



PRESSEINFORMATION

17.08.2023

ALLTAGSHELDEN UND BRACHIAL-SPORTLER

RENAULT KULTAUTOS DER 60ER BIS 80ER: VIVE LA REVOLUTION!

Renault hat maßgeblichen Anteil daran, dass die 1960er- bis 80er-Jahre heute als Ära der Kultautos gelten: charakterstarke Fahrzeuge, die durch ihr wegweisendes Konzept die Automobilgeschichte nachhaltig prägten, breite Bevölkerungskreise mobilisierten oder aber Emotionalität pur verkörperten. Typische Vertreter dieser Fahrzeuggattung sind Renault 4 und Renault 5. Ihre bis heute andauernde Strahlkraft zeigt sich daran, dass sie mehr als 60 beziehungsweise 50 Jahre nach ihrer Premiere in Kürze eine Wiedergeburt erleben werden, vollelektrisch, modern interpretiert und alles andere als retro. Weitere Kultmobile der Marke mit dem Rhombus sind Renault 15 und 17, Renault 8 und 12 Gordini sowie Renault Espace.

Mit dem Renault 4 führt 1961 der damalige Staatsbetrieb der Welt vor Augen, warum Frankreich gemeinhin als Mutterland der Revolution gilt. Nichts weniger verkörpert nämlich der in seiner Heimat wegen der Typbezeichnung 4L „Quatrelle“ genannte Neuling bei seiner Premiere auf der Internationalen Automobil Ausstellung in Frankfurt. Der R4 ist die weltweit erste Kombi-Limousine mit vier Türen, großer Heckklappe, geräumigem Gepäckabteil und variablem Innenraum. Damit setzt er Maßstäbe in puncto Funktionalität und Vielseitigkeit und kreiert einen Industriestandard, der in den Grundzügen bis auf den heutigen Tag Bestand hat.

RENAULT 4: DIE NEUERFINDUNG DES AUTOS

Pierre Dreyfus, damals Vorstandsvorsitzender der Renault S.A., verlangt von seinen Entwicklern nichts weniger, als mit freiem Kopf und einem leeren Blatt Papier das Auto quasi neu zu erfinden. Seine Idee: ein Fahrzeug, das „wie eine Bluejeans“ Klassenschranken überwinden und die Bedürfnisse unterschiedlichster Personen erfüllen soll, von der jungen Familie bis zum Rentner-Ehepaar, vom Professor bis zu seinen Studenten. Ein wahrhaft egalitärer Ansatz, wie es sich für einen echten Revolutionär ziemt.

Bei dem folgenden Brainstorming kommen technische Lösungen heraus wie ein völlig ebener Wagenboden und der Verzicht auf den Mittelunnel, was vielfältige Innenraum-Variationen erlaubt. Zudem ist der R4 das erste Serienauto, bei dem sich die Rückbank komplett zusammenfallen und nach vorn klappen lässt. Das Resultat ist ein gut nutzbarer, quaderförmiger Laderaum mit 950 Liter Volumen. Zwischen den Vordersitzen stört weder ein Schalt- noch ein Handbremshebel, so dass Mitfahrer leicht von links nach rechts durchsteigen können – nicht nur in engen Innenstadt-Parkbuchten eine höchst praktische Angelegenheit. Möglich macht dies ein weiterer genialer Kniff: die vom Volksmund liebevoll „Revolverschaltung“ getaufte Schiebstock-Betätigung des Getriebes.

Das revolutionäre Konzept, zunächst misstrauisch beäugt, erweist sich als so genial, dass über die Jahre kaum Modifikationen erforderlich sind: Fast unverändert rollt der R4 genau 31 Jahre lang vom Band. Mehr als acht Millionen Exemplare festigen den Ruf eines unverwüstlichen Bestsellers.

