

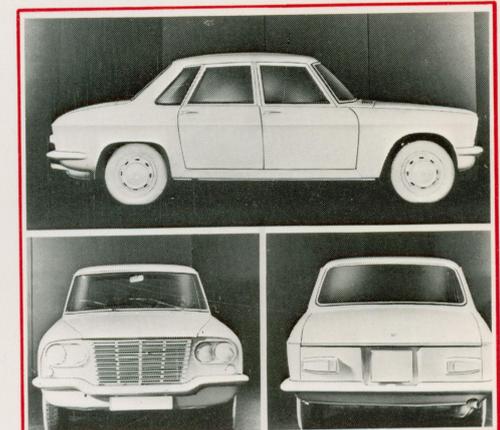
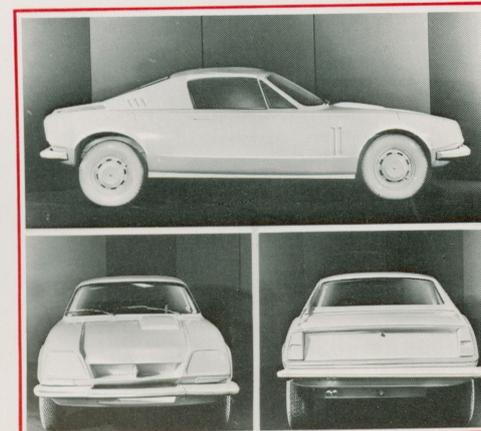
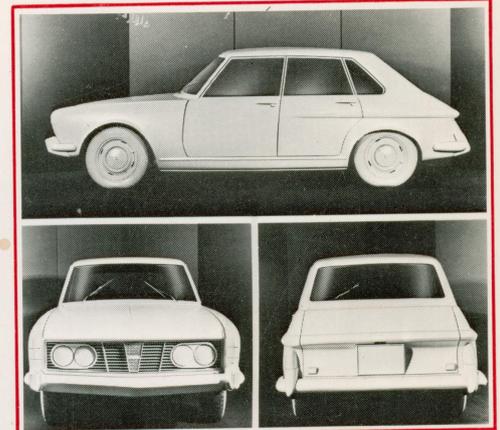
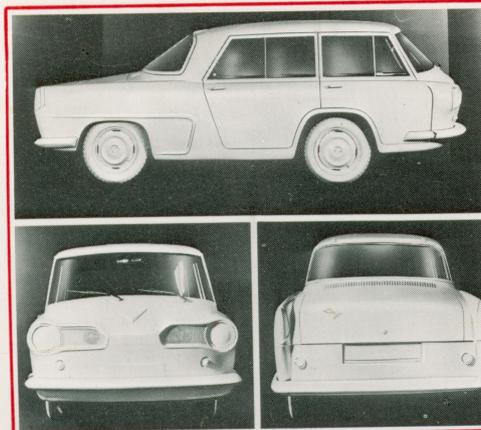
Eine Presse-Dokumentation
Deutsche Renault
Aktiengesellschaft
IAA 1973



RENAULT



denkansätze und stationen für die serie der millionen



Renault auf der IAA 1973

Automobilausstellungen haben viel an Glanz und Bedeutung verloren. Um der Internationalen Automobil-Ausstellung in Frankfurt einen interessanten Anziehungspunkt zu geben, zeigt Renault auf dem IAA-Stand unter dem Motto

„Denkansätze und Stationen
für die Serie der Millionen“

erstmalig einem großen Personenkreis Arbeitsergebnisse aus der Automobil-Forschungs- und Versuchsabteilung von Renault.

Auf diesem Ausstellungsstand sind unter anderem zehn ausgewählte Fahrzeugentwicklungen zu sehen, die teilweise bereits als „Erlkönige“ durch die Zeitungen geisterten, aber nicht in Serienproduktion gingen. Hinzu kommen viele andere Informationen aus der Renault-Forschungs- und Entwicklungsabteilung. Es wird auf eindrucksvolle Weise gezeigt, wieviel Kreativität, wieviel technisches Können und wieviel Kosten Renault Jahr für Jahr für die Zukunft investiert.

Natürlich ist auch das 1974er Fahrzeugprogramm von Renault zu sehen.

Auf dem Renault Alpine-Stand, der sich neben dem Renault-Stand befindet, wird neben den Modellen Renault Alpine 1300, 1600 Si und A 310 i erstmals der für den Renault 5-Pokal von der Deutschen Renault modifizierte Renault 5 gezeigt. Außerdem ist dort einer der Formel-3-Rennwagen der Deutschen Renault zu sehen

Der Renault-Ausstellungsstand bietet Ihnen als Publizist viele Anregungen für Ihre Berichterstattung. Mit dieser Pressemappe möchten wir Ihnen die Möglichkeit geben, sich eingehend über die Ausstellung „Denkansätze und Stationen für die Serie der Millionen“ zu informieren. Bitte, bestellen Sie die Fotos, die Sie benötigen, mit den beigehefteten Bestellkarten.

Deutsche Renault
Aktiengesellschaft
Presseabteilung

Brühl, den 5. 9. 1973

**Halle 5,
Stand Nr. 550:
Renault-
Ausstellung
„Denkansätze
und Stationen
für die Serie
der Millionen“**

**Renault-
Personenwagen**

**Halle 5,
Stand Nr. 549:
Renault Alpine**

**Halle 2,
Stand Nr. 236:
Renault-
Kleintransporter
und Kombiwagen**

Inhaltsverzeichnis

Renault lüftet Entwicklungsgeheimnisse auf der IAA	Seite 7
Renault „Erlkönige“ die nie ans Licht der Öffentlichkeit kamen	Seite 9
Renault „Erlkönige“ auf der IAA (Grafische Darstellung der Entwicklung)	Seite 10
1948 – Projekt 108	Seite 12
1957 – Entwicklung eines Kompaktwagens	Seite 13
1958 – Formstudie für einen großen Wagen	Seite 14
1959 – Studie 900	Seite 15
1961 – Projekt 114 – Entwicklung eines großen Reisewagens	Seite 16
1962 – Studie CX 15	Seite 17
1963 – Projekt 115 – Entwicklung eines Renault 16 Coupés	Seite 18
1965 – Projekt 118 – Entwicklung einer Limousine auf Renault 4-Basis	Seite 19
1965 – Projekt 117 – Entwicklung des Renault 12	Seite 20
1966 – Projekt R.A.G.	Seite 21
Der weite Weg von der Idee zum fertigen Wagen	Seite 22
Renault-Designer auf der IAA	Seite 24
Sicherheit bei Renault	Seite 26
Bestellkarten	Seite 27

Renault lüftet Entwicklungsgeheimnisse auf der IAA

Einen Zipfel des Geheimnisschleiers, der über einer Entwicklungsabteilung liegt, lüftet Renault unter dem Motto „Denkansätze und Stationen für die Serie der Millionen“ auf der diesjährigen IAA in Frankfurt. Renault vermittelt damit den Besuchern Einblicke, die wohl erstmalig einem so großen Personenkreis gegeben werden. Auf dem Renault-Stand kann der Besucher anhand von Original-Beispielen aus der Entwicklungsabteilung, anhand von Zeichnungen, Großbildern und Texthinweisen den Weg verfolgen, den die Neuentwicklung eines Automobils durchläuft. Von der Überlegung, warum man ein neues Modell entwickelt und für wen es konstruiert wird, über sein zukünftiges Aussehen bis zum serienreifen Fahrzeug wird hier alles gezeigt.

Den Mittelpunkt dieser äußerst informativen Schau bilden 10 ausgewählte Prototypen, die zum Teil bereits so weit gediehen waren, daß sie als „Erlkönige“ über die Straßen rollten. Diese 10 Fahrzeuge, die zum Teil Studienobjekte und zum Teil für den Verkauf geplante Entwicklungen waren, gingen jedoch nicht in Serienproduktion. Texte an jedem Fahrzeug nennen den Konstruktionsauftrag, den die Ingenieure erhalten hatten, erklären die daraus entstandene Entwicklung und geben die Begründung, warum dieses Fahrzeug nicht für die Serienproduktion freigegeben wurde. Da sieht man Kompaktwagen mit optimaler Innenraumausnutzung, ein Fahrzeug, das dazu diente, die Strömungsverhältnisse an einem Automobil zu erforschen, Beispiele der Entwicklung eines großen Renault-Personenwagens und anderes mehr.

Vor allem eine Fülle von interessanten technischen Detaillösungen kann man finden.

Da erfährt man an einer Entwicklung aus dem Jahre 1948, daß Renault bereits damals an einem Versuchswagen das Getriebe unter den Motor verlegte. Später machte ein anderer Konstrukteur sich mit dieser Lösung einen Namen. Da sieht man einen Versuchswagen von 1959, der bereits mit einem V8-Motor ausgerüstet war.

Einem eigens nach Frankfurt gekommenen Künstler aus dem Styling-Atelier von Renault kann man bei seiner Arbeit zusehen. Er wird auch gern bereit sein, Vorschläge aus dem Publikum aufzugreifen und auf Papier zu bringen oder zu modellieren.

Einen Einblick in die Sicherheitsforschung bei Renault gibt ein auf dem Stand gezeigter Film, auf dem Crash-Tests zu sehen sind. Man kann hier genau in Zeitlupe verfolgen, wie Karosserien sich bei einem Aufprall oder Überschlag verhalten. Ergänzt wird

dieser Film durch einen Renault 5, der in der Forschungs- und Versuchsabteilung von Renault im Beisein von Prof. May von der TU Kaiserslautern, einen Frontalaufprall aus einer Geschwindigkeit von 50 km/h überstanden hat. Dieser Wagen ist einer der rund 300, die Renault jährlich für Forschungs- und Versuchszwecke zerstört.

Die Renault-Informationsschau läßt deutlich erkennen, wie weit der Weg vom Konstruktionsauftrag bis zum serienreifen Fahrzeug ist. Viele technische Entwicklungen und Überlegungen sind notwendig, bis endlich der Auftrag gegeben wird, alles für die Produktion Notwendige einzuleiten.

