

TECHNISCHES CENTER AUBEVOYE: 40 JAHRE GESCHICHTE(N) UND LEIDENSCHAFT FÜR AUTOS

Versteckt im Wald des Departements Eure, im Herzen der Seine-Schleifen durch die Normandie, liegt das Technische Entwicklungszentrum von Aubevoye (CTA), ein sonst geheim gehaltener Ort der Renault Group. Dieser als vertraulich eingestufte Standort prüft alle Prototypen der Konzernmarken, um ihre Entwicklung zu validieren. Hier werden die neuen Modelle vor ihrer Markteinführung zertifiziert, indem sie abwechselnd statisch und dynamisch getestet, optimiert und auf Ausdauer geprüft werden. Das CTA wurde 1982 erbaut und feiert heuer sein 40-jähriges Bestehen. Generationen von passionierten Frauen und Männern haben nacheinander die Geschichte eines ganzen Standorts, aber auch einer Region und einer Industrie geschrieben. Diese 40 Jahre, die von Hoffnungen und Schwierigkeiten, Anstrengungen und Erfolgen geprägt waren, sind der Stolz eines jeden Mitarbeiters/einer jeden Mitarbeiterin und erzählen die Geschichte der Modelle, die in Aubevoye ihre ersten Runden gedreht haben.



Luftaufnahme des Technischen Centers von Aubevoye (CTA)

Wenn Sie sich auf der Départementale 6015 der Stadt Gaillon nähern, ist links und rechts der Straße nur der Wald zu erkennen. Bevor Sie das Hinweisschild zum Centre Technique d'Aubevoye (CTA) passieren, gibt es keinen Hinweis darauf, dass es sich hier um einen Standort der Renault Group handelt. Ein einzigartiges und außergewöhnliches Technikzentrum, das über Mittel und Werkzeuge auf dem neuesten Stand der Technik verfügt, um die ganze Bandbreite der Belastungen zu reproduzieren, denen die Autos ausgesetzt sind, wenn sie einmal in den Händen der Kund*innen sind. 613 Hektar, 35 Pisten auf 60 km, 42 Prüfstände, 2 Windkanäle, 18 Korrosionskammern, und das alles versteckt inmitten von 272 Hektar Wald, der die Autos vor neugierigen Blicken schützt.

Hier haben nur Eingeweihte Zutritt. Aber um das 40-jährige Bestehen dieses Ortes zu feiern, laden wir Sie zu einem virtuellen Tag der offenen Tür ein, bei dem Sie viele Geheimnisse entdecken können!



Alle Modelle der Renault Group werden im Technischen Center von Aubevoye getestet.

6 MILLIONEN TESTKILOMETER PRO JAHR

Das Streckennetz von Aubevoye umfasst mehr als 60 km und bildet alle Arten von Straßen nach, die man auf der ganzen Welt kennt. Die verschiedenen Strecken und Straßen wurden zwischen 1982 und 2000 gebaut und lassen durch ihre Oberflächenbeschaffenheit, ihre Kurven oder auch ihr

Gefälle die Liebhaber des Nervenkitzels träumen. Aber hier geht es nicht nur darum, die Prototypen von Renault, Dacia oder Alpine zu testen, sondern auch darum, jedes Geräusch zu hören und jedes Element zu testen, von der Lenkung über die Aufhängung bis hin zur Ausdauer und dem Fahrverhalten.



"Um die Stellen während der Tests gut zu kennzeichnen, wenden wir eine Methode an, die den Liebhabern von Rennstrecken wohlbekannt ist: die Benennung der Kurven."

Frédéric, Verantwortlicher für die Pisten im Technischen Center von Aubevoye

Auf der trockenen Verhaltensstrecke hat jede Kurve einen eigenen originellen Namen. Beginnen wir mit der "Krähenfüße". Bei der Einfahrt in die Rennstrecke zweigt die Strecke nach links und rechts ab. Dadurch entsteht das Muster eines Vogelfußes. Poetisch und metaphorisch! Die nächste Kurve trägt den Namen "Handschuhfinger". Das ist auch logisch, denn sie sieht aus wie ein runder Handschuhfinger. Die schnellste Kurve der Strecke (über 200 km/h) wurde von den Streckenverantwortlichen dem zweifachen Formel-1-Weltmeister der 50er Jahre, Alberto Ascari, einem Rennfahrer mit tragischem Schicksal, gewidmet. Die Namen der nächsten Kurven beziehen sich auf das Autodrom von Linas-Montlhéry mit den beiden Kurven, die