BEI POLIZEI UND RALLYE-FAHRERN GLEICHERMAßEN BELIEBT

Nicht im Alltag spielt der R4 seine Stärken aus. Abseits des Alltags gehen Abenteuerer mit ihm auf Weltreise – und kommen nach spektakulären Erlebnissen wohlbehalten wieder zu Hause an. Selbst im Rallyesport, nicht unbedingt als Domäne für den Vierzylinder zu erwarten, schlägt sich der R4 wacker. Bis heute absolvieren Jahr für Jahr 2.500 junge Abenteuerer mit dem kultigen Fünftürer die rund 6.000 Kilometer lange Wüstenrallye „4L Trophy“ von Paris nach Marrakesch, den Kofferraum beladen mit Schulmaterial und Hilfsgütern für humanitäre Organisationen.

4EVER TROPHY: VORBOTE DES NEUEN RENAULT 4

Von der 4L Trophy inspiriert ist auch die Studie 4EVER Trophy mit zahlreichen Offroad-Attributen, die im Oktober 2022 auf dem Pariser Mondial de l'Auto ins Licht der Öffentlichkeit rollt. Das Concept Car ermöglicht einen ersten Eindruck vom rein elektrischen R4-Nachfolger, der 2025 auf den Markt kommen wird. Wie sein legendärer Vorgänger wird auch das künftige Serienfahrzeug „made in France“ sein. Die Fertigung wird im ElectriCity Produktionszentrum für Elektrofahrzeuge in Nordfrankreich stattfinden.

Das Design des 4EVER Trophy zitiert wichtige Merkmale des historischen Vorbilds. Stellvertretend für die Verbindung von Moderne und Vergangenheit steht der modern interpretierte, unverwechselbare Renault 4 Kühlergrill mit seinen runden Scheinwerfern. Diese werden im 4EVER Trophy durch moderne Matrix-LED-Leuchten ergänzt, die dem Fahrzeug eine starke Identität verleihen. Auch die charakteristischen senkrechten Rückleuchten in neuester Lichttechnik zitieren die historischen Vorbilder, ebenso das typische Schrägheck und die hinteren, trapezförmigen Seitenfenster mit ihren abgerundeten Ecken über den Hinterrädern. Die „Retro“-Elemente fügen sich harmonisch in die ansonsten ausgesprochen technische, von muskulösen Rundungen geprägte Linienführung ein.

RENAULT 5: DER KLEINE FREUND

Mindestens im gleichen Maße „Kult“ wie der Renault 4 ist sein elf Jahre jüngerer numerischer Nachfolger Renault 5. Der „kleine Freund“ – so stellt Renault den Kleinwagen in der zeitgenössischen Werbekampagne vor – fährt 1972 auf dem Genfer Auto-Salon ins Rampenlicht und zettelt bei seinem Erscheinen ganz in der Familientradition erneut eine Revolution an. Mit seinem modernen Design, dem variablen Innenraum, einem Top-Platzangebot auf kleiner Verkehrsfläche und nicht zuletzt seinen poppigen Farben markiert er den Beginn der modernen Kompaktklasse und lässt die Konkurrenz mit einem Schlag uralt aussehen.

Dass der Umstürzler seinen revolutionären Charakter mit typisch gallischen Ingredienzien wie Charme und Chic würzt, verleiht ihm zusätzlichen Reiz und beschert ihm vom ersten Tag an eine große Fangemeinde. Von 1972 bis 1994 verkauft Renault über neun Millionen „Fünfer“, allein 500.000 davon in Deutschland. Teilweise macht der R5 fast 45 Prozent der gesamten Jahresproduktion des französischen Herstellers aus.

In den 3,51 Metern Kürze des R5 liegt tatsächlich viel Würze: Der kleine Gallier nimmt nur wenig Verkehrsfläche ein, ist mit lediglich 9,8 Meter Wendekreis handlich in der Stadt und leicht zu parken, bietet aber trotzdem genügend Platz für vier Erwachsene und ihr Gepäck.