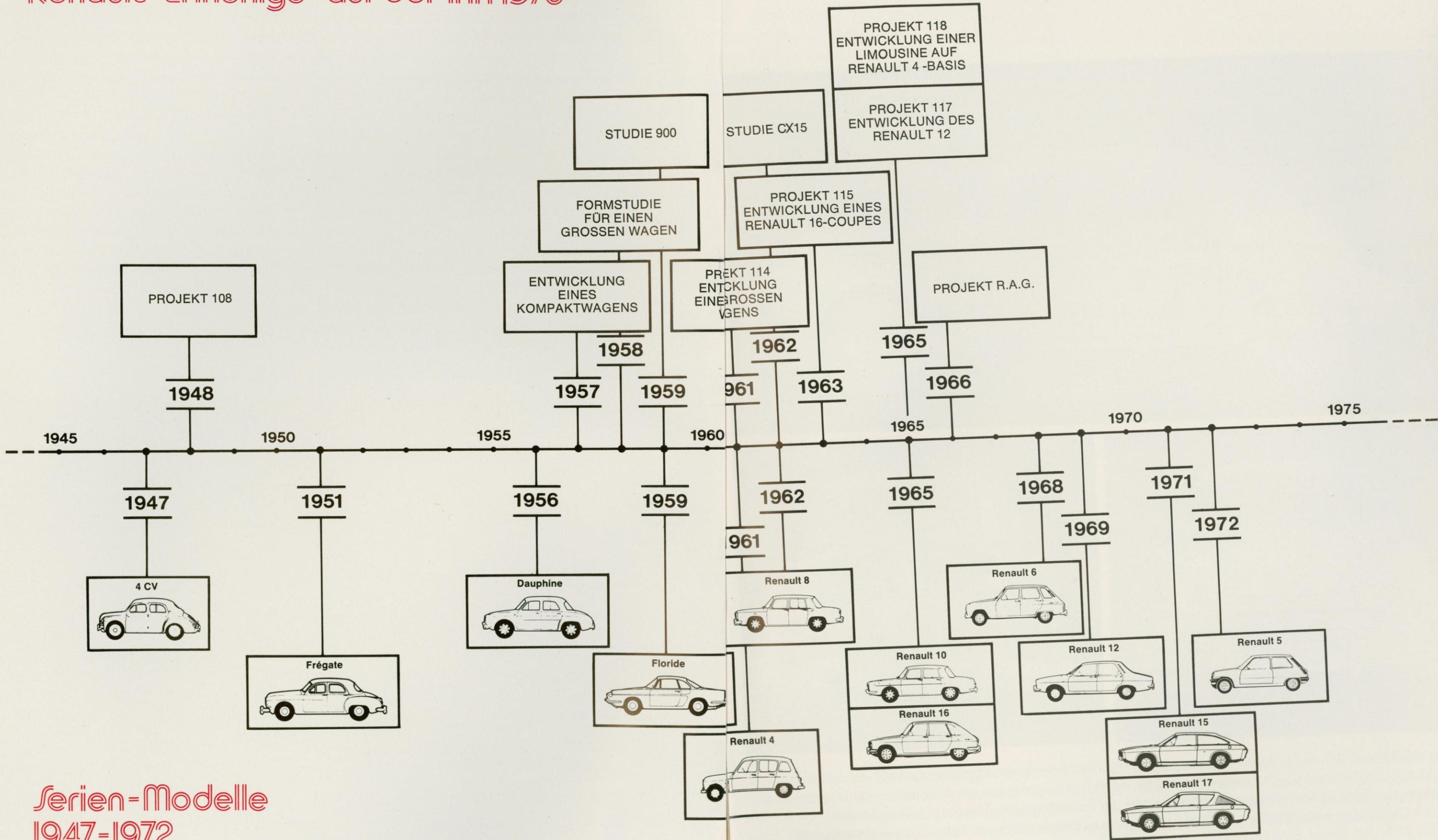
Die Verantwortung ist umso höher, je größer die Produktionszahlen sind. Bei einer Jahresproduktion von über 1,3 Millionen Fahrzeugen und 100.000 Beschäftigten haben Fehlplanungen, Fehlentwicklungen und Fehlentscheidungen schwerwiegende Folgen. Beim Kunden liegt letzten Endes die Entscheidung, ob ein Werk richtig konstruiert und entschieden hat. 3,5 Millionen verkaufte Renault 4 und über 1 Million Renault 16 sind ein deutlich positives Zeichen für Renault.

Renault - "Erlkönige", die nie ans Licht der Öffentlichkeit kamen

Sie sind Erlkönige geblieben, die 10 Fahrzeuge, die Renault auf der IAA unter dem Motto „Denkansätze und Stationen für die Serie der Millionen“ zeigt. Sie wurden entworfen, zum Teil fertig durchentwickelt – und verworfen. Was hier auf dem Renault-Stand an handgefertigten Prototypen steht, ist eine Auswahl aus der umfangreichen Forschungs- und Entwicklungsarbeit eines Werkes, das gewohnt ist, von den Modellen, die in Serie gehen, auch Millionen von Exemplaren zu produzieren. Das ist nur möglich, wenn Fahrzeuge zur Verfügung stehen, die ihrer Zeit voraus sind und genau den Wünschen des Marktes entsprechen.

Wieviel Phantasie, technisches Können und Geld dazu notwendig ist, zeigt diese Renault-Schau. Allein 2500 Personen arbeiten in der Forschungs- und Entwicklungsabteilung von Renault an Entwicklungsprojekten, Forschungsaufgaben und Versuchen. Vieles, was hier in jahrelanger Arbeit entwickelt wird, wird verworfen. Aber die darin enthaltenen Ideen und Erkenntnisse kommen in einem neuen Projekt, das dann produziert wird, letzten Endes doch dem Serienfahrzeug zugute.

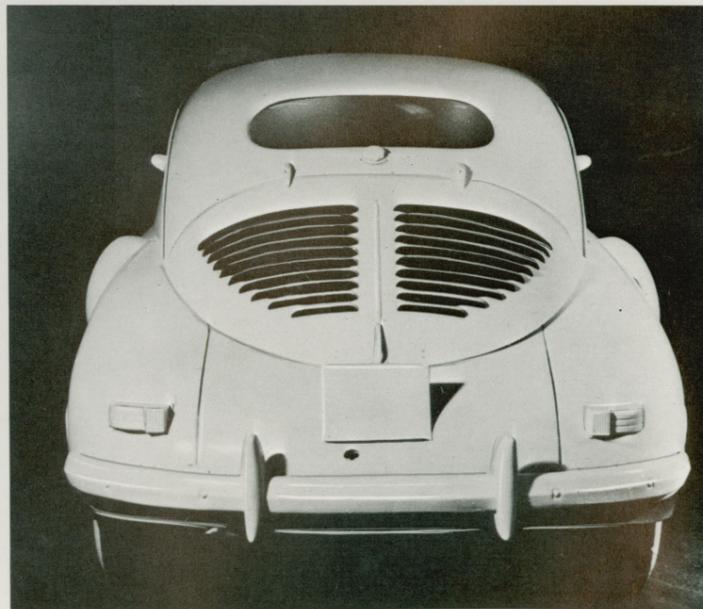
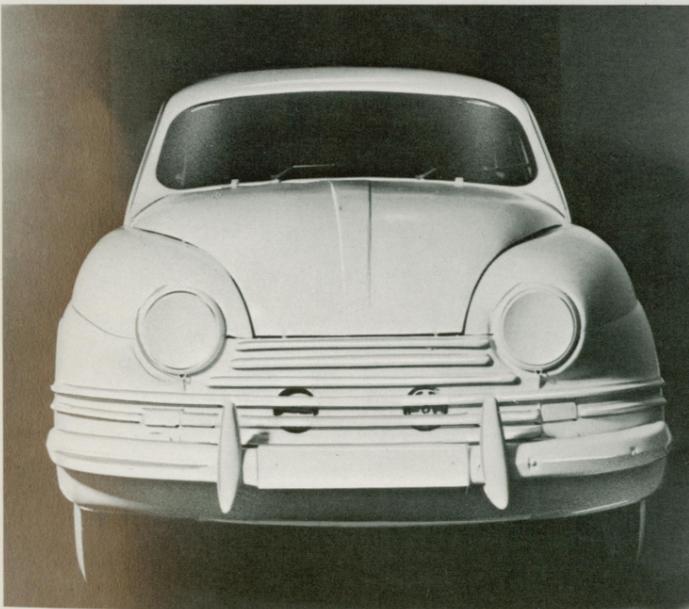
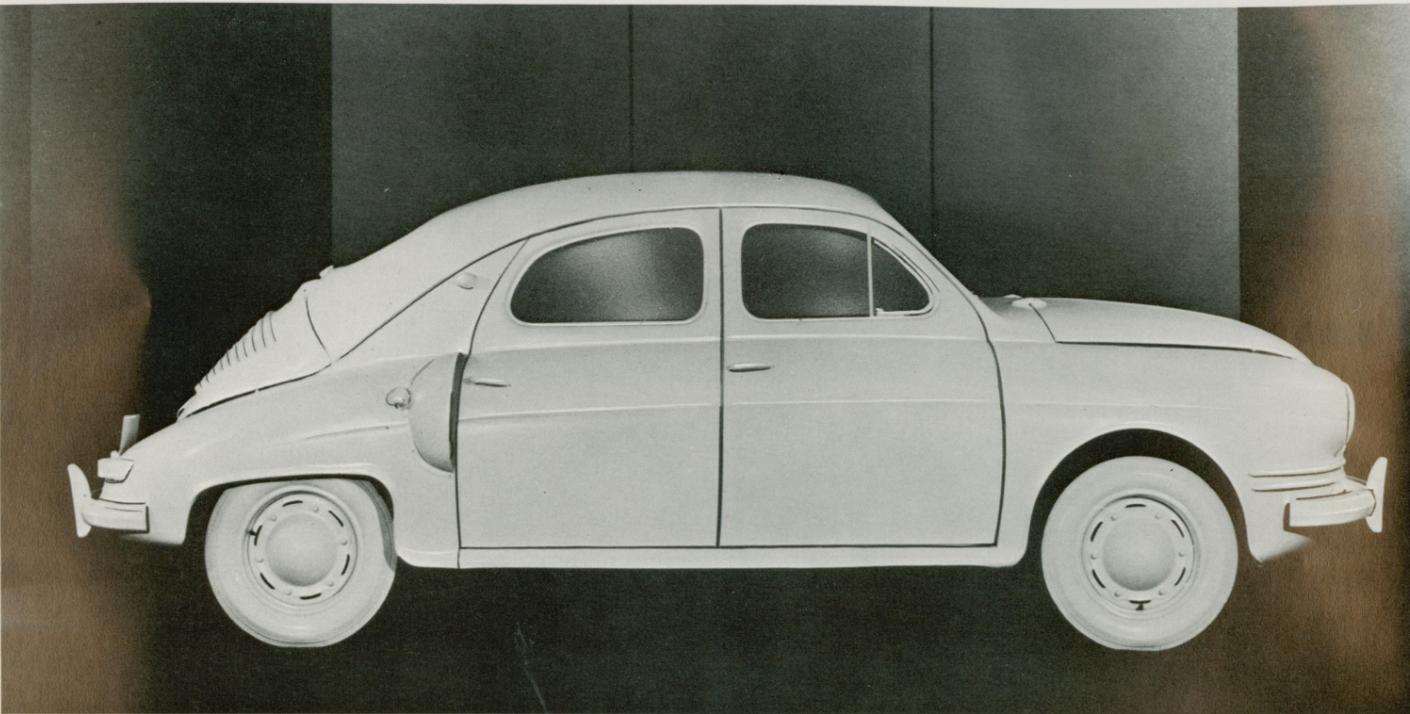
Renault »Erlkönige« auf der IAA 1973



