportwagen
- » 2018 Wiederbelebung von Alpine mit dem Serienstart der neuen A110





1978

TRIUMPH FÜR RENAULT UND ALPINE IN LE MANS

Nach dem Gewinn der Rallye-Weltmeisterschaft 1973 setzt sich Alpine ein neues Ziel: den Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans. Bereits zwischen 1963 und 1969 starteten die Sportwagen aus Dieppe bei dem Langstreckenklassiker und erzielten wiederholt Klassensiege, jetzt soll mit der geballten Unterstützung des neuen Besitzers Renault der Gesamtsieg her. Für das Projekt Le Mans baut Alpine den Sportprototyp A442, angetrieben von einem 490 PS starken 2-Liter-V6 mit Turboaufladung. Der Weg aufs Siegerpodest erweist sich jedoch als steinig und hart. Nach zweimaligem Ausfall 1976 und 1977 klappt es 1978 beim dritten Anlauf. Mit Didier Pironi und Jean-Pierre Jaussaud am Steuer rast die inzwischen auf 520 PS leistungsgesteigerte A442 beim härtesten Langstreckenrennen der Welt zum Sieg.

40
JAHRE

DATEN & FAKTEN

ALPINE IN LE MANS

- » Von 1963 bis 1969 bei den 24 Stunden von Le Mans am Start
- » Klassensiege 1964 und 1966
- » **1976–1978** zweiter Anlauf in Le Mans mit der A442 als Renault Werksteam
- » **1978** Sieg bei den 24 Stunden von Le Mans mit Didier Pironi und Jean-Pierre Jaussaud
- » Leistung A442: 365 kW/490 PS (1976); 388 kW/520 PS (1978)
- » Topspeed: ca. 360 km/h



1978

RENAULT 18: VIELFALT AB WERK

Das Mittelklassemodell Renault 18 tritt 1978 die Nachfolge des Renault 12 an. Das Design der viertürigen Limousine ist schnörkellos und folgt mit dem leicht geneigten Kühlergrill den jüngsten Erkenntnissen der Aerodynamik. Dem Zeitgeschmack entspricht die Zurückhaltung beim Chromzierrat. Dafür bietet Renault für den „18er“ je nach Ausstattung hochwertige Komfortdetails wie Zentralverriegelung, Servolenkung, elektrische Fensterheber und Scheinwerfer-Reinigungsanlage an. Bereits ein Jahr nach dem Debüt der Limousine folgt der in Deutschland zunächst „Variable“ genannte Kombi, 1980 kommt der 125 PS starke Renault 18 Turbo auf den Markt und festigt die Rolle von Renault als Vorreiter der Turboaufladung in Europa. Im Jahr 1983 schließlich steigt der französische Hersteller mit dem Renault 18 Combi 4x4 auch ins Allradgeschäft ein. Das Unternehmen zählt damit zu den europäischen Pionieren beim Einsatz der 4x4-Technik in Großserienfahrzeugen.



40

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 18

- » Bauzeit von 1978 bis 1986
- » Benzinmotoren zwischen 64 und 125 PS;
Dieselmotoren von 67 bis 88 PS
- » Erhältlich als fünfsitzige Limousine, als Kombi „Variable“
(ab 1979) und als Combi 4x4 (ab 1983)
- » Stückzahl: 2,11 Millionen Fahrzeuge aus europäischer
Produktion
- » Fertigung und Montage auch in Argentinien und Uruguay
(jeweils bis 1994), Venezuela und Australien
- » Vermarktung in den USA durch Renault Partner AMC





1988

RENAULT 19: DER PROGRAMMIERTE BESTSELLER

Dem Platzhirsch aus Wolfsburg auf eigenem Territorium Paroli bieten – dieses seltene Kunststück gelingt dem Renault 19 in den 1990er-Jahren. Zwischen 1989 und 1995 verkauft sich der letzte Renault mit einer Ziffer am Heck in Deutschland über 460.000-mal und sichert sich viermal in Folge den Titel „erfolgreichstes Importauto“. Der Erfolg des Kompaktmodells ist minutiös geplant. Renault investiert eine Milliarde Euro in Entwicklung und Fertigung, baut eine Produktion nach japanischen Qualitätsmaßstäben auf und engagiert den italienischen Stardesigner Giorgetto Giugiaro. Verkaufsfördernd sind außerdem durchzugsstarke, sparsame Motoren und Details wie der große Kofferraum mit asymmetrisch umklappbarer Rückbanklehne, damals noch eine echte Rarität. Zum exzellenten technischen Fundament gesellt sich für den Renault 19 das Glück: 1989 fällt die Mauer, und der französische Hersteller nutzt die Gunst der Stunde zum sofortigen Aufbau eines Händler- und Servicenetzes im Osten Deutschlands. Das Zugpferd für die Marke dort ist die Nummer 19.