MIT DEM KINDCHENSHEMA INS HERZ DER KUNDEN

Auch das Design überzeugt: Mit großen Scheinwerferaugen, einer Interpretation des „Kindchenschemas“, die sofort Sympathien weckt, im Windkanal geglätteten Flächen ohne Schnörkel und einem aufgeräumten Innenraum kombiniert der R5 Funktionalität und Form auf einmalige Art und Weise. Ganz dem Zeitgeist entspricht die Farbgebung der avantgardistischen Karosserie: Renault schickt den Neuling in grellem Giftgrün und Knallorange auf die Straße. Mehr als ein Design-Gag sind die erstmals bei einem Serienfahrzeug eingesetzten großflächigen Kunststoffstoßfänger anstelle der bis dato üblichen, eher unpraktischen Stoßstangen. Renault kreiert damit erneut einen neuen Industriestandard, den später die gesamte Branche aufgreift.

RENAULT 5 TURBO: BRUTALO MIT DICKEN BACKEN

Bei den Motorisierungen hat Renault für jeden Anspruch eine Lösung parat. Das Spektrum reicht von 25 kW/34 PS im Einstiegsmodell bis 79 kW/108 PS im 1981 vorgestellten R5 Alpine Turbo. Der radikal konzipierte, um 20,2 Zentimeter verbreiterte Renault 5 Turbo, der 1980 in die Schauräume der Händler rollt, setzt noch einen drauf: Sein längs hinter den Vordersitzen untergebrachter 1,4-Liter-Turbomotor mit Ladeluftkühler mobilisiert stolze 118 kW/160 PS. Ursprünglich für den Rallye-Sport konzipiert, hat der wegen seiner ausladenden Kotflügel vom Volksmund „Backen-Turbo“ getaufte Extremist im Modellprogramm mit seinem Großserien-Bruder nicht mehr viel gemein.

Seine Fahrleistungen – etwa das Beschleunigungsvermögen von 0 auf 100 km/h in lediglich 6,9 Sekunden – sichern ihm einen Platz unter den Supersportwagen der damaligen Zeit. Auch das farbenfrohe, futuristische Interieur sorgt für Aufmerksamkeit, so dass der R5 Turbo schnell zum Kultfahrzeug avanciert. So kommt es, dass statt der vom Reglement geforderten 400 Fahrzeuge insgesamt 4.870 Exemplare die Werkhallen verlassen. Und auch auf der Rallye-Piste erfüllt der R5 Turbo die Erwartungen seiner Schöpfer voll und ganz: Mit Jean Ragnotti am Lenkrad gewinnt der Backen-Turbo 1981 auf Anhieb die 49. Rallye Monte Carlo.

RENAULT 5 PROTOTYPE: BLICK ZURÜCK NACH VORN

Als 1994 nach 22 (!) Jahren die Produktion des R5 ausläuft, ist dies kein Abschied für immer: Anfang 2021 stellt der französische Automobilhersteller die Studie Renault 5 Prototype vor. Sie zitiert das gleichnamige Kultmobil der 1970-er- und 80-er Jahre und wirft gleichzeitig einen Blick in die Zukunft der Marke. Das Konzeptfahrzeug mit dem neuinterpretierten, ikonischen R5-Design zeigt, wie Renault das Elektroauto in Europa demokratisieren und begehrter machen wird. Merkmale sind die geschlossene Front mit dem illuminierten Rhombus und der ebenfalls beleuchtete „Renault“ Schriftzug in der unteren Schürze. Wo früher der sportliche Lufteinlass auf der Motorhaube saß, verbirgt sich jetzt die Klappe für den Anschluss des Ladekabels. Die Hauptscheinwerfer mit modernster LED-Matrix-Technologie leuchten im Zuge der Willkommenssequenz so auf, als würde der Renault 5 Prototype den Umstehenden zublitzeln – ähnlich, wie es sein Vorfahr in der Werbung der 1970er-Jahre tat.

