

Typenkompass

Renault

seit 1945

Andreas Gaubatz / Jan Erhartitsch

**Motor
buch
Verlag**

Einbandgestaltung: Luis dos Santos

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nicht anderes vermerkt ist – aus dem Archiv der Renault-Gruppe.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-31340-8 (PDF)

Copyright © by Motorbuch Verlag, Postfach 103743, 70032 Stuttgart Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2024

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster
Innengestaltung: Sven Rauert

Vorwort	04
----------------------	-----------

125 Jahre Renault: Von der Gartenlaube zum Global Player.....	05
--	-----------

Renault Juvaquatre	26
Renault 4CV	28
Renault Frégate.....	30
Renault Dauphine	32
Renault 4	34
Renault 8	36
Renault 16	38
Renault 10	40
Renault 6	42
Renault 12	44
Renault 5	46
Renault 30	48
Renault 20	50
Renault 14	52
Renault 18	54
Renault 9 / Renault 11	58
Renault Espace	61
Renault 25	64
Renault 5 (Supercinq)	66
Renault 21	68
Renault 19	70
Renault Clio.....	72
Renault Espace II–V.....	74
Renault Safrane	80
Renault Twingo	82
Renault Laguna	84
Renault Mégane / Renault Mégane Scénic.....	86
Renault Clio II–IV	89
Renault Laguna II und III.....	94
Renault Avantage	98
Renault VelSatis	100
Renault Mégane II–IV.....	102
Renault Scénic II–IV.....	108
Renault Modus	112
Renault Twingo II und III.....	114
Renault Koleos I und II.....	117
Renault Latitude	120
Renault Captur	122
Renault Kadjar	124
Renault Talisman	126

Renault, Nissan, Dacia, Mitsubishi, Lada, Infiniti, Renault-Samsung, Datsun, Prince. Was auf den ersten Blick als willkürliche Namensansammlung von Automarken erscheint, ist (an 5,13 Millionen produzierten Fahrzeugen im ersten Halbjahr 2017 gemessen) in Wahrheit der weltgrößte Automobilhersteller: Renault-Nissan. Im Jahresergebnis 2016 ist die Allianz nach Volkswagen, Toyota und General Motors die Nummer vier der Weltrangliste.

Wer hätte das in Renaults Gründungsjahr 1898 gedacht? Selbst Louis Renault hätte wohl kaum davon zu träumen gewagt. Es war aber auch kein einfacher, ein mitunter steiniger Weg, der den Automobil-Produzenten von der Gartenlauben-Klitsche zu einem weltweit agierenden Global-Player führte. Den Grundstein für dieses Imperium legte eine geniale Erfindung, der »Antrieb ohne Ketten«, was nichts anderes ist, als ein Getriebe mit Kardanwelle. Im Jahr 1898 eine revolutionäre Erfindung, die man auch durchaus als epochal bezeichnen kann. Und weitere folgten.

Grund genug also im 120. Jahr des Bestehens, einen neuen Typenkompass aufzulegen und auf die Personenwagen des französischen Traditionsunternehmens nach 1945 zu blicken. Dabei richtet sich der Fokus ausschließlich auf PKW-Modelle, Fahrzeuge, die als Nutzfahrzeug konzipiert wurden, können keine Berücksichtigung finden, ebenso müssen die Sportwagen (insbesondere der hauseigenen Marke Alpine, aber auch der R.S.- und Gordini-Modelle) unbeachtet bleiben, genau wie die Vielzahl von diversen Sondermodellen der verschiedenen Baureihen.

Die in den Tabellen angegebenen Werte beziehen sich immer auf das Basis-Modell, die weiteren Daten finden sich in der Spalte »Weitere Versionen«. Einzelne, länderspezifische Motorisierungen können tabellarisch nicht einbezogen werden. Die Daten entsprechen den Informationen des Herstellers, bzw. wo diese nicht mehr verfügbar sind, wurden andere Quellen herangezogen.