30 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT 19

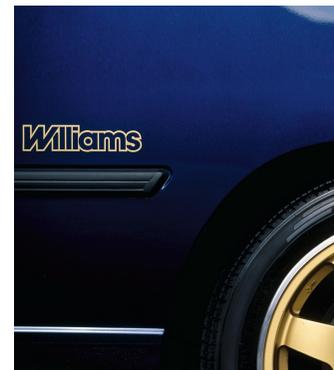
- » Bauzeit von 1988 bis 1995
- » Produktionszahl: 3,2 Millionen Fahrzeuge
- » Erhältlich als Schräghecklimousine, Stufenhecklimousine „Chamade“ (ab 1989) und Cabriolet (ab 1991)
- » Über 460.000 verkaufte Fahrzeuge in Deutschland
- » Viermal in Folge meistgekauftes Importauto in Deutschland
- » Gewinner des „Goldenen Lenkrads“ 1992



1993

RENAULT CLIO WILLIAMS: EIN TYP WIE ASTERIX

Anfang der 1990er-Jahre ist Renault im Motorsport obenauf. Zusammen mit Partner Williams eilt der Hersteller in der Formel 1 von Sieg zu Sieg. Um auch im Rallyesport vorne mitzuspielen, beschließt Renault den Bau einer Sonderserie des Kleinwagens Clio mit 2,0-Liter-Motor. Sie erscheint 1993 unter dem Namen Clio Williams und ist zunächst auf 2.500 Fahrzeuge limitiert. Der 110 kW/150 PS starke Vierzylinder sorgt zusammen mit der sportlich engen Getriebeabstufung für starke Fahrleistungen: Das Temperamentsbündel stürmt in 7,8 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 215 km/h Spitze – Werte, die sich in der sportlichen Kompaktklasse heute noch sehen lassen können. Auch optisch sorgt der Kraftzweig durch die Lackierung in Williams Blau, goldfarbene Aluminiumräder und den markanten Motorhaubenbuckel mit Lufteinlass für Aufsehen. Die Kunden reißen Renault den Clio Williams förmlich aus den Händen, so dass der Hersteller schnell zwei weitere Serien auflegt.



25 JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT CLIO WILLIAMS

- » Bauzeit von 1993 bis 1996
- » Produktionszahl: ursprünglich geplant 2.500 Fahrzeuge, tatsächlich gebaut 5.000 Exemplare
- » Vierzylindermotor mit 1.998 Kubikzentimeter Hubraum und 110 kW/150 PS Leistung
- » Höchstgeschwindigkeit: 215 km/h
- » Von der britischen Zeitschrift „Performance Car“ 1998 zum „Besten GTI aller Zeiten“ gekürt



1993

RENAULT LAGUNA: NEUE MITTELKLASSE

Ende 1993 stellt Renault sein neues Mittelklassemodell vor. Statt des gewohnten Nummernkürzels erhält der Nachfolger des Renault 21 einen wohlklingenden Namen: Laguna. Anders als der Vorgänger ist der Newcomer auch nicht mehr mit klassischem Stufenheck erhältlich. Stattdessen baut Renault eine modische Schräghecklimousine. Im September 1995 folgt der Kombi. Während dieser in Frankreich nach Vorbild des Renault 21 auf den Namen „Nevada“ hört, erhält er in Deutschland die Bezeichnung „Grandtour“, die sich später international und modellübergreifend durchsetzen wird. Auch das modisch abgerundete Bio-Design steht im Kontrast zum Vorläufer. Neben drei Vierzylindern bietet Renault für den Laguna zum Marktstart erstmals im Segment auch einen 167 PS starken 3,0-Liter-V6-Benziner an, der eine Höchstgeschwindigkeit von 220 km/h ermöglicht. Mit der Modellpflege 1998 steigen die Leistung auf 190 PS und der Topspeed auf 235 km/h.

25

JAHRE

DATEN & FAKTEN

RENAULT LAGUNA

- » Bauzeit von 1993 bis 2001
- » Produktionszahl: 1,52 Millionen Exemplare
- » Varianten: Schräghecklimousine und Kombi Grandtour (ab 1995)
- » Seit der Modellpflege 1998 serienmäßig mit Klimaanlage
- » Erstes Renault Modell mit Common-Rail-Diesel (1.9 dCi mit 79 kW/107 PS)
- » Kraftvoller V6-Benziner 3.0 V6 mit 123 kW/167 PS, später 140 kW/190 PS



1998

TECHNOCENTRE: DIE SYNERGIEZENTRALE

1998 eröffnet Renault pünktlich zum 100. Geburtstag sein neues Entwicklungszentrum Technocentre in Guyancourt bei Paris. Der Komplex vereinigt sämtliche Experten an einem Ort, die mit der Entwicklung neuer Fahrzeuge der Marken Renault, Dacia und Renault Samsung Motors beschäftigt sind, von Designern bis hin zu Motorenspezialisten, Elektronikern, Materialkundlern, Prototypenbauern und Produktionsfachleuten. Renault stellt hierdurch eine hohe Produktqualität sicher und verkürzt die Entwicklungszeit. Das Technocentre erstreckt sich über die Fläche von 150 Hektar, wovon 42,5 Hektar überbaut sind. Für die rund 10.000 Beschäftigten stehen neben modernsten Arbeitsplätzen acht Restaurants, eine Bank, ein Versicherungsbüro, eine Sporthalle und ein Friseursalon zur Verfügung. Das Technocentre befindet sich übrigens an einem historischen Ort: auf dem ehemaligen Flugfeld des Flugzeugherstellers Caudron, der 1933 von Louis Renault erworben wurde und von da an Caudron-Renault hieß.



20 JAHRE

DATEN & FAKTEN

TECHNOCENTRE

- » Entwicklungszentrum für Fahrzeuge der Marken Renault, Dacia und Renault Samsung Motors
- » Eröffnet 1998 auf dem ehemaligen Flugplatz des Flugzeugherstellers Caudron-Renault
- » Baukosten: ca. 5,5 Milliarden Francs
- » Beschäftigte: ca. 10.000
- » Fläche: 150 Hektar, davon 42,5 Hektar überbaut
- » Erstes komplett im Technocentre entwickeltes Fahrzeug: Laguna II (2001)