Serien-Modelle
1947-1972

1948 Projekt 108

IAA 1

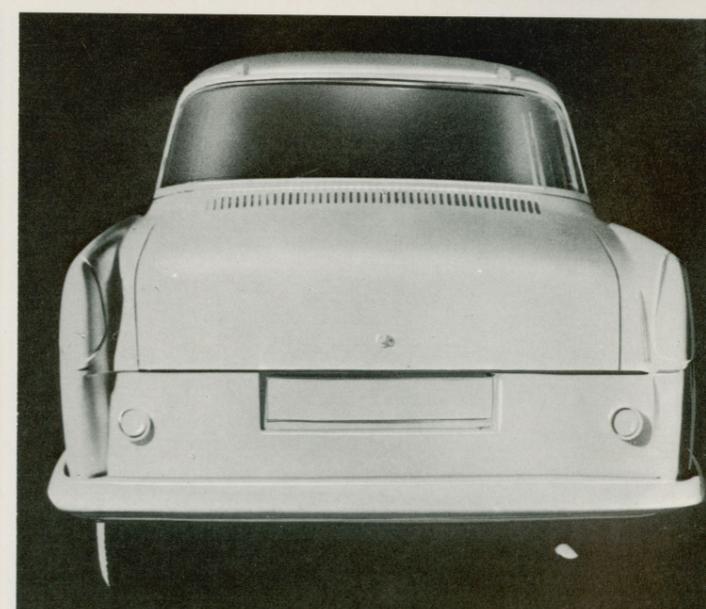
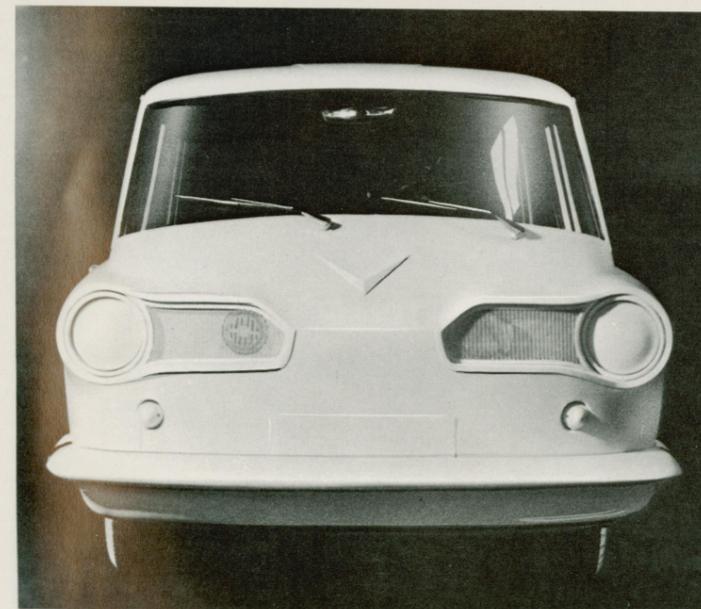
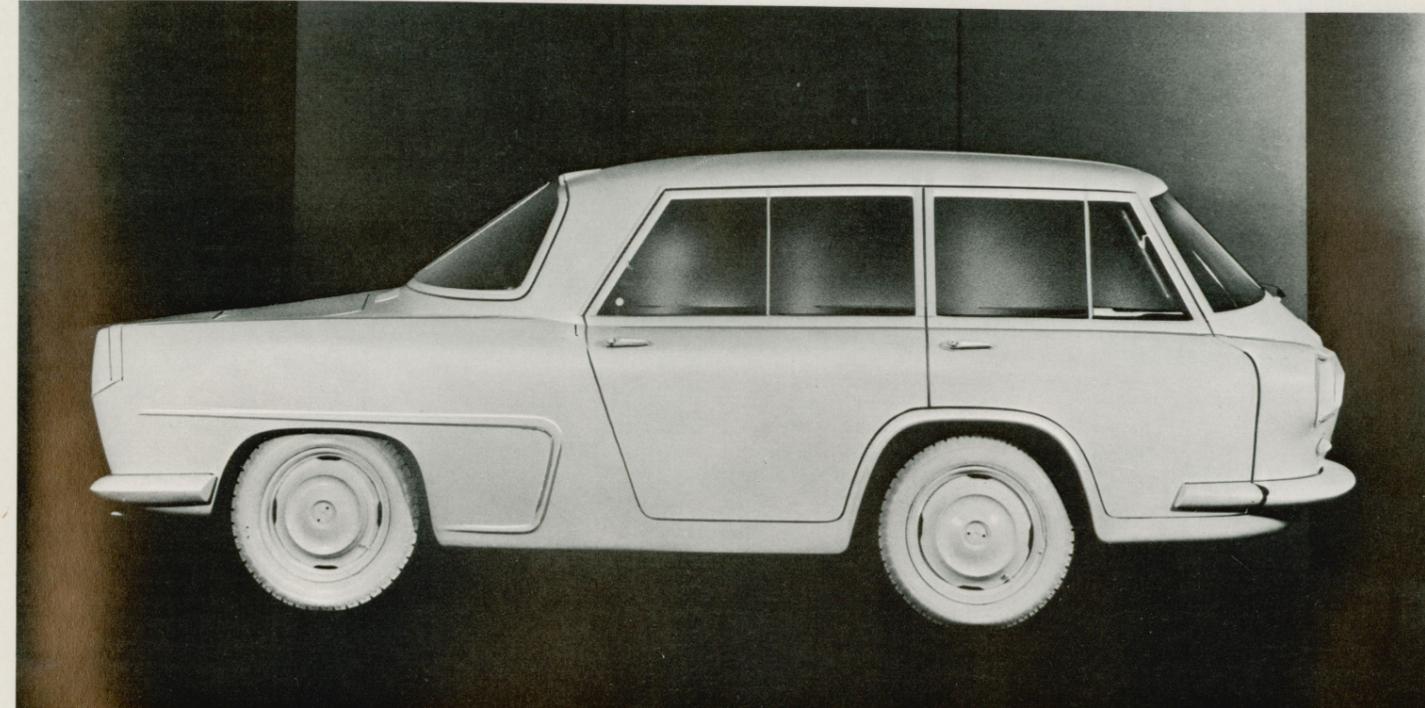


1947 hatte Renault den 4 CV, das erste neue Modell der Nachkriegsproduktion, vorgestellt. In dieser Zeit war man glücklich, wenn man überhaupt ein Auto hatte, denn Autos waren knapp, das Benzin war knapp – alles war knapp. Bei Renault aber plante man bereits unter der Projektnummer 108 ein größeres Modell. Wie der 4 CV hatte es einen Heckmotor. Um den Innenraum besser nutzen zu können, verlegte man das Getriebe unter den Motor. Eine Bauweise, die Jahre später von anderen Konstrukteuren aufgegriffen wurde.

Das Projekt wurde verworfen, weil man bei einer Limousine dieser Größe in der Heckmotoranordnung Nachteile sah. In Serie ging deshalb unter dem Namen Renault Frégate eine andere Entwicklung. Dieser Wagen hätte den Motor vorn und angetriebene Hinterräder.

1957 Entwicklung eines Kompaktwagens

IAA 2

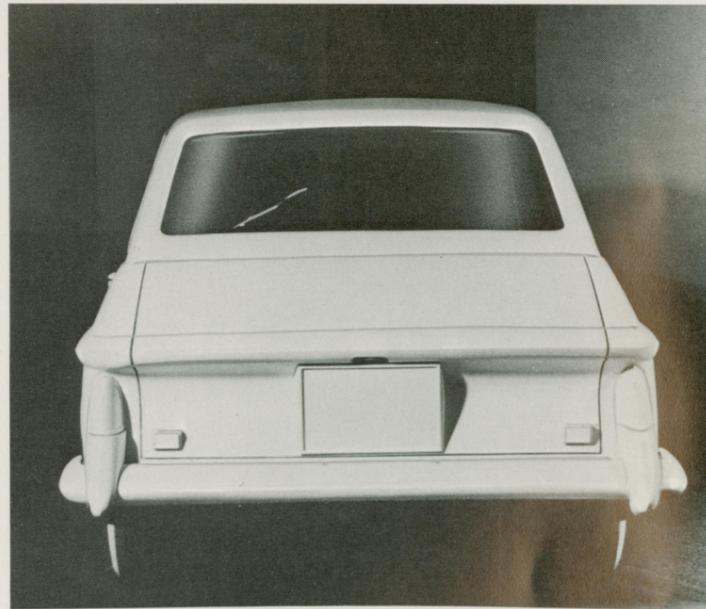
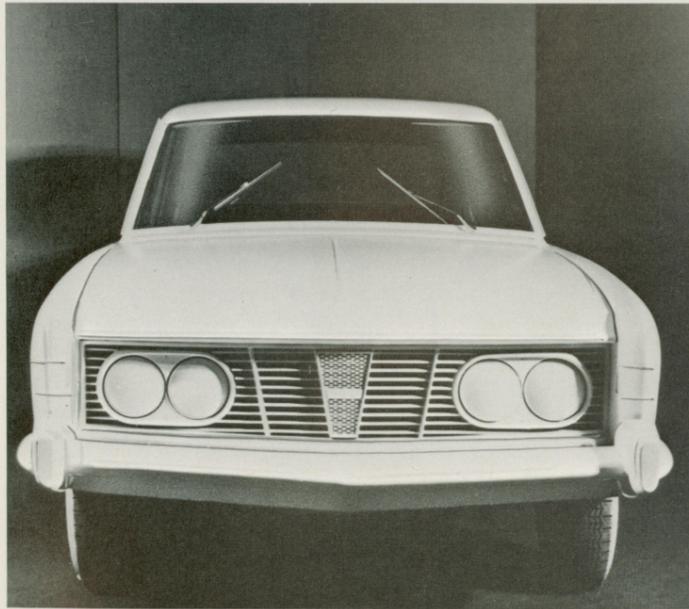
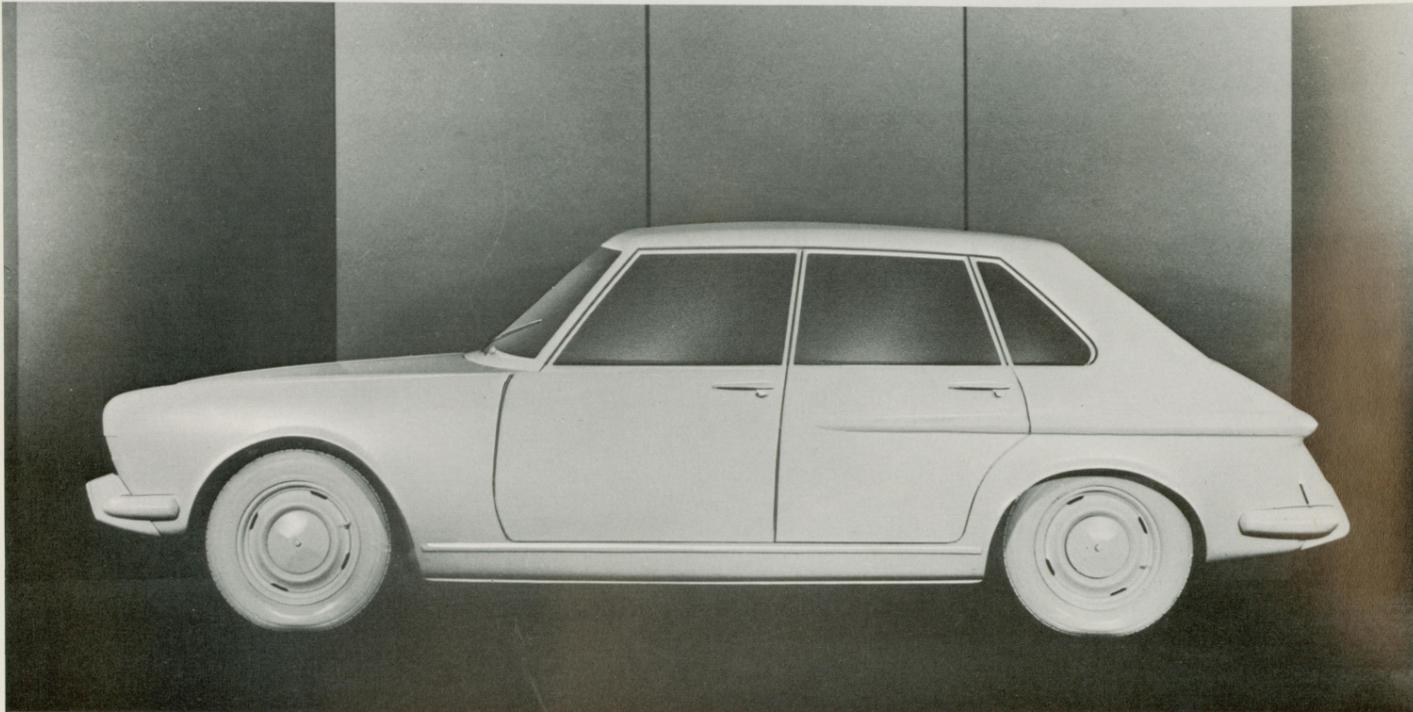


Die wachsende Verkehrsdichte regte Renault bereits 1957 dazu an, eine Limousine mit optimaler Innenraumnutzung zu entwickeln. Man dachte dabei vor allem an ein Fahrzeug, das besonders als Taxi geeignet ist. Bei diesem Fahrzeug sitzen Fahrer und Beifahrer vor der Vorderachse. Das gibt ihnen eine ausgezeichnete Sicht. Der Kofferraum liegt bei diesem Heckmotorwagen zwischen den Fondsitzen und dem Motor.

