

„Um Gottes willen“, stöhnt es aus der Kabine des Renault 21 TXE Catalyseur Injection, die ich beifahrerseits gerade entern will. Mit Alarmstart hechte ich ins Innere. Der Formel-1-Pilot Christian Danner hängt zusammengesunken im Fahrersitz der neuesten Frontantrieb-Limousine aus den Werkstätten des französischen Staatsbetriebes. „Was ist denn passiert, Christian?“ frage ich hastig. „Das – das Armaturen Brett. Ausgerechnet eine Digitalanlage haben die Franzosen dem TXE verordnet“, nörgelte er. „Wo ich diese ‚Christbäume‘ doch gar nicht ausstehen kann.“ Seine Abneigung gegen digitale Anzeigen geht sogar soweit, so erfahre ich alsbald, daß er in jedem Rennwagen, der ihm in die Finger gerät, die in letzter Zeit in Mode gekommenen Digitaldisplays durch Rundinstrumente ersetzen läßt.

Der TXE muß das Schicksal seiner Kollegen aus der Rennsportklasse nicht teilen. Anfänglich zwar murrend, im Verlaufe der Testfahrt jedoch zustimmend knurrend, entdeckt Christian am Volant des Prüflings die Vorzüge elektronischer Flüssigkristall-Digitalanzeigen. Permanent sichtbar: Anzeigen über den Betriebszustand des Triebwerks, über Ölstand, Tankinhalt, Wassertemperatur, Drehzahl und Geschwindigkeit. Bei vorauszusehenden Defekten meldet eine orangefarbene Schrift die zu erwartenden Schäden und rät zum Service. Bei bereits eingetretenen Havarien diagnostizieren rote Lettern das Unheil und befehlen: Stopp!

Das Arsenal der wahrgenommenen Krankheitsbilder reicht von der falsch justierten elektronischen Benzineinspritzung über abgenutzte Bremsbeläge bis zu fehlendem Öldruck oder überhitztem Motor. Auf Anfrage spendet der Bordcomputer Informationen zur Fahrt aus reichem Füllhorn: aktueller Treibstoffvorrat, derzeitiger Aktionsradius, momentaner Verbrauch, durchschnittlicher Kilometer, Durchschnittstempo seit der letzten Nullstellung. Nach ausgiebiger „Berg-und-Digi-Tal-Fahrt“ ist Christian bereit, dem elektronischen Anzeigesystem der „genialen Limousine“ (Prospekttext) ein hohes Maß an praktischem Wert zuzugestehen: „Sorry, mein Vorurteil war falsch!“

Nicht erst um die Gunst des Rennfahrers kämpfen müssen Heizung und Gebläse. Sie kriegen ihr Lob schon bei der ersten Inbetriebnahme. „Alles sehr übersichtlich und hervorragend plazierte. Die Hebel liegen da wie auf einem Tablett – das Optimum an Bedienungs-freundlichkeit.“

Die Teststrecke führt auf ein Straßenstück mit Baustelle. „Soll ich mal Slalom fahren?“ fragt Christian und steuert den Viertürer, ohne meine Antwort abzuwarten, in wilden Schlangenlinien zwischen den Begrenzungspfählen durch. „Fahrverhalten neutral bis leicht untersteuernd, problemlos zu bändigen“, kommentiert er, meine Entsetzensschreie übertöndend. „Baut er nicht etwas zuviel

Seitenneigung auf?“ wage ich leichenblaß einzuwenden. „Genau das richtige Quantum!“ werde ich belehrt. „Seitenneigung ist ein Instrument, um dem Fahrer in einer Kurve mitzuteilen: Vorsicht, du bist schnell! Wagen ohne Seitenneigung verleiten den ungeübten Fahrer, sein Können in schnell gefahrenen Kurven zu überschätzen. Das andere Extrem, starke seitliche Neigung des Wagens, ist allerdings auch

nicht gut. Da fühlt man sich dann wie auf einem Schiff in Seenot.“

Beim Auf-den-Zahn-Fühlen des 2,2-Liter-Einspritzer-Katalysatortriebwerks registriert der Grand-Prix-Pilot ein „unbändiges Temperament“: Mit „sehr drehfreudig, gutes Durchzugsvermögen, genügend Saft“ wird der 4-Zylinder-110-PS-Motor charakterisiert. Dann macht sich der PENTHOUSE-Tester daran, den Drehzahlbegrenzer aufzuspüren. Der Rotbereich fängt bei 5500 U/min an. Christian dreht den Motor unbeirrt höher. Bei 7000 U/min (!) ist immer noch kein Einsetzen eines Drehzahlbegrenzers spürbar. Endlich hat Christian ein Einsehen mit dem gequälten Aggregat und läßt den Zeiger des Drehzahlmessers in den Grünsektor zurückschnellen. Ich atme auf. Die Vision eines an Überhitzung krepierenden Motorblocks verfliegt. Christian lacht. Für ihn ist das Alltag. Seine Formel-1-Rennwagen entwickeln selbst mit funktionierenden Drehzahlbegrenzern Selbstmordabsichten.

Auf einer kleinen Paßstraße erprobt Danner die Elastizität des Motors. Er läßt die Tourenzahl im 5. Gang auf 1000 U/min sinken und gibt dann wieder Gas. Der Renault 21 TXE beschleunigt zaghaft, aber ohne zu stottern. „Einwandfrei!“ diagnostiziert Christian.

Auf der Autobahn erfährt der TXE dann seinen Höchstgeschwindigkeitstest. 202 km/h sind auf dem Tacho abzulesen. Die Motorengeräusche bilden selbst bei Topspeed keine Ärgernisquelle.

Bei der Inspektion des Gepäckabteils stellt der Formel-1-Pilot fest, daß dasselbe durch Hinunterklappen der hinteren Sitzreihe zum Jumbofrachtraum vergrößert werden kann. Beim Öffnen des Kofferraums hebt sich gleich die gesamte Heckwand mit dem Deckel, so daß das Gepäck beim Einladen lediglich auf Kofferraumbodenhöhe gewuchtet werden muß.

Bei der Bewertung des Äußeren fällt Christian Danner die voluminöse, fast zehn Zentimeter dicke Zierleiste auf, die den Renault 21 TXE Catalyseur Injection wie ein Saturnring umgürtet. „Der ideale Schutz gegen Parkschäden!“ Und sonst? – „Der TXE ist sicher mehr, als er scheint: nämlich ein insgesamt spritziges, modernes, sicheres Fahrzeug, das dank seiner Katalysatortechnik zudem äußerst umweltfreundlich konzipiert ist. Für die 28 400 Mark, die der Wagen kostet, kann man kaum bessere Wagen kriegen...“



Drehfreudig und temperamentvoll: Der 110-PS-Vierzylinder-Motor. Renault 21 mit Rasse und Klasse: Topmodell TXE. Fülle an Informationen: Digitaldisplay im Cockpit