Vom historischen Vorbild inspiriert sind auch die vertikal angeordneten Rückleuchten rechts und links der schrägen Heckklappe sowie das hinten leicht überstehende Textildach. Endgültig zum Hingucker macht die Konzeptstudie auch die gelbe Karosserielackierung. Das vom Renault 5 Prototype abgeleitete

Serienfahrzeug wird 2024 vorgestellt, die Prototypen – noch im Tarnkleid eines aktuellen Renault Serienmodells – befinden sich bereits im finalen Teststadium.

R5 TURBO 3E: DRIFTKÜNSTLER MIT BRACHIAL-DESIGN

Und auch die kompromisslose Fahrmaschine Renault 5 Turbo ersteht im Herbst 2022 in Form des Showcars R5 Turbo 3E wieder auf, als Statement für die vollständige Elektrifizierung der Modellpalette der Marke bis 2030 ebenfalls batteriebetrieben. Das Design greift die Merkmale des brachialen „Backenturbos“ auf und überspitzt sie bewusst. Ebenso stellen die 280 kW/380 PS der beiden Elektromotoren den Output des seinerzeitigen Turbobenziners weit in den Schatten. Das gilt auch für die 700 Nm Drehmoment, die schon beim ersten Druck aufs Fahrpedal zur Verfügung stehen.

Dementsprechend lesen sich die Fahrleistungen des für rasante Drift-Challenges ausgelegten R5 Turbo 3E: Die 100 Meter aus dem Stand schafft der brachiale Hecktriebler in nur 3,5 Sekunden, die Höchstgeschwindigkeit beträgt 200 km/h. Die 42-kWh-Batterie liefert genügend Kapazität für mehrere Runden auf der Rennstrecke oder einem rasanten Gymkhana-Driftparcours. Dabei ermöglicht der Lenkeinschlag von mehr als 50 Grad, blitzschnell Hindernissen auszuweichen.

RENAULT 15 UND 17: INDIVIDUALITÄT IM DOPPELPAK

Aus der Ära der Schlaghosen, Plateausohlen und Balkenkoteletten stammt auch ein echtes Kult-Duo des französischen Herstellers: die Zwillinge Renault 15 und Renault 17. Die französische Antwort auf Ford Capri und Opel Manta steht im Oktober 1971 auf dem Pariser Auto-Salon und soll Renault seinen Anteil am florierenden Markt der sportlichen Coupés sichern. Anders als die Konkurrenz folgen die Designer des „Centre de Style“ jedoch nicht dem klassischen Rezept „lange Motorhaube und kurzes, abgeschnittenes Heck“, sondern gehen einen eigenen Weg in Richtung Kombi-Coupé. Trotz identischer Silhouette und nahezu gleicher Abmessungen unterscheiden sich beide Fahrzeuge beträchtlich. Der R 15 verfügt über eine schnörkellose Seitenpartie und große Fensterflächen. Der R 17 bezieht sein Flair aus einer mächtigen C-Säule, in die ein von markanten Lamellen bedecktes Fenster eingearbeitet ist. Die B-Säule fehlt völlig, und die hinteren Seitenscheiben lassen sich im Stil klassischer Hardtop-Coupés vollständig versenken. Zusätzlich signalisieren beim R 17 Doppelscheinwerfer den sportlichen Anspruch.

Vom R 4 und R 16 übernimmt das avantgardistische Duo das praktische Schrägheck mit großer Klappe, vom R 12 die Technikbasis. Einzigartig sind hingegen die Stoßfänger in Form eines gummibewehrten Metallrings, der Kühlergrill und Scheinwerfer komplett einrahmt. Ein Designhighlight der besonderen Art ist auch der Instrumententräger mit vier Rundinstrumenten unter eisbechergroßen Blenden. Die stilistische Einzigartigkeit komplettieren mit der Modellpflege 1976 die futuristischen Vordersitze der Alpine A 310.