Das Be- und Entladen mit Gepäck ist bei diesem Wagen schwierig, auch das Einsteigen für den Fahrer ist beschwerlich, weil ihm zwischen Radkasten und Lenkrad wenig Platz bleibt. Auch die Fahreigenschaften entsprechen nicht den Forderungen. Deshalb ging dieses Fahrzeug nicht in Serie.

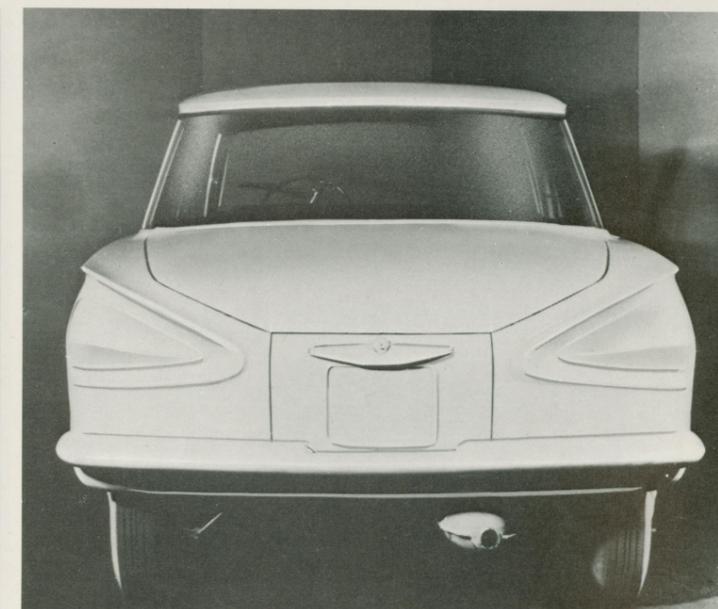
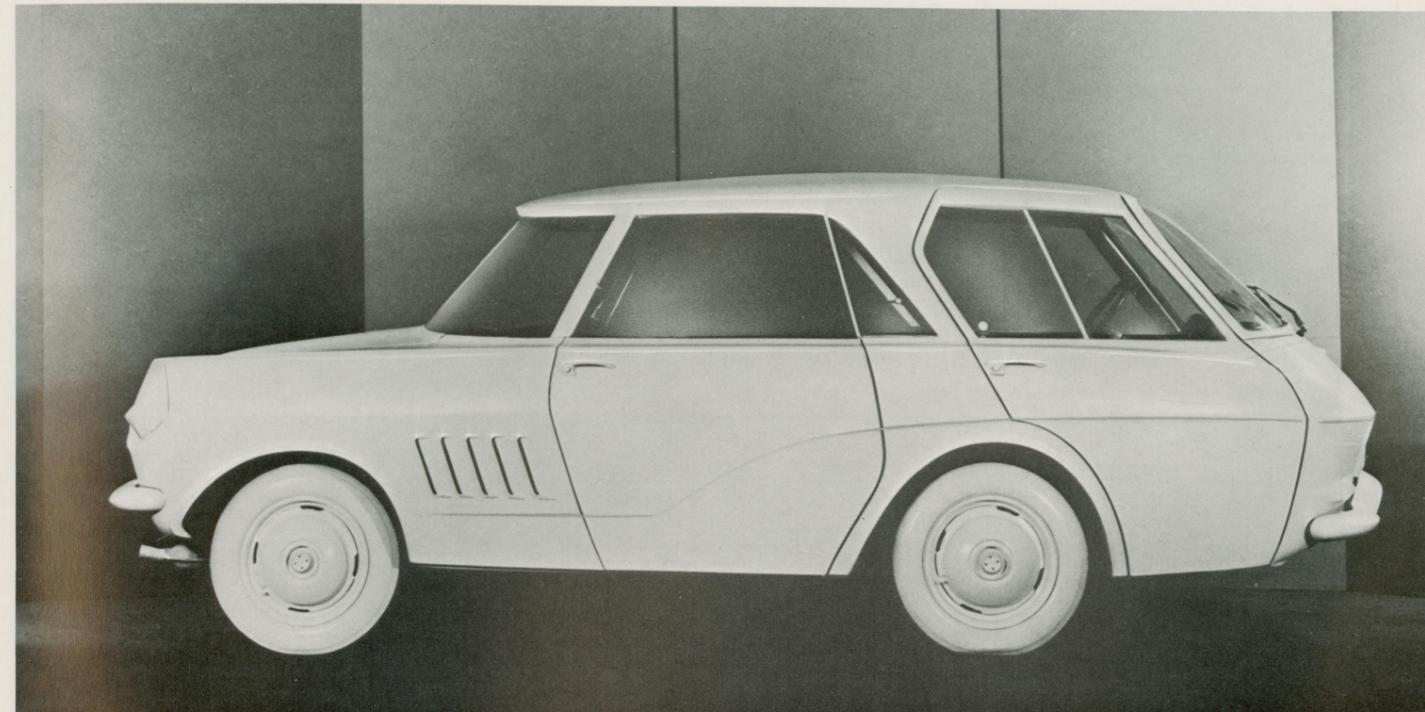
1958 Formstudie für einen großen Wagen

IAA 3



1959 Studie 900

IAA 4

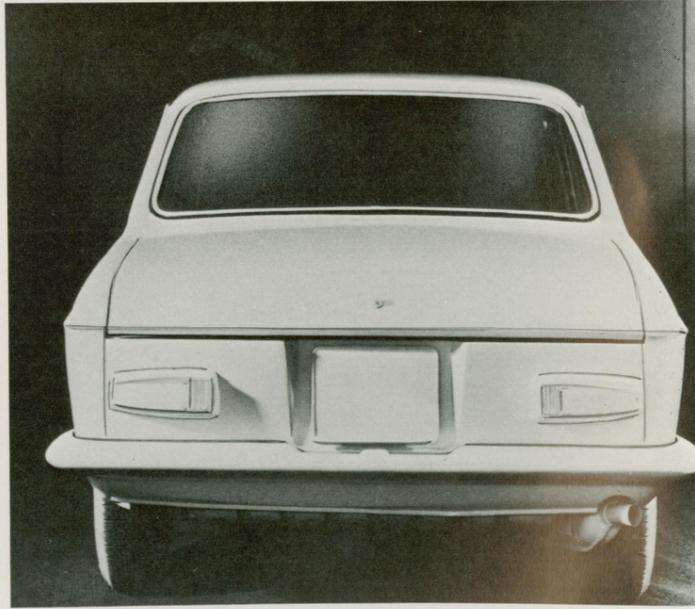
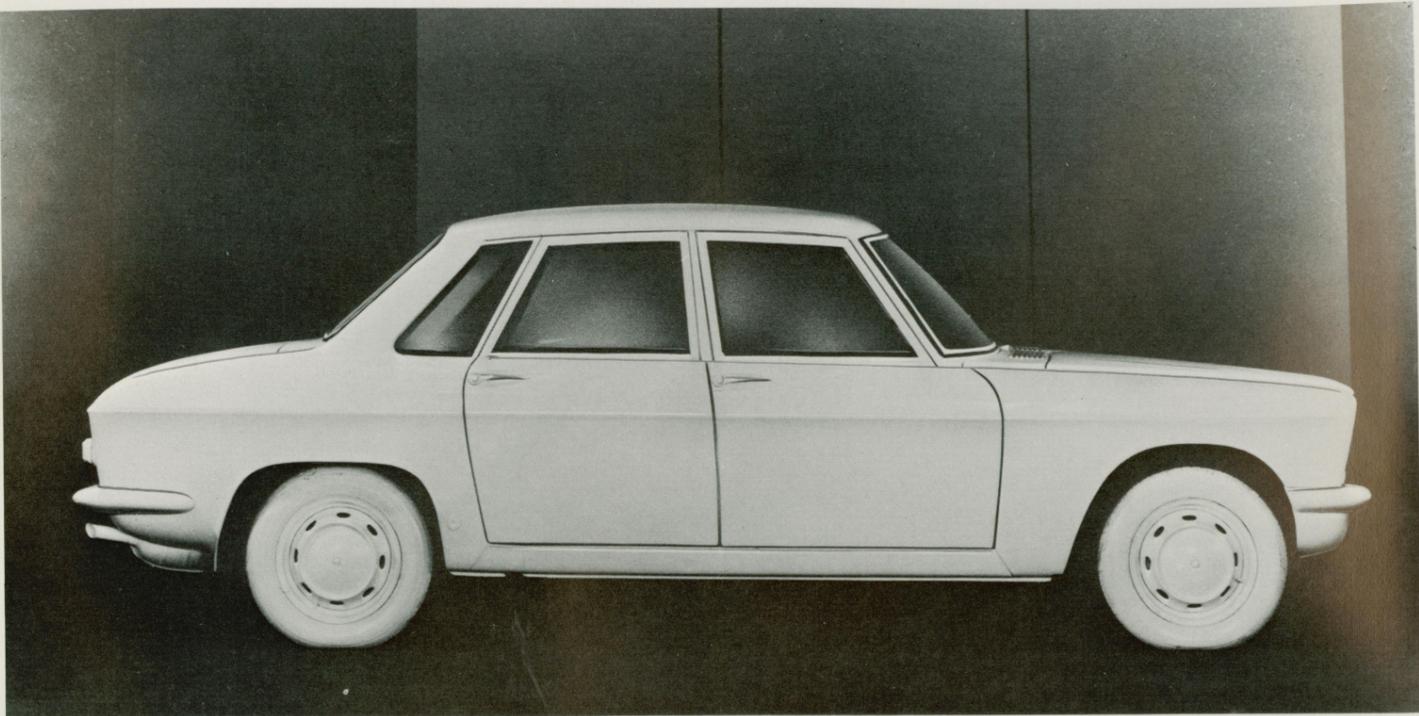


Die Renault Frégate, ein Mittelklassewagen der 1951 in Serie gegangen war, sollte eines Tages abgelöst werden. Zunächst beschäftigte man sich mit Karosserieformen für einen großen Renault. Unter den geschaffenen Entwürfen wurde unter anderem der hier gezeigte bis zur dreidimensionalen Ausführung weiterentwickelt. Er wurde dann „zu den Akten gelegt“. An diesem Fahrzeugmodell aber erkennt man bereits Form-Merkmale des Renault 16, mit dessen Serienproduktion 1965 begonnen wurde.