Andreas Gaubatz und Jan Erhartitsch,
im September 2018

120 Jahre Renault: Von der Gartenlaube zum Global Player

Paris, 1898. Zwei Herren werden in Begleitung eines dritten Mannes bei Notar Boullaire vorgestellt. Fernand und Marcel Renault hegen den Plan, eine Automobilfabrik zu gründen. Dabei ist es der Dritte im Bunde, der den Anstoß für ein solches Unterfangen gibt: Louis Renault. Der allerdings in der Gründungsurkunde nicht einmal erwähnt wird. Dabei ist es ihm und seiner epochalen Erfindung zu verdanken, dass an diesem 25. Februar 1899 die »Société Renault Frères« rückwirkend zum 1. Oktober 1898 gegründet wird. Doch erzählen wir die Geschichte von Anfang an.

Am 12. Februar 1877 wird den Eheleuten Alfred und Berthe Renault ein weiterer Sohn geboren, den man auf den Namen Louis tauft. Der Fabrikant von Knöpfen und Tüchern und die Tochter eines wohlhabenden Pariser Kaufhaus-Besitzers gehören zu den besser gestellten Bürgern der dritten Republik und ermöglichen daher auch ihren Kindern die bestmögliche Ausbildung. Von diesem Angebot macht der Knabe Louis allerdings höchst ungern Gebrauch, er lernt lieber in der »Schule des Lebens«. Deutlich lehrreicher scheint dem Knaben der Besuch der Werkstätten und der Bahnhöfe zu sein. Bald schon erweitert er den Radius seiner Expansionen über den Bereich des ersten und zweiten Arrondissements, wo er lebt, hinaus. Technik fasziniert ihn. Im Alter von acht Jahren baut er eine Batterie und erzeugt eigenen elektrischen Strom. So kann er sein Zimmer elektrisch beleuchten. Mit zehn bastelt er seine eigene »Camera obscura«, im gleichen Alter versteckt er sich im Kohlehaufen des Tenders, dessen Zug in Paris Richtung Rouen aufbricht. Als man ihn entdeckt, erklärt er nur lapidar, er wolle ja nur wissen, wie so eine Lokomotive funktioniert. Immer öfter führen ihn seine Exkursionen nun auch zu Leon Serpollet, einem Pionier der Dampfantriebstechnik bei Automobilen. Bei ihm

erhält er auch seine Feuertaufe. Serpollet lässt den neugierigen Jungen selbst ans Volant eines Automobils. Mit 14 konstruiert er ein Schiff, das mit einem Serpollet-Kessel ausgestattet ist, und erhält dafür sogar die Zulassung zum Schiffsverkehr. Er nennt das Schiff »le Gigolo« und bekommt darauf ein Patent. Vermutlich von den Fähigkeiten seines Sohnes beeindruckt, kommt das Familienoberhaupt der drängenden Bitte des Sohnes nach und kauft ihm einen alten Panhard-Motor, den der Bub im Schuppen des elterlichen Landsitzes in Boulogne-Billancourt erforschen darf. Doch schon bald erlebt er eine erste, furchtbare Tragödie. Sein Vater stirbt 1891, Louis ist gerade einmal 14 Jahre alt. Seine schulische Laufbahn als erfolgreich anzusehen, wäre geschmeichelt. Die kirchliche Fenelon-Schule absolviert er mehr schlecht als recht, der Besuch des Passy- und des Condorcet-Gymnasiums (an dem auch ein gewisser André Citroën unterrichtet wird) verläuft ähnlich bescheiden. Dennoch schafft er seinen Abschluss und bereitet sich für die Aufnahme an der Ecole Centrale vor. Doch er scheitert. Also bewirbt er sich bei Panhard, wird aber abgelehnt. Die ersehnte Anstellung findet er bei Delaunay-Belleville, als Zeichner schafft er dort auch die Prüfung zum Kunsthandwerker. Doch wenn's am Schönsten ist ... Auch Vater Staat meldet sich bei dem jungen Mann, am 30. Oktober 1897 tritt er seinen Wehrdienst an, im 106. Infanterieregiment in Châlons-sur-Marne. Schnell erkennen seine Vorgesetzten das Talent Renaults, in der Werkstatt entwickelt er eine automatische Zielvorrichtung, aber auch weitere militärisch nützliche Features. Seine freie Zeit widmet er allerdings seinen eigenen Interessen. Anders als bei seinen Kameraden liegen diese nicht im Glücksspiel, auch nicht bei Bar- oder Bordellbesuchen. Er widmet sich einem Problem, an dem er schon länger tüfelt und das er während