den Namen "Boucles des Biscornes" trugen. Die "Bauernhof-Kurve" ist eine weitere Kuriosität, da historische Fotos von einem Bauernhof zeugen, der sich früher in der Nähe dieser Stelle befand. Und schließlich die berühmte Kurve "pif-paf vor Ausfahrt", die keiner Vorstellung bedarf, da ihr Name schon Programm ist. Diese 3,9 Kilometer lange Strecke wird für die Fahrwerksentwicklung eingesetzt und ist ideal für eine ganze Reihe von Tests: Abstimmung der Vorder- und Hinterachse, Bodenhaftung, Bremsausdauer, Zuverlässigkeit und Traktion, Reaktion auf Drifts. Die Strecke für das Nassverhalten ergänzt diese Tests und rundet die Testreihe ab.



Der Alpine A110 S wird auf der Strecke für das Nassverhalten getestet

IN WENIGEN SEKUNDEN VON ROM NACH BRÜSSEL

Machen wir uns nun auf den Weg, um einige europäische Hauptstädte zu besuchen. Das ist ganz einfach. Man braucht nur den Wegweisern zu folgen, auf denen Namen wie Rom, Brüssel, Madrid und London stehen. Tatsächlich geht es darum, den Eingang zum "Stadtzentrum" zu markieren, einer Strecke, die etwas mehr als 2 Kilometer lang ist und die Bedingungen des städtischen Fahrens nachbildet: rote Ampeln, Stoppschilder, Bodenschwellen und zahlreiche Kreuzungen. In wenigen Sekunden gelangen wir so von Rom nach Brüssel, und testen unterschiedliche Fahrsituationen.



Der Mégane E-Tech Electric auf der "Innenstadt"-Strecke von Rom nach Brüssel.

Als Nächstes kommen wir zum Speed-Ring. Wie der Name schon sagt, wird hier die Höchstgeschwindigkeit auf der Rennstrecke ausgefahren. Die Fahrer können den Motor auf bis zu 250 km/h beschleunigen, wobei in den Steilkurven 180 km/h erreicht werden, ohne das Lenkrad zu drehen. Alle aerodynamischen Tests werden hier durchgeführt. Eine Kuriosität ist jedoch besonders erwähnenswert. Auf dieser Strecke stehen 16 riesige Ventilatoren am Straßenrand und simulieren den Wind von 14 bis 72 km/h, um die Stabilität jedes Modells zu überprüfen und die Abweichung vom Kurs zu berechnen. Bei Nutzfahrzeugen wird aufgrund ihres hohen Gewichts ein elektronischer Ständer hinzugefügt, um die Stabilität auf der Autobahn zu erhalten. Übrigens: Wie auf einer echten Rennstrecke wird auf dem Speed-Ring gegen den Uhrzeigersinn gefahren. Linke Gehirnhälfte, Blutkreislauf des Herzens, Zentrifugalkraft, römische Tradition - es gibt so viele Legenden und Vermutungen, um eine Erklärung für dieses Phänomen zu finden. Sicher ist, dass (noch) niemand die genaue Antwort kennt. Aber so ist es nun einmal!



Auf dem Geschwindigkeitsring können die Fahrzeuge bis zu 250 km/h erreichen.

Und zur Abwechslung gibt es in Aubevoye natürlich auch Strecken mit starken Steigungen, Mittelgebirge-Simulation und Allradpisten, auf denen die verschiedenen Modelle, darunter auch Geländewagen, getestet werden können. Einige Beispiele: Mehr als 40 Meter Höhenunterschied für das Gebirge und ebenso viele Brückenkreuzungen, Bombenlöcher und vermessene Wege, um die stärksten Offroad-Gefühle zu erleben. Das Besondere an der Allradstrecke ist, dass die Entfernung völlig unbekannt ist. Und um zu den Testfahrten aufzubrechen, wird empfohlen, dass man sich nie allein auf den Weg machen oder (zumindest) gut ausgerüstet sein sollte! Auf diesen Pisten wird die Traktion der verschiedenen Allrad-Modelle auf eine harte Probe gestellt. Eine weitere schöne Kuriosität? Auf der Landstraße, an steilen Hängen und im Mittelgebirge gibt es genauso viele Links- wie Rechtskurven.