RENAULT 8 GORDINI: DAS BLAUE WUNDER

Sportlichkeit hört bei Renault in den 1950er- bis 70er-Jahren auf den Namen „Gordini“. Mit dem Namen des begnadeten Motorenzauberers Amédée Gordini schmücken sich damals die Topvarianten unscheinbarer Familienlimousinen. Maßgeblich zum Ruhm der Gordini Modellfamilie trägt seit 1964 der Renault 8 Gordini bei. Sein im Heck montiertes 1,1-Liter-Aggregat mobilisiert 63 kW/86 PS und beschleunigt den exklusiv in „Bleu France 418“ mit weißen Doppelstreifen auf der Fronthaube verfügbaren „Gorde“ auf bis zu 170 km/h –

ein Wert, der Mitte der 1960er-Jahre selbst bei großen Limousinen die Ausnahme ist. Für die zweite Serie wird der Vierzylinder 1966 auf 1,3 Liter aufgebohrt, die Leistung steigt auf 65 kW/88 PS und der Topspeed auf über 175 km/h. Eine Sensation im Kompaktwagensegment ist das 5-Gang-Schaltgetriebe. Ebenfalls topmodern: Vier Scheibenbremsen sorgen für schnelle Verzögerung.

1966 ruft Renault mit dem „Coupe Gordini“ die Mutter aller späteren Markenpokale ins Leben. Der umfangreiche Rennkalender umfasst zwölf Rundstreckenrennen, 27 Rallyes und 17 Bergrennen. Um Chancengleichheit zu schaffen, sind professionelle Rennfahrer nicht zugelassen. Die Serie ist vom Start weg ein Erfolg und trägt maßgeblich dazu bei, dass sich der Renault 8 Gordini in Frankreich zum heiß geliebten Kultmobil entwickelt.

RENAULT 12 GORDINI: BREITENSORTLER MIT GROßEM KINO-AUFTRITT

1970 folgt die Ablösung in Form des Renault 12 Gordini. Die wichtigste Neuheit ist der Frontantrieb, weshalb er es anfangs bei den eingefleischten Gordini Fans schwer hat. Dieses „Manko“ gleicht der hochmoderne 1,6-Liter-Vierzylinder aus dem Renault 16 TS jedoch locker aus. Das Sportlerherz leistet 85 kW/115 PS und ermöglicht 185 km/h Spitze. Besonderes Kennzeichen des Renault 12 Gordini sind die fehlenden Stoßstangen. „Agressivement belle“ – „aggressiv schön“ dichten die französischen Werbetexter und schaffen ein Zeitdokument für die Autowerbung Anfang der 1970er-Jahre. Anfangs ist auch der Renault 12 Gordini nur im typischen „Bleu France 418“ erhältlich. Die weißen Doppelstreifen sind ebenfalls wieder da. Allerdings ziehen sie sich jetzt quer über Motorhaube sowie Kofferraumdeckel und dann die Flanken entlang. Ab 1971 stehen weitere Farben und zusätzlich eine schwarze Luftansaughutze auf der Motorhaube im Katalog.

Auch mit dem „Zwölfer“ schreiben sich die Piloten in Massen in den „Coupe Gordini“ ein. Seinen denkwürdigsten Auftritt hat der rasante Renault jedoch im Kino. In der turbulenten Komödie „Die Filzlaus“ („L'Emmerdeur“) lässt sich Lino Ventura als hartgesottener Profikiller im Renault 12 Gordini zum Auftragsort chauffieren. Der Fahrer entpuppt sich indes als Rallye-As, das keinen Unterschied zwischen Rennstrecke und Landstraße macht. Ergebnis: Sein Passagier kommt zwar pünktlich an, ist aber ein nervliches Wrack.