Die Ideen der konsequenten Raumausnutzung, die in einer Renault-Entwicklung von 1957 bereits verwirklicht wurde, griff man mit der Studie 900 nochmals auf. Auch hier sitzen Fahrer und Beifahrer vor der Vorderachse, der Einstieg zu diesen Plätzen jedoch wurde erheblich verbessert. So kann das Lenkrad zur Seite gekippt werden, damit der Fahrer besser einsteigen kann. Der V8-Motor befindet sich vor der Hinterachse (Mittelmotor), der Kofferraum hinter dem Motor. Durch seine Karosserieform hatte dieses Fahrzeug einen sehr günstigen Luftwiderstandsbeiwert. Es war mit Luftfederung versehen. Obwohl vieles für diesen Wagen sprach, wurde er hauptsächlich wegen seinen Fahreigenschaften nicht für die Serie freigegeben.

1961 Projekt 114- Entwicklung eines großen Reisewagens

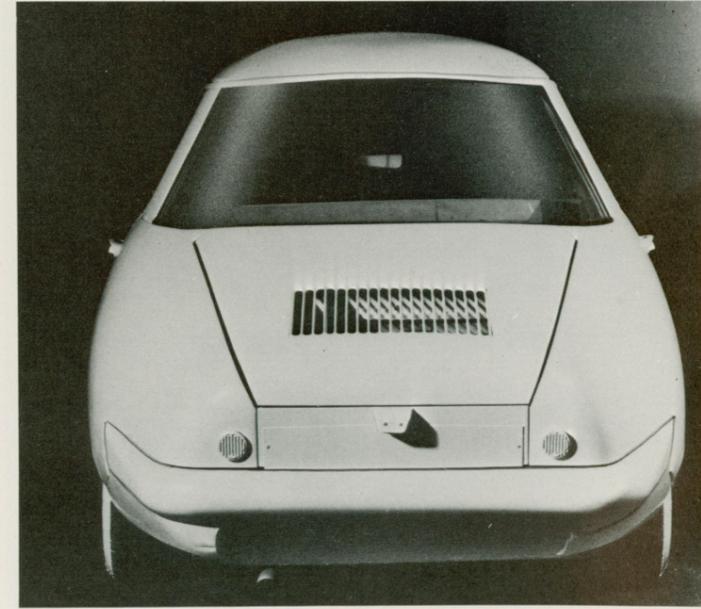
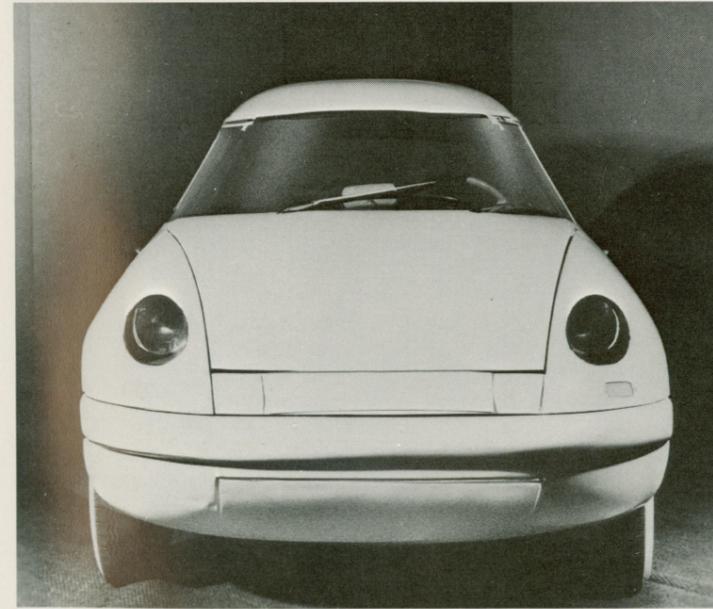
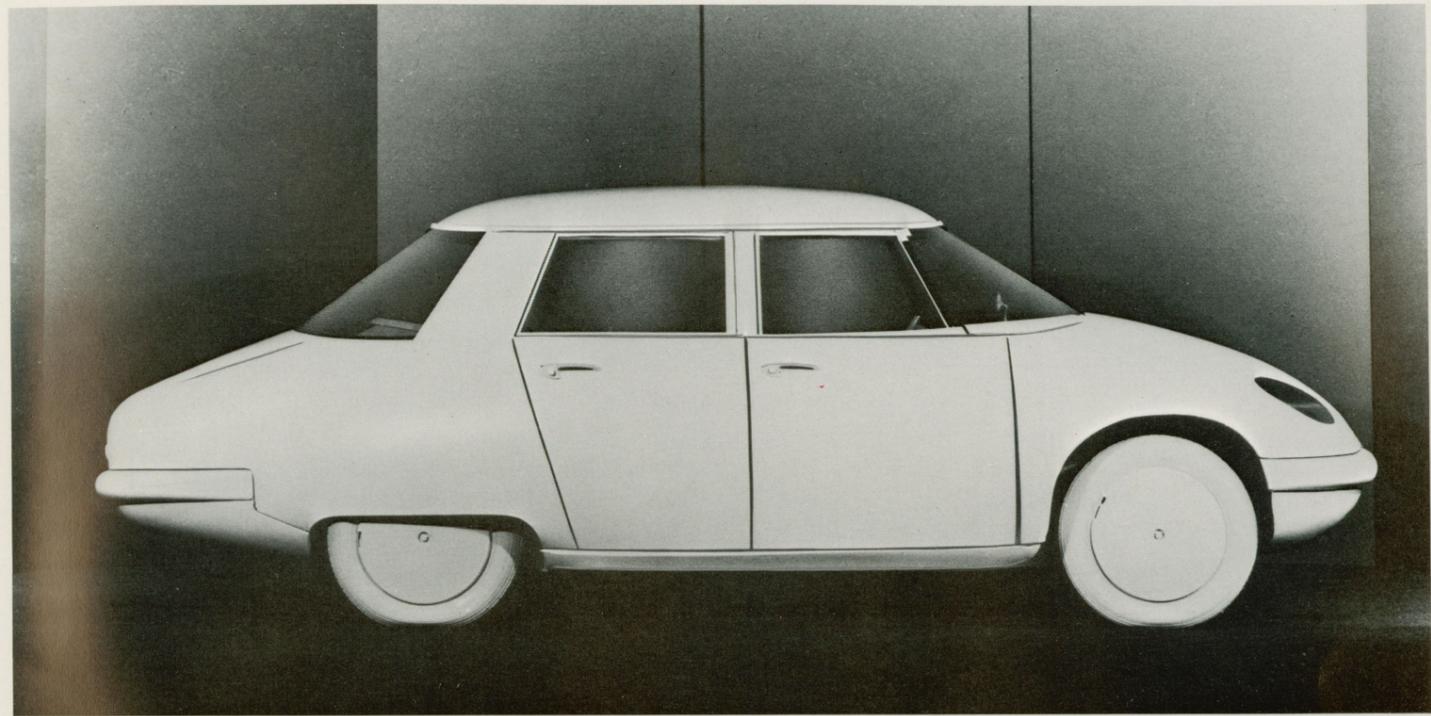
IAA 5



In diesem Jahr liefen bei Renault mehrere Entwicklungen zu einem großen Reisewagen. Eine davon war das Projekt 114. Es ist ein etwas eckig, aber männlich wirkender Wagen mit vornliegendem Motor und Hinterrad-antrieb. Unter der großen Motorhaube ist Platz für einen vier- oder Sechszylindermotor. Dieser Wagen hätte, wäre er in Serie gegangen, hohe Produktionskosten verursacht und wäre deshalb teuer geworden und nur für einen kleineren Käuferkreis infrage gekommen. Ein anderes Projekt wurde weiterentwickelt und als Renault 16 in Serienproduktion genommen.

1962 Studie CX 15

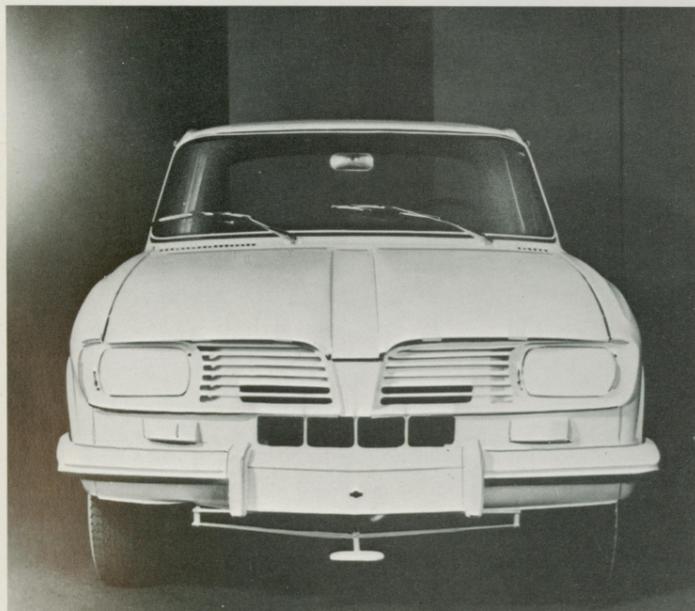
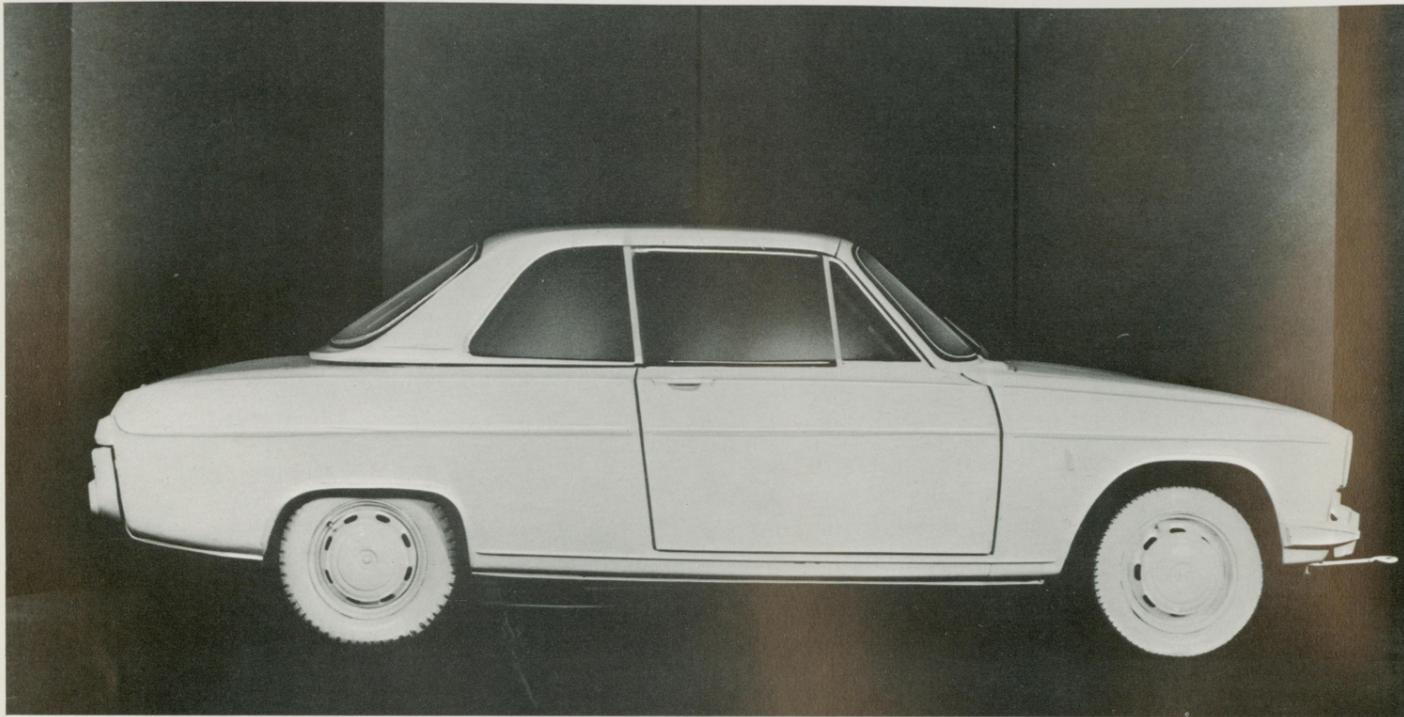
IAA 6



Hier bekamen die Renault-Konstrukteure den Auftrag, einen Wagen mit optimal strömungsgünstiger Karosserie zu entwickeln. Auf die Bodengruppe der Renault Dauphine baute man eine viersitzige Karosserie, deren Luftwiderstandsbeiwert mit 0,15 sehr günstig lag. Mit einem 45-PS-Motor ausgerüstet erreichte dieser Wagen 154,4 km/h und brauchte bei dieser Geschwindigkeit sage und schreibe nur 7,75 l/100 km. Es handelte sich bei diesem Fahrzeug in erster Linie um ein Versuchsobjekt, an dem man Erkenntnisse auf dem Gebiet der Luftströmung sammelte.