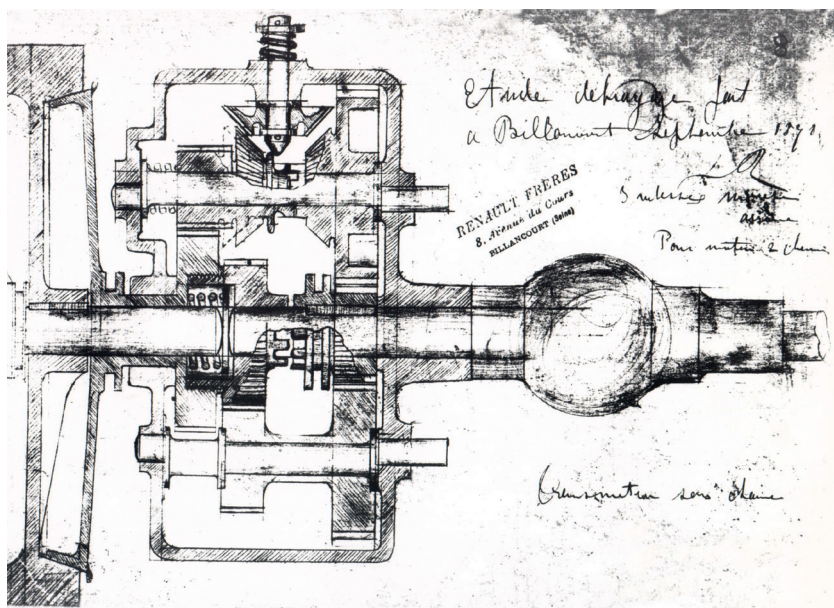
seiner Militärzeit, zumindest auf der Planungsebene, zu Ende bringt. Nach jenem vaterländischen Dienst investiert er seinen gesparten Sold in ein deDion-Bouton-Dreirad. An diesem Automobil wird er nun seinen theoretischen Forschungen Taten folgen lassen. Bislang werden die Automobile jener Tage mittels Kette oder gar nur eines Lederriemens angetrieben, was zu Ausfällen, manchmal sogar zu schweren Unfällen führt. Ein unhaltbarer Zustand, den Louis Renault nun ändern wird. Er macht aus dem dreirädrigen deDion ein Exemplar mit vier Rädern und baut mit der tatkräftigen Unterstützung seines Regimentskameraden Edward Richet und der finanziellen Hilfe seiner Brüder ein Getriebe, das mit einer starren Welle die Kraft auf die Hinterräder überträgt. Diesen Antrieb ohne Ketten, »ein Schaltgetriebe mit verschiedenen Stufen für den Einsatz in Automobilen«, reicht er am 9. Februar 1899 mit der

Antragsnummer 285753 zur Anmeldung für ein Patent ein. Und legt damit den Grundstein für die finanzielle Unabhängigkeit des noch zu gründenden Unternehmens.

