

Renault Dauphine

Kaufberatung

Typengeschichte

Offiziell vorgestellt wurde die Renault Dauphine im Frühjahr 1956 auf dem Genfer Salon. Eine Neuheit war sie zu diesem Zeitpunkt streng genommen nicht mehr, denn die ersten Exemplare dieses Heckmotor-Renaults der zweiten Generation waren bereits im Dezember 1955 vom Fließband gelaufen. Als Nachfolger für den 4 CV und deshalb intern 5 CV genannt, war sie ein Kind des langjährigen Renault-Chefs Pierre Lefaucheur, der ihre Premiere allerdings nicht mehr erlebte: er war im Februar 1955 am Steuer eines Frégate tödlich verunglückt. Seine Amtsnachfolge trat Pierre Dreyfus an, der Großes vor hatte und deshalb zur Eile trieb: die Dauphine sollte endgültig auf dem amerikanischen Markt Fuß fassen und den Anteil, den der 4 CV dort errungen hatte, ausbauen. Und so wurden denn die ersten Dauphines bereits wenige Tage nach Eröffnung des Genfer Salons in die USA verschifft.

Die kleine Heckschleuder hielt, was sich Pierre Dreyfus von ihr erhoffte, und wurde zum Verkaufsschlager — nicht nur in den USA. Schon rasch war ein Tagesausstoß von 1000 Stück erreicht und die Dauphine gehörte auch in unserem Straßenbild zur geläufigen Erscheinung.

Der große Erfolg der Dauphine gerade auf den Exportmärkten ist zweifellos auf ihr attraktives Äußeres zurückzuführen, denn technisch entsprach sie weitgehend dem „Cremeschnittchen“: selbsttragende Karosserie, Einzelrad-Aufhängung (vorne mit Querlenkern, hinten Pendelachse), Vierzylinder-Heckmotor, in der Dauphine durch Erweiterung der Bohrung allerdings auf 845 ccm Hubraum angewachsen. Für den Käufer war — und ist — diese konstruktive Verwandtschaft zum 4 CV kein Nachteil, denn dessen robuste Technik hatte sich bestens bewährt. Zumal die Renault-Ingenieure die Dauphine in zahlreichen Punkten überarbeitet und der höheren Leistung angepaßt hatten — so kam etwa eine verstärkte Bremsanlage zum Einbau. Das entscheidende Verkaufsargument — die neue Karosserie — wartete aber auch mit ein paar handfesten Vorteilen auf: durch ihren längeren Radabstand war sie geräumiger, sowohl im Innenals auch im Kofferraum. Und schließlich bot sie mit ihren verschraubten Kotflügeln ein Maß an Wartungsfreundlichkeit, das gerade heute viele Liebhaber des kleinen Viertürers zu schätzen wissen.

Der 27 PS leistende 850er Motor brachte das nur 635 kg wiegende Wägelchen auf eine Geschwindigkeit von 115 km/h (bei bescheidenem Benzinverbrauch), was vor knapp 30 Jahren dem Klassen-Durchschnitt entsprach. Aber wesentlich mehr war möglich, denn der kleine Vierzylinder galt als sportlich — und so wurde vor allem in zahllosen französischen Werkstätten kräftig PS-gezaubert. Am erfolgreichsten natürlich bei Alpine und bei Gordini, deren Arbeit offensichtlich auch die Firmenleitung in Billan-

entsprechend vorbereitet, wurde der Renner in einer Auflage von rund 2500 Stück gebaut und von Renault unter der offiziellen Bezeichnung „1093“ vertrieben. Heute ist eine 1093er Dauphine natürlich eine absolute Rarität.

Bei allen Sondermodellen betrieb Renault intensive Modellpflege. Daß die hübschen „roues étoiles“, die Sternfelgen mit dem separaten Kranz, schon 1957 verschwanden, wird niemanden gefreut haben, schon eher, daß die Dauphine Export des Modelljahres 1964 sich mit Viergang-Getriebe und vier Scheibenbremsen präsentierte! Auch für reichlich Sonderzubehör war gesorgt: so be-



court beeindruckte, jedenfalls knüpfte Renault zu beiden Unternehmen Geschäftsbeziehungen. Im Fall Gordini führte das zur „Dauphine Gordini“, deren wesentlichste Unterscheidungsmerkmale ein veränderter Zylinderkopf (und daraus resultierende 37,5 PS), ein Viergang-Getriebe (die normale Dauphine begnügte sich mit drei Gängen) und eine luxuriöse Innenausstattung mit originellem Zweifarben-Lenkrad waren. Dieses Sondermodell rannte rund 125 km/h — und wem selbst das nicht langte, konnte einen VD-Kompressor installieren, der aus dem Auto eine fast 150 km/h schnelle Sportlimousine — mit vermutlich begrenzter Lebensdauer — machte. Schließlich konnte bei Renault der bedient werden, der ernsthaft mit der Dauphine Sport treiben wollte — mit der Rallye-Dauphine. 49 PS stark und

fand sich eine automatisch betätigte Ferlec-Kupplung ebenso im Programm wie ein automatisches Jaeger-Getriebe.