1963 Projekt 115- Entwicklung eines Renault 16-Coupés

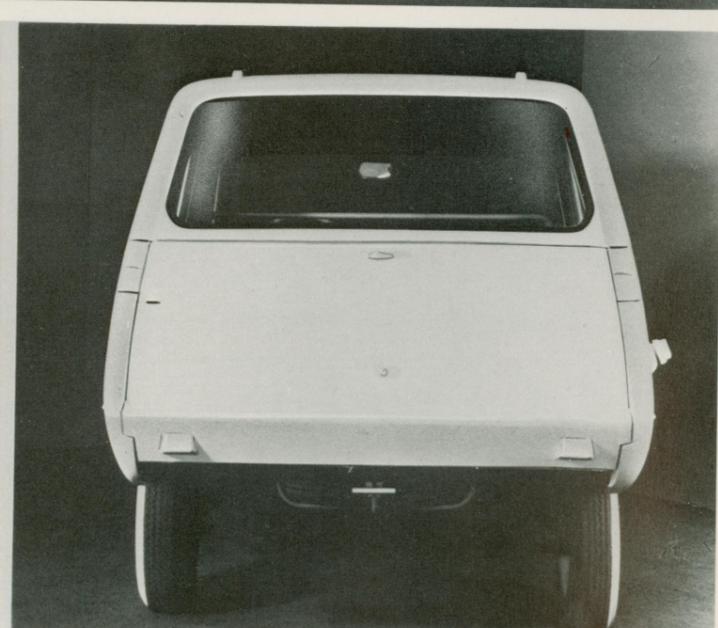
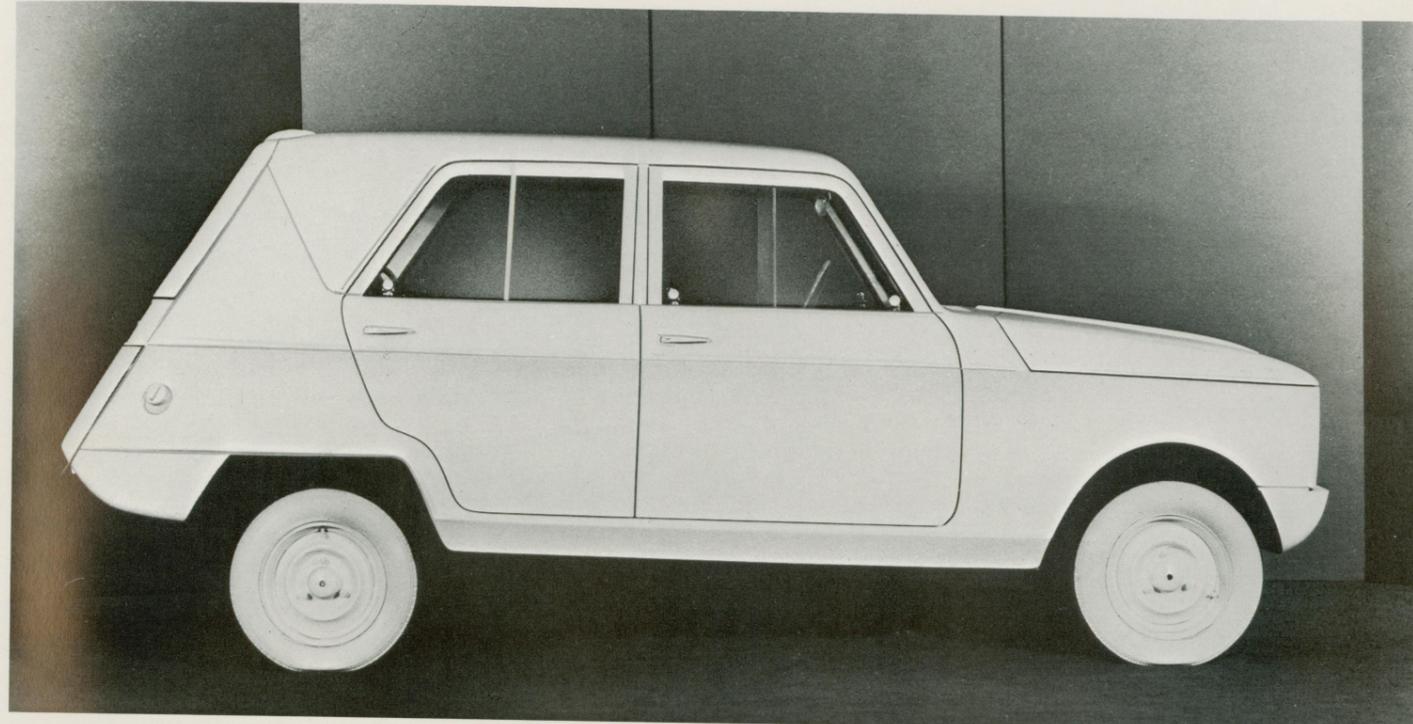
IAA 7



Bei Renault trug man sich 1963 mit dem Gedanken, unter weitgehender Verwendung von Serienteilen des Renault 16 ein Coupé herzustellen. Man hatte frühzeitig mit der Entwicklung dieses Coupés begonnen – der Renault 16 erschien 1965 – um alle Möglichkeiten der Rationalisierung ausschöpfen zu können. Es stellte sich jedoch heraus, daß doch eine fast neue Karosserie notwendig wurde, wenn man keine stilistischen Kompromisse eingehen wollte. Das Coupé wäre zu teuer in der Serienproduktion geworden.

1965 Projekt 118- Entwicklung einer Limousine auf Renault 4-Basis

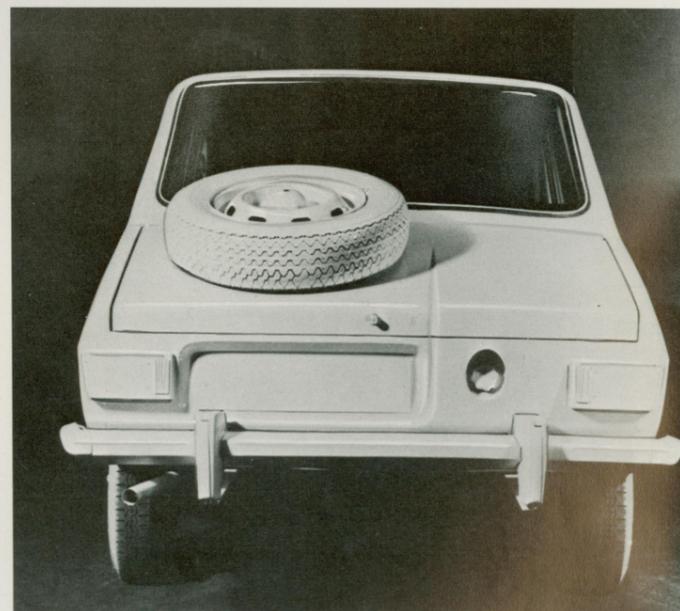
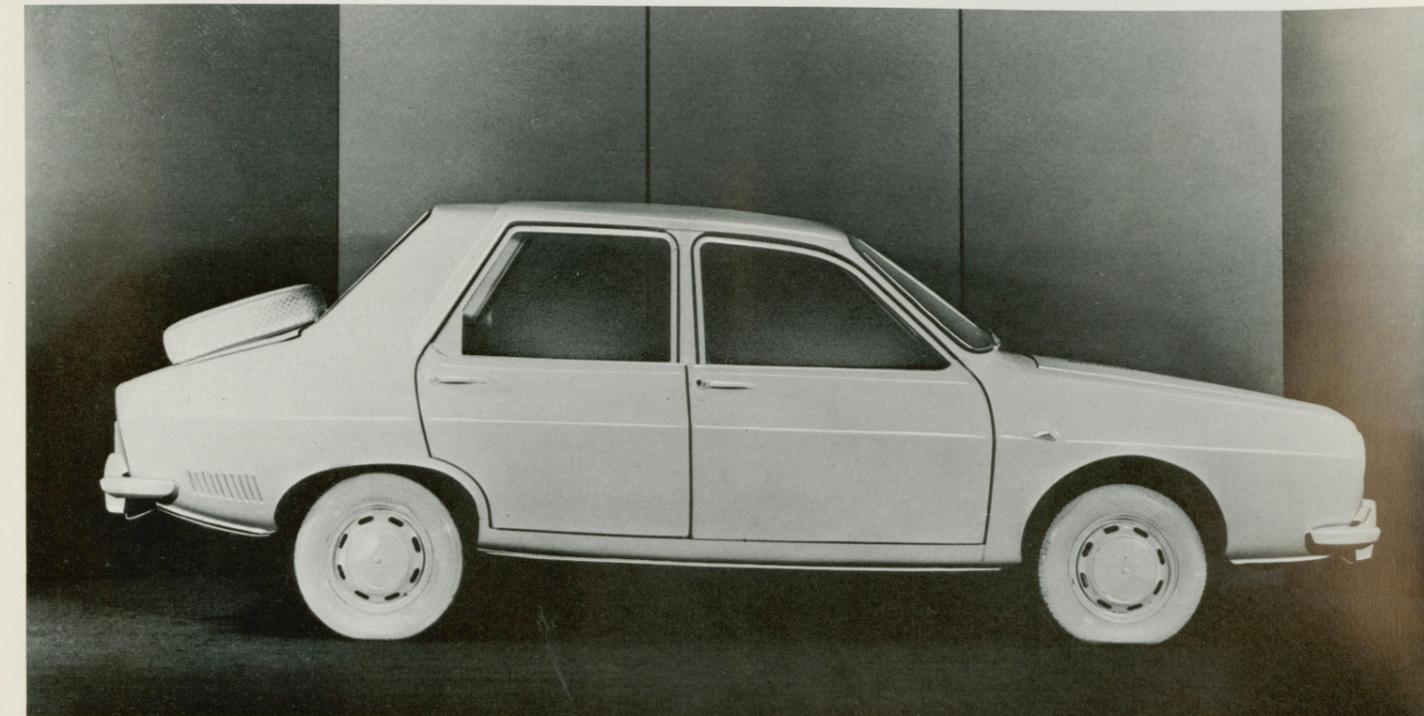
IAA 8



Als der Renault 4 bereits mehrere Jahre in Produktion war, gab man den Konstruktionsauftrag, auf der Basis dieses bewährten Fahrzeugs einen größeren und stärkeren Wagen zu entwickeln. Dazu wurde auch an den italienischen Karosseriehersteller und Designer Ghia ein Auftrag zur Entwicklung einer Karosserie gegeben. Das Ergebnis war dieses etwas rustikal wirkende Fahrzeug. Man entschied sich jedoch für einen anderen Entwurf, der vielseitigere Möglichkeiten bot und mehr den Marketingrichtlinien entsprach – den Renault 6.