Nun stehen die drei Herren vor dem Schreibtisch des Notars und wollen diesen Plan in die Tat umsetzen. Als eigentliche Geburtsstunde der Firma gilt jedoch der Weihnachtsabend des Jahres 1898. Als Louis und Marcel Renault die 13-prozentige Steigung der Rue Lepic erklimmen, werden sie umgehend von Schaulustigen umringt. Sie wollen in Montmartre den Weihnachtsabend mit Freunden verbringen, allerdings endet der Abend in einer Verkaufsshow, die dem jungen Techniker zwölf feste Bestellungen einbringt. Im Jahr 1899 bauen Renault und Richet, zusammen mit einem weiteren Freund, einem gewissen Charles Edmond Serre, insgesamt 70 Fahrzeuge. Der Aufstieg wird kometenhaft sein, bereits 1901 beschäftigt

Louis Renault erhört den Ruf zur Fahne, er ist durchaus patriotisch gesinnt, nutzt den Militärdienst aber auch für seine eigenen Projekte.





Die von Louis Renault gefertigte Planskizze seiner Antriebsvision. In der Gartenlaube des elterlichen Wochenendhauses richtet er sich eine Werkstatt ein.



Renault über 100 Mitarbeiter.

Die Beschäftigtenzahl steigt stetig. Bedingt durch die immer mehr werdenden Aufträge. Ein wichtiger Pfeiler des Erfolgs sind die Siege und vorderen Platzierungen bei Autorennen, das Rennen von Paris nach Wien gewinnt Marcel sogar in einer sagenhaften Zeit. 1903 allerdings enden die Aktivitäten Renaults, beim Rennen Paris–Madrid verunglückt Marcel und stirbt zwei Tage später an den Folgen. Der Schock sitzt tief, die Brüder Louis und Fernand ziehen sich vom Motorsport zurück. Erst 1906 feiert man ein Comeback und gewinnt auf Anhieb den ersten Grand Prix des ACF, der bei Historikern als Vorläufer des Formel-1-Zirkus angesehen wird. Der Fahrer: Ferenc Szisz, der seit 1900 bei Renault in Lohn und Brot steht.

Szisz wird zum nationalen Helden, Renault zur festen Größe im Motorsport. Bis heute.

Zur gleichen Zeit schafft es das noch junge Unternehmen, vom Kleinhersteller zum Großserien-Produzenten zu avancieren. Grund dafür ist der 1905 vorgestellte Typ AG, über den wir an anderer Stelle noch lesen werden. In seinen Anfängen jedoch legt er eine steile Karriere hin, die Pariser Taxi-Fahrer überschütten Renault mit Bestellungen. Der umtriebige Tüftler gründet daraufhin mit anderen Teilhabern ein eigenes Taxi-Unternehmen. In kürzester Zeit erhält er 1200 Aufträge für diesen AG. Und schon bald prägt dieser kleine Wagen nicht nur das Pariser Straßenbild, sondern ist auch in anderen Metropolen, wie Moskau, Berlin, Kopenhagen,



Den von seinem Sold erworbenen deDion baut er vom Dreirad zum vierradrigen Automobil um und erprobt nun auch in der Praxis seine Erfindung. An Weihnachten 1898 fährt er zum ersten Mal in aller Öffentlichkeit mit seinem »Serienfahrzeug«, dem Typ A.

London, Mailand, u.v.a. allgegenwärtig. Fast genauso erfolgreich sind auf Anhieb die ersten LKW und Busse von Renault, die ebenfalls im ersten Jahrzehnt des 20. Jahrhunderts ihren Siegeszug antreten. Renault wächst, manchmal in atemberaubender Geschwindigkeit. Kein Wunder, kann das Unternehmen doch nach eigenem Gusto schalten und walten. Die Einnahmen der Lizenzgebühren sprudeln nicht nur dank des Kardanantriebes, Renault erfindet auch andere nützliche Dinge. Dazu gehören u.a. das Gewinde auf der Zündkerze, ein Vorläufer des Sicherheitsgurtes, die Innenbacken-Trommelbremse und, mehr durch Zufall, der Turbolader. Dieser wandert jedoch ins Regal, noch kann man nichts damit anfangen. Doch rund 70 Jahre später holt man ihn

wieder hervor und revolutioniert als Erster damit die Formel 1.