Mit dem 1959 vorgestellten Mini debütierte die Kleinwagen-Konzeption der Zukunft — querliegender Frontmotor, Vorderrad-Antrieb — und zeigte den Heckmotor-Autos ihre Grenzen auf. Renault verstand die Zeichen der Zeit und präsentierte 1961 den R 4 — womit die Dauphine natürlich am Ende ihrer Entwicklungsmöglichkeiten angelangt war. Auch wenn sie bis 1971 — wenn auch als Lizenzbau — in Produktion blieb und in diesem Zeitraum 2.120.220 mal produziert wurde.

Mängel und Schwachpunkte der Dauphine

Karosserie und Aufbau

Wie alle Autos der fünfziger Jahre ist auch die Dauphine von Renault robuster und in dickerer Blechqualität ausgeführt als spätere Nachfolger. Das verhindert eine Korrosion aber keineswegs, weil die Rostvorsorge an selbsttragenden Karosserien bei Erscheinen des kleinen Viertürers noch in den Kinderschuhen steckte.

Deshalb weist auch dieses Automobil an den typischen Stellen aller Pontonkarosserien mehr oder minder schweren Rostfraß auf. Problematisch sind dabei die Längsholme, die erst nach Abbau der Kotflügel richtig bearbeitet werden können. Richtig schwierig stellt sich die Situation an den „Kiemen“ bei den hinteren Türen dar, weil dort Luftkanäle zum Motorraum abgehen, die für den innenliegenden Wasserkühler von großer Bedeutung sind.

Sowohl im Bereich der Vorderradaufhängung (an der querliegenden „Dreikanttasche“) als auch hinten neigen die Längsholme zu schweren Rostschäden, die in beiden Fällen nur durch Ausbau der Radaufhängung behoben werden können.

Bei Schweißarbeiten im Bereich der Halbachse hinten rechts muß der am Wagenboden liegende Tank ausgebaut werden — daß der Einfüllstutzen idiotisch im Motorraum liegt, haben die Autotester der damaligen Zeit oft genug bemängelt.

Auch die Dreiecksbleche am Wagenboden (Fußraum/Spritzwand) neigen lagebedingt zu Rostbefall — wer hier schweißt ohne die Fußmatten und den Bodenbelag herauszunehmen, ist blauäugig — ein Eimer Wasser in Griffnähe hat aber auch nach Ausbau aller brennbaren Dinge schon manchen Werkstattbrand verhindert.

Dauphine-Besitzer sollten im übrigen den langen Winter nutzen, um alle vier Kotflügel, die Hauben und Türen abzuschrauben, um deren Falze und Kanten eingehend zu überarbeiten. Dann liegen auch gleich die Kanten am Karosseriekörper frei und kön-

nen mitbehandelt werden.

Eine wichtige Inspektion sollte dem Wagenbug gelten, die Motorhaube muß einwandfreie Passungen haben und der Zughaken der Verriegelung der „Ersatzradschublade“ muß gängig sein. Selbst kleine Unfallschäden im Bugbereich zeigen sich durch Mängel an dieser Stelle hinter der Stoßstange.

Die Technik

Der Motor der Dauphine gilt als robust und sehr sparsam, seine Lebenserwartung ist sehr hoch, so lange der Langhuber (Bohrung 58 mm, Hub 80 mm) nicht über seine 4250/min beansprucht wird. Obwohl vom Werk aus thermisch gesund, bedarf seine Wassertemperatur dennoch gelegentlicher Beobachtung. Besonders bei wenig gepflegten Autos ist der Kühler des geschlossenen Systems oft verschlamm und dem kleinen Vierzylinder im Heck wird es zu warm — eine zerstörte Kopfdichtung ist dann noch die geringste Folge. Ansonsten ist das Triebwerk ein echter Dauerbrenner, der heute, wenn auch anders herum drehend, im R 4 immer noch seinen Dienst versieht — einziger Langzeitmangel sind die Novotex-Stirnräder, die im Alter (wie menschlich) zu Zahnausfall neigen, was aber zumindest bei niedrigen Drehzahlen nicht zu schwerwiegenden Schäden führt. Scharfes Fahren schadet vor allem den Kreuzgelenken der