1965 Projekt 117- Entwicklung des Renault 12

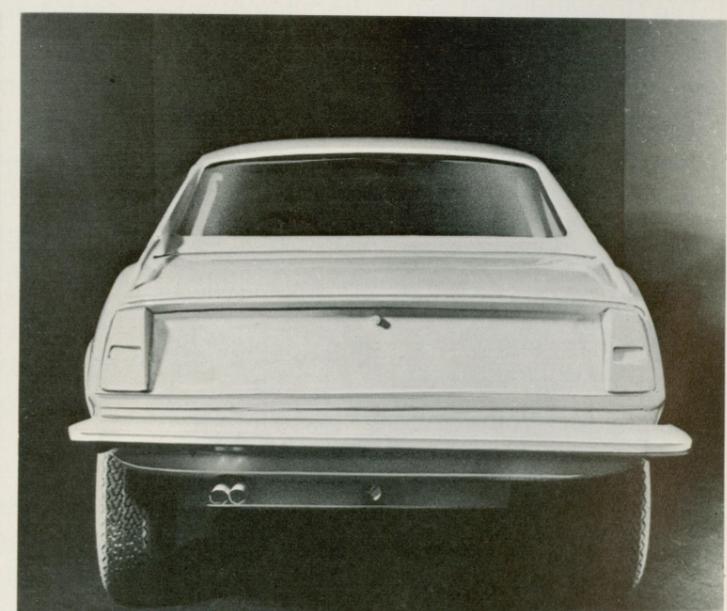
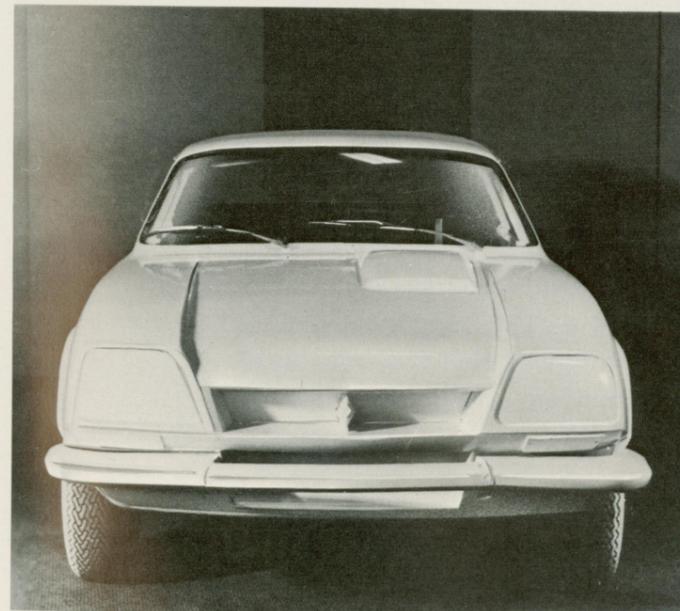
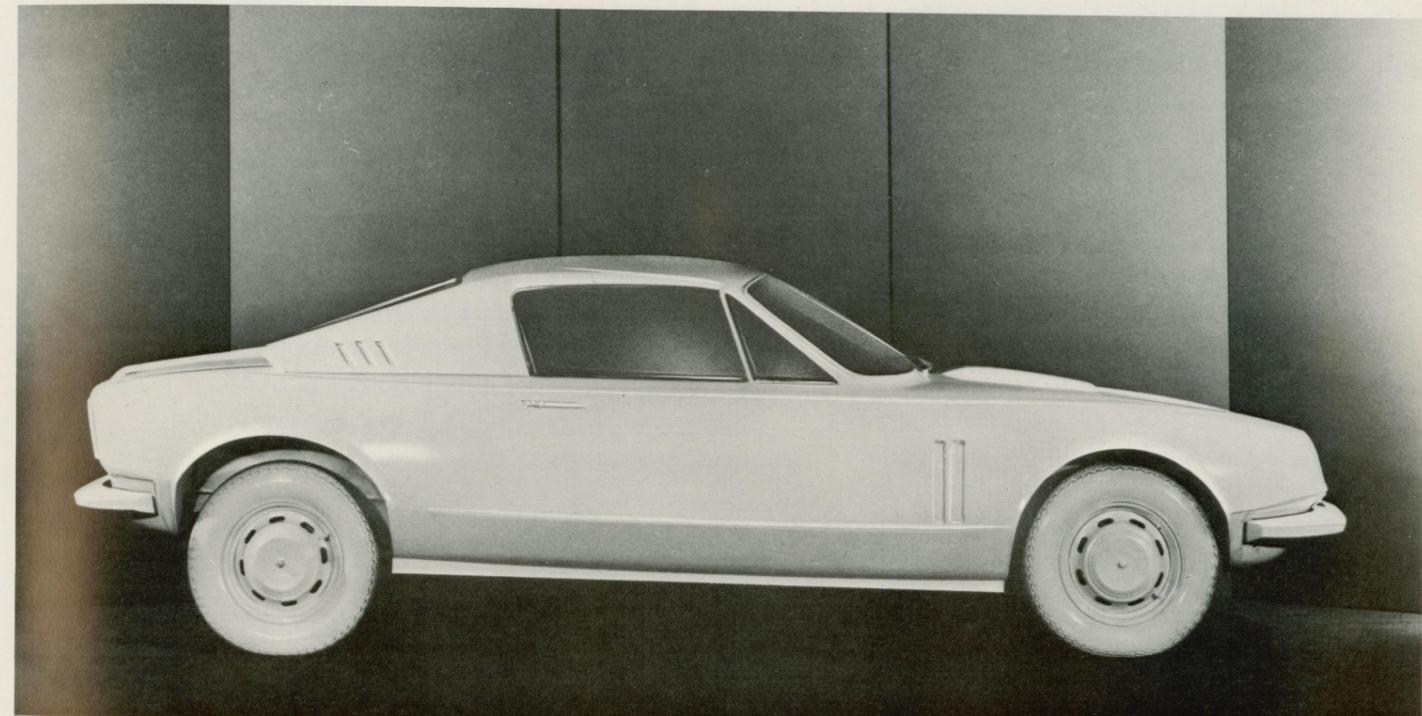
IAA 9



Das Bild zeigt eine Entwicklungsstufe des Renault 12 aus dem Jahre 1965, vier Jahre vor der Aufnahme der Serienproduktion. Die wesentlichen Merkmale des Renault 12 sind deutlich zu erkennen. Einige Besonderheiten fallen auf: der asymmetrische Kühlergrill mit 3 Scheinwerfern und das Reserverad auf dem Gepäckraum. Die beiden äußeren Scheinwerfer waren für Abblend- und Fernlicht, der innere für Halogen-Fernlicht vorgesehen. Diese Anordnung bereitete den Zulassungsbehörden in manchen Ländern Schwierigkeiten und wurde deshalb fallengelassen.

1966 Projekt R. A. G.

IAA 10



1966 griff man die drei Jahre vorher fallengelassene Idee eines Coupés auf Renault 16-Basis wieder auf. Diesmal jedoch sollte es von der Leistung und den Fahreigenschaften her ein echter Sportwagen sein, der nur 2 Sitzplätze hatte. Das schnittige Coupé ging nicht in Serie, weil man ermittelt hatte, daß dafür nur ein kleiner Markt vorhanden ist. Man weiß, daß zwar viele gern einen Sportwagen fahren möchten, sich beim Kauf aber dann doch für ein 4-sitziges Coupé entscheiden. Renault erfüllte dann alle Wünsche mit den Modellen Renault 15/17 und mit den Renault Alpine-Modellen.

Der weite Weg von der Idee zum fertigen Wagen

7 Jahre vergehen meist vom Konstruktionsauftrag bis zum Beginn der Serienproduktion. Renault demonstriert auf dem IAA-Stand, wie dieser weite Weg aussieht. Von der Arbeit des Designers, der Zeichnungen und Modelle anfertigt, über die Untersuchungen im Windkanal bis zum Crash-Test kann man hier die verschiedenen Stationen verfolgen.

Wie entsteht eine Neukonstruktion?
Zunächst muß man wissen, was man will.
Die Frage lautet deshalb:

Welche Merkmale soll das neue Modell haben?

Es gibt drei Gründe, ein neues Automodell zu entwickeln und zu produzieren:

1. Die Notwendigkeit, ein in Produktion befindliches Fahrzeug durch ein neues Modell abzulösen, weil zu erwarten ist, daß das bisherige Modell den Wünschen der Käufergruppe, für die es konzipiert wurde, in einigen Jahren nicht mehr entspricht.
2. Eine Klassenlücke im Modellprogramm zu schließen. Damit bietet man den Kunden, die bereits ein Fahrzeug der eigenen Marke fahren die Möglichkeit, beim Aufsteigen in eine andere Klasse ihrem Fabrikat treu bleiben zu können.
3. Der Wunsch, neue Käufergruppen für die Marke zu erschließen. Man bietet ein Modell an, daß in seiner Gesamtkonzeption und Klasse bisher nicht im Programm enthalten ist.

In allen drei Fällen ist das Ziel klar. Um es aber erreichen zu können, muß das Fahrzeug so genau wie möglich den Wünschen der Käufergruppe entsprechen, für die es produziert werden wird. Vom Beginn der ersten Überlegungen über ein neues Modell bis zur Aufnahme der Serienproduktion vergehen 5–7 Jahre. Wie aber stellt man heute fest, welche Forderungen eine bestimmte Käuferschicht in 5–7 Jahren an ein Automobil stellt?

Die Vorausplanung

Zunächst muß die Zielgruppe, das heißt die Käufergruppe, für die das neue Modell produziert werden soll, genau definiert und abgegrenzt werden. Hierzu ist es notwendig, nicht nur die gegenwärtigen Situationen zu ermitteln, sondern auch zu erforschen, welche Wandlungen in den nächsten 5–10 Jahren zu erwarten sind. Nachdem man eine möglichst genaue Vorstellung der Käufergruppe hat, versucht man Antwort auf die Frage zu bekommen, wie das Fahrzeug sein muß, das von dieser Gruppe gekauft wird. Dazu werden Wirtschaftsfachleute, Psychologen, Soziologen und Techniker herangezogen.

Dabei geht es hauptsächlich um folgende Fragen:

Wie sehen die Wünsche und Forderungen dieser Käufergruppe an ihr Fahrzeug aus?

Wie wird ihre Kaufkraft sein?
Wie ist ihre soziale Stellung, der Umfang ihrer Freizeit?
Wie sieht die Situation auf den Straßen aus?
Welche behördlichen Vorschriften sind zu erwarten?
Wie wird der allgemeine Stand der Automobiltechnik in 5–10 Jahren sein?

