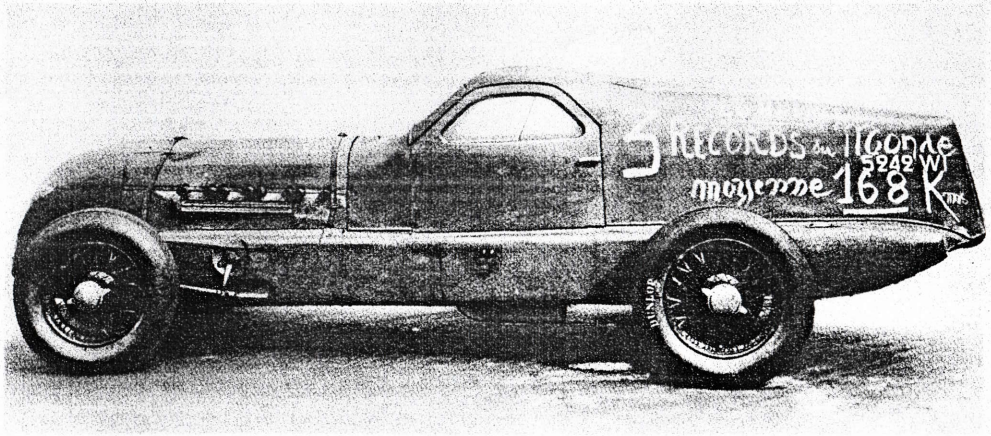
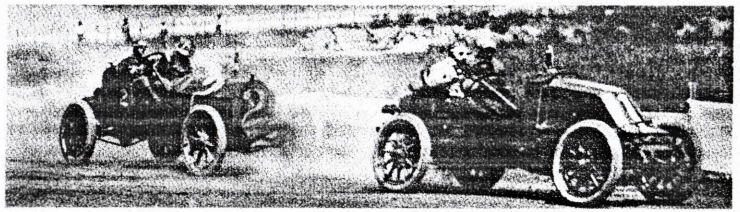


Dieser Renault „Nervasport", mit 38-CV-8-Zylinder-Motor und Spezialkarosserie, fuhr im Jahre 1934 8037 km in 48 Stunden (oben). – Start zum 24-Std.-Rennen von New York des Jahres 1909: der Fahrer des Renaults mit der Start-Nr. 1, Rafallovich, hat die Spezial-Kotflügel, die ihn gegen Steinschlag schützen sollen, noch nicht montiert. Diese Kotflügel waren sein gehütetes Geheimnis (Bild rechts).



Renault-Weltrekorde wurden Geschichte

Seit mehr als 70 Jahren sind Renault-Fahrzeuge immer wieder erfolgreich

Fahrer mit Renault-Wagen sind bereits seit langem bei motorsportlichen Veranstaltungen in aller Welt erfolgreich. Genau genommen begann alles schon 1899.

Kaum waren die ersten Renault-Fahrzeuge 1898 gebaut, da hatten Louis und Marcel Renault sich bereits entschlossen, gegen die Renn-Asse der damaligen Sportwelt anzutreten. Imponierende Motorsporterfolge in sieben Jahrzehnten sind das Resultat.

Die wichtigsten Rennen der Vergangenheit in Stichworten:

1899 siegen die Brüder Renault zweimal als Erste im Rennen Paris – Trouville. Zeit: 4 Std., 41 Min., 21 Sek.

1901 siegt Renault mit einem neuen 8-PS-Wagen in seiner Klasse im Großen Preis von Paris.

Im „Rennen der Verrückten", 1901 von Paris nach Berlin, über insgesamt 1198 Kilometer unter schwersten Bedingungen, bringt Renault bereits beachtlichen Erfolg, 1902, im „Rennen der Rennen" von Paris nach Wien, über 1700 km, siegte Marcel Renault gegen stärkste Konkurrenz auf einem neuen 4-Zylinder-30/35-PS-Renault-Fahrzeug in seiner Klasse. Er langte zwei Stunden vor der errechneten Zeit in Wien an, das Empfangskomitee war noch nicht einmal erschienen.

24. Mai 1903, Rennen Paris – Madrid: zwar erreicht Louis Renault mit einem Vorsprung von 35 Minuten das Kontrollziel Bordeaux, aber sein Bruder Marcel verunglückte bei diesem Rennen tödlich.

1906, beim Ersten Großen Preis des ACF, ist der Schock überwunden: auf seinem roten Renault siegt Szisz mit einer Gesamtzeit von 12 Std., 46 Min., 26 Sek., also mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 101,195 km/h auf der 1248 km langen Strecke.