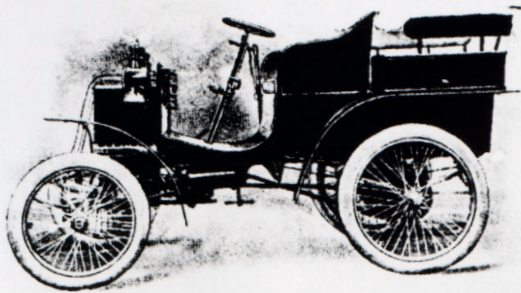
1909 dann ein erneuter Nackenschlag, der ältere Bruder Fernand stirbt an einer Lungenerkrankung, Louis ist nun der Alleinherrscher des Unternehmens.

Der Erste Weltkrieg markiert eine erste Zäsur. Alles wird nun der Verteidigung der Grande Nation unterworfen. Auch die Produktion in der Rue du Point-du-Jour 139. Doch auch jetzt macht Renault von sich reden. Als die kaiserlichen Truppen den Versuch starteten, die strategisch wichtige Marne zu überschreiten, konfisziert der Stadtkommandant von Paris kurzerhand rund 1300 Taxen und lässt damit mehr als 6500 Soldaten an die Front bringen.



LES VOITURETTES
RENAULT FRÈRES

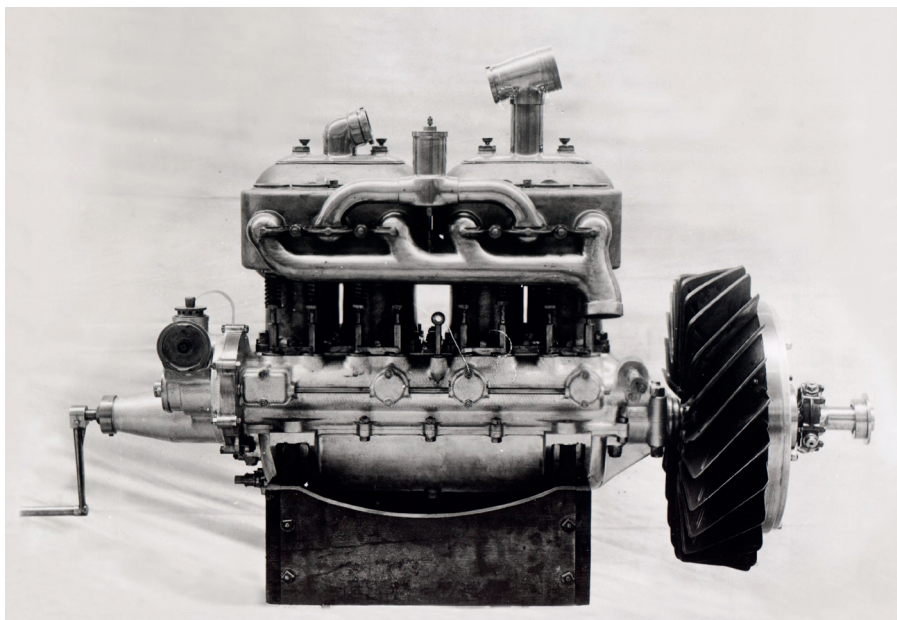
SONT LES GAGNANTES
de toutes les courses importantes