Auf alle diese Fragen eine exakt zutreffende Antwort zu erhalten, ist nicht leicht. Da sich vieles nicht mit hundertprozentiger Genauigkeit voraussagen und vorausberechnen läßt, muß immer damit gerechnet werden, daß es Unterschiede zwischen der Theorie (der Voraussage) und der Praxis (der inzwischen Gegenwart gewordenen Zeit) gibt. Die Entwicklung eines neuen Modells jedoch ist ohne diese vorausgehende Forschungsarbeit nicht möglich, wenn man nicht am Markt vorbeikonstruieren will.

Vom Entwurf zum Gipsmodell

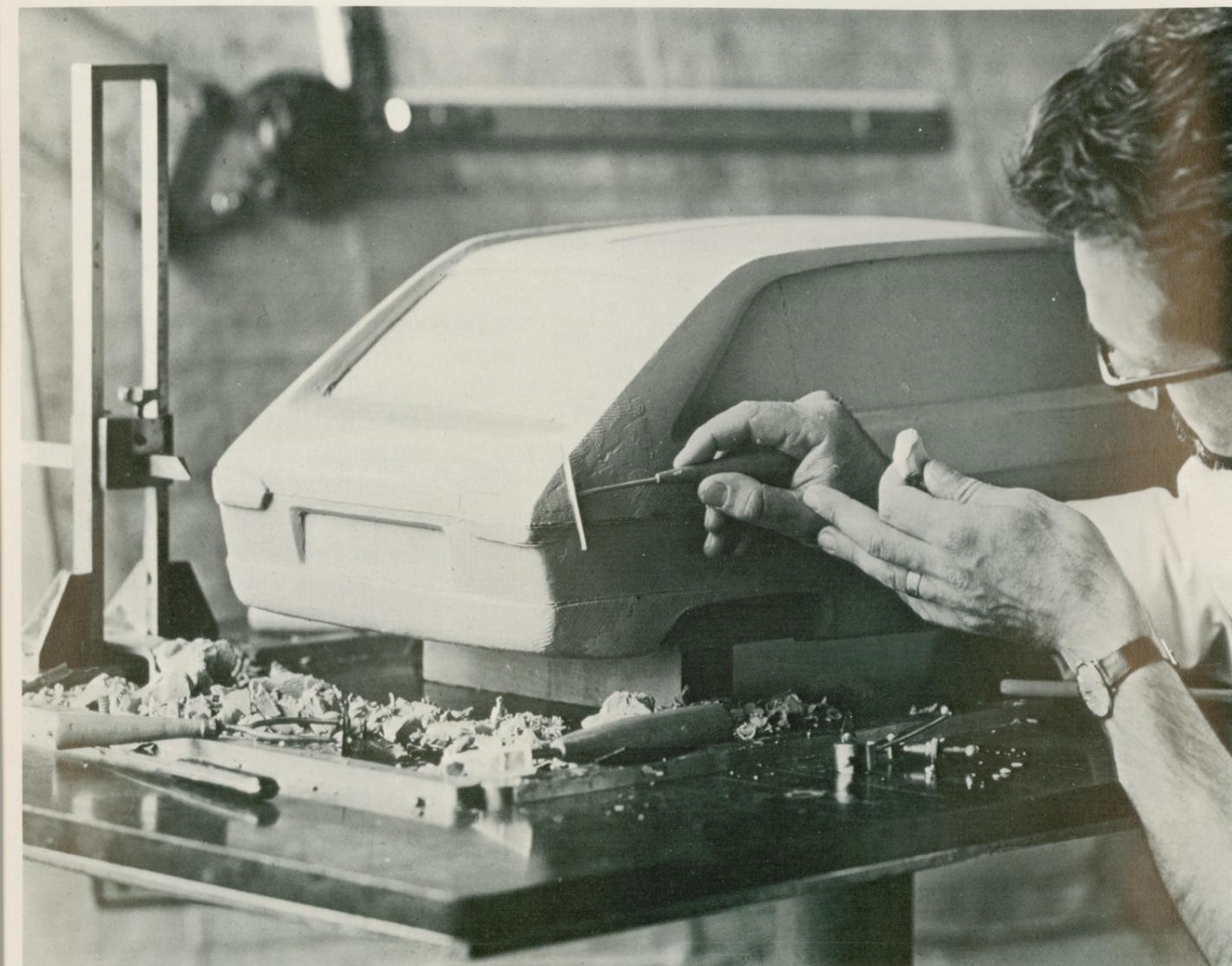
Eine Planungsgruppe stellt vorläufige Richtlinien auf, in denen bereits die wichtigsten Merkmale für das Fahrzeug enthalten sind (Karosserietyp, Fahrzeuggröße, Anzahl der Sitzplätze, Gepäckraumvolumen, Motorleistung, Fahrwerk, Verkaufspreis).

Das Projekt muß nun konkretisiert werden. Im Rahmen der gesetzten Grenzen denken sich die Stilisten und Ingenieure des Konstruktionsbüros eine Reihe von Karosserien und verschiedene technische Lösungen aus. Die besten Entwürfe werden in Form von Modellen aus Modelliermasse im Maßstab 1:5 dreidimensional hergestellt. Sie können einige dieser Modelle auf dem Renault-Stand sehen und so den Weg des Projektes bis zum handgefertigten Prototyp verfolgen. Aber ein solches Projekt kann schon in einem frühen Stadium verworfen werden,

weil es nicht oder nicht mehr genau dem anfänglich festgelegten Ziel entspricht. So kann sich z. B. herausstellen, daß sich wichtige Fakten der Zukunftsuntersuchungen geändert haben. Das Projekt kann auch in einem fortgeschrittenen Stadium abgelehnt werden. Etwa nach Straßenversuchen oder weil sich herausgestellt hat, daß der Herstellungspreis (und somit der Verkaufspreis) die oberste, festgesetzte Grenze überschreiten wird.

Dieses Schicksal haben die Fahrzeuge erfahren, die Renault auf der IAA zeigt. Sie wurden verworfen, um anderen Entwicklungen Platz zu machen, in denen allerdings viele Erkenntnisse verwertet wurden, die an den „Ausgeschiedenen“ gewonnen werden konnten.

IAA 11



Auf dem Renault-Stand kann man einem Designer aus dem Styling-Atelier der Renault-Forschungs- und Entwicklungsabteilung bei seiner Arbeit zusehen. Er zeichnet und modelliert neue Modelle und nimmt dabei auch Anregungen der Zuschauer auf.

Automobil-Designer haben heute keine leichte Aufgabe, denn sie können ihrer Phantasie nur im Anfangsstadium eines Entwurfes freien Lauf lassen. Ist erst einmal die Idee der Grundform einer Karosserie auf dem Papier festgehalten, dann muß überlegt werden, ob sie realisierbar ist. Denn für jede

Neuentwicklung gibt es genaue Richtlinien, in denen die Fahrzeuggröße, die technische Konzeption von Antrieb und Fahrwerk und auch Charakter und Ausstrahlung des gesamten Fahrzeugs festgelegt sind. Der schönste Entwurf nützt nichts, wenn dann das Fahrzeug zu eng wird oder die Herstellungskosten der Serienproduktion in astronomische Höhen klettern würden.

Ein guter Automobil-Designer muß daher Künstler und Techniker zugleich sein, er muß Phantasie besitzen und doch auch Realist sein.

Der erste Entwurf

Zunächst werden nach den gegebenen Richtlinien Entwürfe des Fahrzeugs gezeichnet. Aus dieser Auswahl von Entwürfen wählt man die geeignetsten aus.

Geeignet sowohl in ihrer Formgebung als auch in ihrer praktischen Umsetzbarkeit für die Serienproduktion.

Das Modell im Maßstab 1:5

Von den ausgewählten Entwürfen werden dann aus Modelliermasse, die sich leicht verformen läßt, Modelle im Maßstab 1:5 hergestellt. Das Modell eines in Wirklichkeit 4 m langen Fahrzeugs z. B. ist dann 80 cm lang. An diesem Modell können, da es die erste Darstellung in dreidimensionaler Form ist, noch Formkorrekturen durchgeführt werden.

Von diesem Modell aus Modelliermasse wird dann eine Gießform für ein Gipsmodell hergestellt. Die damit gegossenen Gipsmodelle werden geschliffen und lackiert. Sie geben so bereits eine gute Vorstellung, wie das Original-Fahrzeug aussehen würde. Diese Gipsmodelle dienen der Vorauswahl für die Weiterentwicklung.

„Renaurama“

Man stellt sie vor das „Renaurama“, das ebenfalls auf der IAA gezeigt wird. Es ermöglicht dem Betrachter, die Modelle im Maßstab 1:5 vor dem maßstabgerechten Hintergrund zu sehen. Damit kann man besser beurteilen, wie das Fahrzeug in Originalgröße in seiner Umgebung aussehen wird. Die Modelle, die hier ihr O.K. bekommen haben, werden dann in Originalgröße, ebenfalls aus Gips, hergestellt. Diese Gipsmodelle dienen,

geschliffen, poliert und lackiert, der entgeltigen Entscheidung, ob diese Karosserieform für die Serienproduktion infrage kommt.

2500 Personen sind in der Forschungs- und Versuchsabteilung von Renault beschäftigt, viele davon befassen sich ausschließlich mit dem Thema Sicherheit am Auto. Von der Stabilität und Verformbarkeit der Karosserie über das Fahrverhalten von Fahrzeugen bis zur „Sitzforschung“ wird alles genauestens untersucht. Mediziner, Psychologen und Techniker forschen und suchen nach den besten, realisierbaren Lösungen.

Schon seit 15 Jahren wird diese Arbeit bei Renault mit wissenschaftlicher Akribie und hohem technischen und finanziellen Einsatz betrieben. In rund 1000 Crash-Tests wurde in dieser Zeit das Verhalten der Karosserien bei Unfällen untersucht, wurden neue Lösungen ausgedacht und diese wiederum harten Prüfungen unterzogen. Die dabei gewonnenen Erkenntnisse kommen schon seit vielen Jahren den Serienfahrzeugen zugute. 300 Fahrzeuge und Karosserien wurden allein 1972 bei Renault für diese Zwecke zerstört. Die Crash-Test-Anlage von Renault gehört heute zu den fortschrittlichsten der Welt, auf ihr können auch die kompliziertesten Unfallvorgänge durchgeführt werden. Allein 150 Mitarbeiter sind nur mit den Crash-Tests befaßt.

Ergänzt werden diese Arbeiten durch systematische wissenschaftliche Untersuchungen von echten Unfällen. Im Rahmen dieser Aufgabenstellung wurden bisher 1500 Unfälle medizinisch-technisch untersucht.

Die passive Sicherheit, also die Sicherheit, die Unfallfolgen vermindern hilft, ist jedoch nur ein Teilgebiet der Sicherheitsarbeit bei Renault. Seit jeher hat man der aktiven Sicherheit, die dafür sorgt, daß es möglichst erst gar nicht zu einem Unfall kommt, bei Renault sehr große Bedeutung beigemessen. Der Vorderradantrieb, der den Wagen dorthin zieht, wohin er gelenkt wird, die langen Federwege, die für sicheren Bodenkontakt der Räder sorgen, der lange Radstand und die Gürtelreifen sind das in die Praxis umgesetzte Ergebnis dieser Forschungs- und Entwicklungsarbeit.

Absender:

Drucksache

An die

**Deutsche Renault
Aktiengesellschaft**

Presseabteilung

**504 Brühl bei Köln
Postfach**

Absender:

Drucksache

An die

**Deutsche Renault
Aktiengesellschaft**

Presseabteilung

**504 Brühl bei Köln
Postfach**

Absender:

Drucksache

An die

**Deutsche Renault
Aktiengesellschaft**

Presseabteilung

**504 Brühl bei Köln
Postfach**