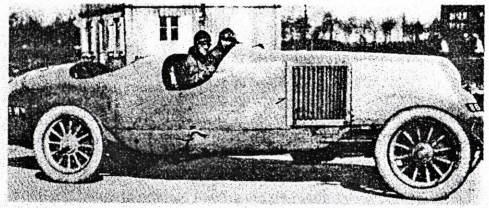
1909: Die 24 Stunden von New York: Sieger Nummer 1 ist Raffalovich auf einem Renault.

1926: Weltrekord des Fahrers Garfield auf einem 40-CV-Renault-Torpedo mit einem Durchschnitt von 173 km/h für 24 Stunden.

1935: der achtzylindrige Renault „Nervasport" ist Sieger der Rallye Monte Carlo und der Rallye Lüttich – Rom – Lüttich.

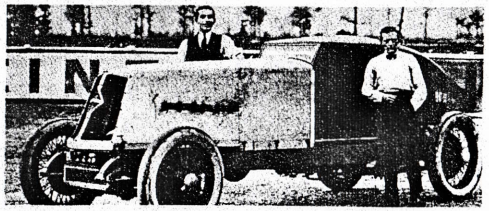
1948: allein fünf Renault-4-CV von 40 in ihrer Klasse gemeldeten Fahrzeugen gewinnen das Rennen von Mont Ventoux, das gleiche Fahrzeug errang den Klassensieg in der Rallye Monte Carlo 1949, es siegt auch 1952 im Tausend-Meilen-Rennen, es gewinnt die Alpen-Rallye und die Rallye Lüttich – Rom – Lüttich. Eine Spezialversion schlägt den Rekord über 1000 km mit mehr als 166 km/h.

1898 bis 1952 – das ist bereits Geschichte. Seither hat Renault nicht geruht: Weitere Lorbeerkränze wurden in großen Motorenschlachten auf den Rennstrecken der Welt errungen.



Am 11. Mai 1925: Garfield und sein Mechaniker Plessier am Lenkrad ihres viersitzigen 40-CV-Torpedo vor ihrem ersten 24-Stunden-Rekord, den sie mit diesem serienmäßigen Touren-Fahrzeug mit einer für die damaligen Verhältnisse erstaunlichen Durchschnittsgeschwindigkeit von 141 km/h absolvierten. Die beiden Männer brachen mit dem gleichen Fahrzeug anschließend noch 17 Weltrekorde. Ein Jahr später setzten sie mit diesem Wagen die Weltrekordserie fort und schlagen alle Rekorde über 500 bis 3000 Meilen, von 1000 bis 4000 km und den 24-Stunden-Rekord mit einer Durchschnittsgeschwindigkeit von 173 km/h. Diese Rekorde festigen für viele Jahre den guten Ruf des Renault-40-CV (links). – Rechte Seite unten: Garfield und Plessier vor dem mit einer Spezialverkleidung versehenen Renault-40-CV-Wagen.

Beim Großen Preis des ACF 1906 passiert ein Renault die Tribünen



Blinken bei »abknickender Vorfahrt«?

„Ich habe ja Vorfahrt!" sagt sich der flotte Autofahrer, er das Verkehrszeichen vor sich sieht, das die abknicke Vorfahrt anzeigt. Aber: ist ein solches Verhalten a richtig? Wäre es nicht doch richtig, auch auf der knickenden Vorfahrtstraße Blinkzeichen zu geben?

Mit diesem so klein erscheinenden aber tatsächlich wi tigen Alltagsproblem hat sich der Allgemeine Deuts Automobilclub befaßt. Er macht in diesem Zusamm hang auf folgendes aufmerksam: Wer einer abknicken Vorfahrtstraße folgt, muß durch Blinken die Richtun änderung anzeigen. Autofahrer, die von einer Neb straße her auf die abknickende Vorfahrtstraße stoß können nämlich sonst nicht erkennen, ob der Wagen der Vorfahrtstraße tatsächlich abbiegt oder gerade weiterfährt. Diese Fahrer müssen dann mitunter läng Zeit warten, so daß es zu Stauungen kommen kann.

Durch das Blinken beim Befahren einer abknicken Vorfahrtstraße wird dieser Stau vermieden. Aber ni nur das: durch das korrekte Blinken beim Einbieger die Abknickung leistet man, abgesehen davon, daß Vorschrift ist, einen durchaus wichtigen Beitrag zum pitel „defensives Fahren". Auch hier gehts um Sicherh