Traktionstest für den Dacia Duster auf einer Offroad-Piste

EXTREME PISTEN FÜR DIE HALTBARKEITSTESTS

Um alle Arten von Straßen und die Wetterbedingungen in jedem Land zu simulieren, verfügt das CTA über extreme Teststrecken. Zum Beispiel der Staubbüchel, der die Bedingungen in Argentinien, einem Land mit sehr hohem Staubaufkommen, vorgefundenen Bedingungen nachbildet. Die Wasserfurche ist 24 Zentimeter tief und stellt die klimatischen Bedingungen in Ländern mit starken Regenfällen nach. Dazu kommen 6 Zentimeter große Löcher. Insgesamt müssen die verschiedenen getesteten Modelle den Stößen standhalten, die durch das Durchqueren der insgesamt 30 Zentimeter hohen Wasserfurche verursacht werden. Eine riesige künstliche "Wasserpfütze" von 3 x 3 Metern wurde

ebenfalls geschaffen, um sicherzustellen, dass keine Schäden am Auto entstehen, selbst wenn es mit 80 km/h durch sie hindurchfährt.



Der Staubtunnel repliziert die Bedingungen, die in Argentinien, einem Land mit einer sehr hohen Staubbelastung, vorgefunden wurden.



Die Wasserfurt stellt die klimatischen Bedingungen in Ländern mit starken Regenfällen nach.

Auf den Teststrecken von Aubevoye findet man ebenso viele Kuriositäten wie es Kilometer gibt. Während dynamische Tests zur Überprüfung des Fahrverhaltens von entscheidender Bedeutung

sind, sind statische Tests in der Konzeptionsphase neuer Fahrzeuge unerlässlich. Im Technischen Center von Aubevoye sind in den zahlreichen Gebäuden Werkzeuge und Mittel untergebracht, von denen man sich nicht vorstellen kann, dass es sie gibt.

VOM PLOTTER ZU COMPUTERN - ENTWICKLUNGEN, DIE EINE EPOCHE PRÄGEN

Nichts liegt näher, als sich zu fragen, wie die Tests durchgeführt wurden, bevor es Computer und Berechnungssoftware gab. Die Antwort findet sich in Aubevoye, wo uns Jean-Marc, Experte für Methodentests, erklärt: "Um die Geschwindigkeits- und Verbrauchsleistung zu berechnen, haben wir vor dem Aufkommen von Computern Plotter verwendet. Der Trick bestand darin, das Geschwindigkeitsprofil, dem der Fahrer folgen sollte, vorher zu zeichnen. Aber die Prüfmittel haben sich ständig weiterentwickelt, um den immer strengeren Vorschriften und der Entwicklung der Technologien gerecht zu werden: Hybrid-, Elektro- und Wasserstoffmotoren... Mittlerweile werden Hunderte von Parametern gemessen, um die Leistung der Fahrzeuge zu analysieren und zu optimieren".

Aber in den letzten 40 Jahren haben sich noch weitere Dinge sehr verändert. Heute wird alles gemessen, sogar die Stille. Bei jedem Modell wird die akustische Qualität im Innenraum, aber auch außerhalb des Fahrzeugs genau überwacht, um den Kunden maximalen Komfort zu bieten und die verschiedenen Vorschriften zu erfüllen. Elektromagnetische Wellen werden ebenfalls in seltsamen, sogenannten anechofreien und halbanechofreien Kammern kontrolliert, die sich im Herzen des 2005 errichteten Labors für elektromagnetische Verträglichkeit befinden. Tonkammer, Hochfrequenzkammer, Mutismus- und Immunitätskammer - all diese Innovationen tragen dazu bei, elektromagnetische Störungen zu vermeiden und die neuen, immer komplexeren vernetzten Funktionen der Fahrzeuge zu validieren.