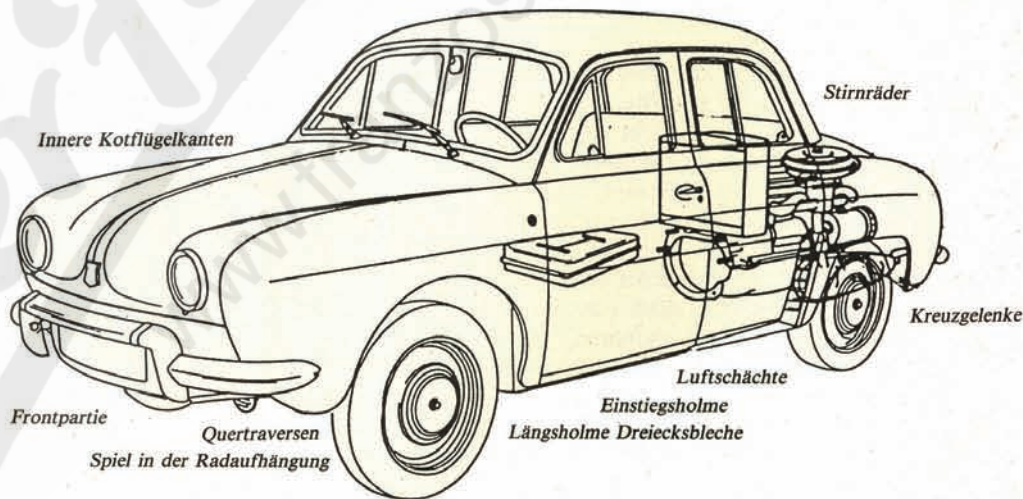
Steckachsen, Spiel läßt sich nur bei aufgebocktem Wagen und eingelegetem Gang feststellen und ist in geringen Toleranzen kein Grund zur Panik. Die Gummibälge über den inneren Gelenken sollten riß- und beschädigungsfrei sein.

Dauphine mit 6-Volt-Anlage haben eine insgesamt schwächer ausgelegte Elektrik, was jedoch für alle Automobile gilt. Dafür konnte man diese Ausführung aber auch noch ankurbeln, wenn dem Anlasser, gleich aus welchen Gründen, einmal „die Puste wegblieb“. Die 12-Volt-Autos waren da schon unproblematischer, lediglich der Batteriekasten im Frontkofferraum korrodierte an seinem Boden gern. Die Zündspule liegt so geschickt hinter dem Motorblock, daß nur bei schnellen Regenfahrten (durch angesaugtes Sprühwasser) mit Aussetzern gerechnet werden muß.

Allgemeines

Ersatzteile für den kleinen „Thronfolger“ des 4 CV sind natürlich vielfach nur mit ausdauerndem Suchen zu beschaffen, vor allem Karosserie-Teile — Freunde gallischer Autos verschmähen aber selten das „savoir vivre“ unseres Nachbarlandes, und da sucht es sich dann sehr angenehm ...

Der Kauf einer Renault Dauphine kann also heute wieder ganz besonders reizvoll sein, vielleicht auch, weil sie voll homologiert war und damit für historische Sportveranstaltungen bald wieder interessant wird. Aber auch wenn man damit keine Mille Miglia-, Monte



Technische Daten Renault Dauphine

	Dauphine	Gordini	R 1093
Motor	Vierzylinder-Reihenmotor; wassergekühlt; 845 ccm Hubraum (Bohr. x Hub: 58 x 80 mm); untenliegende Nockenwelle; hängende Ventile, über Kipphebel und Stoßstangen betätigt; nasse Zylinderlaufbüchsen; dreifach gelagerte Kurbelwelle;		
PS bei 1/min	26,5 bei 4200/min 26,5 bei 4500/min	37,5 bei 5000/min	49 bei 5600/min
Verdichtungs-Verhältnis	7,75 : 1 / 8 : 1	8 : 1	9,2 : 1
Karosserie	4-türig, selbsttragend		
elektr. Anlage	6 Volt, später 12 Volt		
Vorderrad-Aufhängung	Querlenker mit Schraubenfedern, Torsionsstab und Teleskop-Stoßdämpfern		
Hinterrad-Aufhängung	Pendelachse mit Schraubenfedern und Teleskop-Stoßdämpfern		
Länge x Breite x Höhe	3950 x 1520 x 1440 mm		

Carlo- oder Tour de Corse-Traditionen aufleben lassen will: ein alltagstauglicher Tourenwagen der kleinen Klasse ist sie allemal. Der Renault-Oldtimer Club, K.-P. Fanslau, Rochusstr. 4 in 5042 Erftstadt, hilft gern in allen Fragen weiter und freut sich, neue Mitglieder kennenzulernen. Wir danken Herrn Fanslau für seine freundliche Unterstützung.

d.g./j.h.