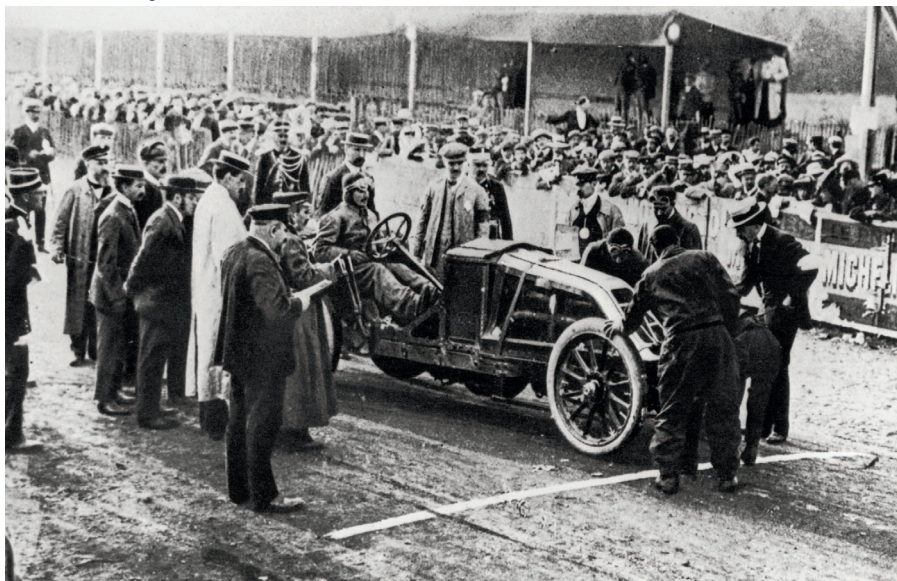
1^{re}, 2^e, 3^e, dans **PARIS-TOULOUSE**
1^{re}, 2^e, 3^e et 4^e, dans **PARIS-BORDEAUX**
1^{re}, 2^e, 4^e et 5^e, dans **PARIS-BERLIN**

RENAULT FRÈRES, 139, rue du Point-du-Jour
à **BILLANCOURT** (Seine)

Schon früh erkennen die Hersteller, auch Renault, die Bedeutung des Motorsports und werben mit ihren Erfolgen. 1902 konstruiert Louis Renault seinen eigenen Vierzylinder-Motor (rechts oben), der ebenfalls für sportlichen Lorbeer sorgt.



Kein Geringerer als der in Siebenbürgen geborene Ferdinand Süß, der als Ferenc Szisz Geschichte schreiben wird, gewinnt 1906 für Renault den ersten Grand Prix der Geschichte.





Die Fahrzeuge sind fast ausschließlich vom Typ Renault AG. Fortan ist in den Geschichtsbüchern vom legendären Marne-Taxi Renault AG zu lesen.

Viel bedeutsamer allerdings ist eine Erfindung, die zum Ende des großen Krieges die Niederlage der Deutschen besiegelt. Renault erfindet nichts Geringeres als den Panzer. Moment! Die Historiker schreien auf, den Panzer haben die Briten erfunden. Sicher, das ist wohl wahr, allerdings sind das keine Panzer, sondern eher rollende Selbstmordkommandos. Renaults Ingenieur Rodolphe Ernst-Metzmaier, und der Patron selbst, tüfteln an Lösungen. Am Ende steht ein Panzer da, der den Namen auch verdient. Bis zum letzten Tag produziert Renault

kriegswichtiges Material, vor allem natürlich den Panzer, aber auch Munition, Krankenwagen und Militär-LKW.

In den letzten Tagen des Krieges heiratet Louis die Tochter des Notars Boullaire, doch besonders glücklich wird die Ehe nicht. Denn Christine Renault hat eine unbesiegbare Nebenbuhlerin: Die Renault-Werke. Dennoch wird im Januar 1920 der Stammhalter Jean-Louis geboren. Und in diesen Tagen beginnt Louis Renault, Stück für Stück das beliebte Ausflugsziel der Hauptstädter, die Seine-Insel Séguin, aufzukaufen. Hier entsteht Ende der 1920er Jahre Europas größtes und modernstes Automobilwerk, dessen Herzstück ein 1500 Meter langes Fließband ist, das längste außerhalb