RENAULT ESPACE: SPACE-SHUTTLE À LA FRANÇAISE

Die Geschichte von Renault ist auch die Geschichte innovativer Fahrzeugkonzepte, die sich durch formale Eigenständigkeit und ihre beispielhafte Funktionalität vom Wettbewerb absetzen. So auch im Falle des Espace. Als Renault 1984 die erste Modellgeneration präsentiert, erschließt das Unternehmen Neuland. Echte Raumlimousinen im One-box-Design mit durchgehendem Innenraum sind in der Alten Welt bis dahin nicht bekannt. Die revolutionäre Karosseriearchitektur, die großzügigen Platzverhältnisse und die hochflexible Sitzlandschaft ermöglichen ein nie dagewesenes Raumgefühl und eine zuvor nicht für möglich gehaltene Lebensqualität an Bord. Bei einer Länge von nur 4,25 Metern und einer Breite von 1,78 Metern gewährt der Espace hohen Reisekomfort für bis zu sieben Erwachsene auf Einzelsitzen, die sich in zuvor nie dagewesener Vielfalt im Innenraum anordnen lassen. Dank der drehbaren Vordersitze können sich die Insassen bei der Rast buchstäblich einander zuwenden und den Imbiss von dem zum Tisch wandelbaren Mittelsitz genießen. Die multifunktionale Raumlimousine ist erfunden.

Heute ist bereits die sechste Espace Generation unterwegs, im sportlich-eleganten SUV-Design, aber mit unveränderter DNA.

125 JAHRE RENAULT

Renault feiert 2023 sein 125-jähriges Bestehen: Mit der „Voiturette“ rollte 1898 das erste Fahrzeug der Marke auf die Straße, der Beginn eines bewegten Kapitels Automobilgeschichte voller wegweisender Innovationen. Und so wie Unternehmensgründer Louis Renault sich vom Start weg an die Spitze der technischen Entwicklung setzte, prägt der französische Automobilhersteller heute die Transformation zur Elektromobilität maßgeblich mit.

* * *

MEDIENKONTAKTE:

Valeska Haaf, Direktorin Kommunikation

Tel.: +43 (0)699 1680 11 03

E-Mail: valeska.haaf@renault.at

www.media.renault.at

Tizian Ballweber, Produkt-PR Spezialist

Tel.: +43 (0)699 1680 11 04

E-Mail: tizian.ballweber@renault.at

www.media.renault.at

ÜBER RENAULT

Seit 1898 steht die Marke Renault für Mobilität und die Entwicklung innovativer Fahrzeuge. So gilt Renault als ein Pionier der Elektromobilität in Europa. Mit dem Strategieplan "Renaulution" richtet sich die Marke noch stärker in Richtung Technologie-, Energie- und Mobilitätsdienstleistungen aus.

Die Marke Renault ist seit 1947 in Österreich vertreten und wird durch die Renault Österreich GmbH importiert und vermarktet. Im Jahr 2022 wurden 9.861 neue Personenwagen und leichte Nutzfahrzeuge der Marke Renault in Österreich zugelassen. Mit den 100 % elektrisch angetriebenen Modellen ZOE E-Tech Electric, Twingo E-Tech Electric, Kangoo E-Tech Electric und Master E-Tech Electric, und die Hybrid-Versionen von Arkana, Mégane, Clio und Captur ist bereits jeder dritte Neuwagen von Renault elektrifiziert. Megane E-Tech Electric, der neue SUV Austral und der neue Kangoo E-Tech Electric dürften die Position von Renault im E-Markt 2022 nochmals deutlich stärken. Das Renault Händlernetz wird kontinuierlich ausgebaut und zählt mittlerweile rund 169 Partnerbetriebe, die Autos und Dienstleistungen mit höchster Servicequalität anbieten.

Die Medienmitteilungen und Bilder befinden sich zur Ansicht und/oder zum Download auf der Renault Medien Seite: www.media.renault.at