Prüfstände, Windkanäle und Korrosionszentren sind ebenfalls Teil dieses einzigartigen Prüfzentrums. Die Autos werden wiederholten Belastungen ausgesetzt, um die Alterung zu testen. Salznebel, heiße oder kalte Klima-Windkanäle, die Temperaturen von -30 bis +55 °C reproduzieren, mit Windgeschwindigkeiten von 230 km/h - das Ziel ist es, in nur wenigen Monaten jahrelange Kundennutzung aus allen Regionen der Welt, auch unter härtesten Bedingungen, zu reproduzieren.

Und um die Geschichte dieses außergewöhnlichen Standorts abzuschließen, hier noch einige Kuriositäten, die es zu beachten gilt:

- Für jeden Baum, der beim Bau der Pisten und Gebäude gefällt wurde, wurden drei neue Bäume innerhalb und außerhalb des Geländes gepflanzt.
- Aufgrund der vielen Hektar Wald, die das Zentrum beherbergt, gibt es eine Forstverwaltung, die sich um die Pflege des Waldes kümmert und... um den Holzverkauf.
- 2.300 Altfahrzeuge wurden im letzten Jahr über eine einzigartige Recyclingplattform auf dem Gelände recycelt.
- Design-Präsentationen werden ebenfalls auf diesem Gelände durchgeführt, das ein Wegenetz bietet, das vor neugierigen Blicken und neugierigen Teleobjektiven geschützt ist.
- Der Sicherheitsrundweg ist 14 km lang.

- Ein neuer, in Frankreich einzigartiger Prüfstand befindet sich in der Anlaufphase: Er vereint Verbrauchs- und Schadstoffmessung, einen erweiterten Temperaturbereich und Sonnensimulation.

Alle diese Strecken werden exklusiv und in Videoform von Laurent Hurgon auf unserer Mediaseite vorgestellt, dem Testfahrer von Alpine Cars und Entwickler aller Modelle der Renault Group am Standort Aubevoye.

Entdecken Sie in Bildern die wichtigsten Etappen des Baus dieser Anlage, die zu einem unumgänglichen Durchgangspunkt für alle Fahrzeuge der Renault Group geworden ist:



Das Technische Center von Aubevoye wird 1982 gebaut.



Die ersten Strecken wurden 1982 angelegt - Geschwindigkeitsring, Verhaltenspiste, Evolutionsbereich, Arbeitspiste etc.



Die ersten Rollenprüfstände wurden 1983 installiert, um Verbrauch- und Abgaswerte vor der Zulassung durchzuführen; seitdem wurden zahlreiche Renovierungen, Änderungen und Ersetzungen vorgenommen.



1993 - Entstehung der beiden Klima-Windkanäle, warm und kalt







Zahlreiche Ausstellungen wurden in all den Jahren am Standort Aubevoye organisiert









1995: Bau von 13 weiteren Strecken in Aubevoye wie Stadtzentrum, Synthetische Komfortstrecke, Schnellstraße, bewässerte Strecke, Allwegstrecke



1. 1992 - Akustischer Rollenprüfstand im Freien zur Messung von Autogeräuschen
2. 1992 - Akustischer Test im dem Entwicklungsbereich



2000: Bau von starken Hängen, mittleren Bergen und der Nationalstraße



Das Technische Center in Aubevoye hat mit der Planung und dem Bau des Zentrums für elektromagnetische Verträglichkeit begonnen.



2020 - Inbetriebnahme einer neuen Klima-Konsum-Autonomiebank (-30 / +50C mit Sonnensimulation)

* * *

MEDIENKONTAKE:

Dr. Karin Kirchner, Direktorin Kommunikation

Tel.: 01 680 10 103

E-Mail: karin.kirchner@renault.com

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

Marc Utzinger, Kommunikationsattachée

Tel.: +41 (0)44 777 02 28

E-Mail: marc.utzinger@renault.com

www.media.renault.at

Alle Medieninformationen finden Sie unter: www.media.renault.at

Über die Renault Group

Die Renault Group steht an vorderster Front einer Mobilität, die sich neu erfindet und die Menschen einander näherbringt. Um auch weiterhin ihren Kunden nachhaltige und innovative Mobilitätslösungen anbieten zu können, setzt die Renault Group konsequent auf die Komplementarität ihrer fünf Marken – Renault, Dacia, Lada, Alpine und Mobilize –, auf den weiteren Ausbau ihrer Marktführerschaft bei Elektrofahrzeugen und ihre einzigartige Allianz mit Nissan und Mitsubishi. Das Unternehmen ist in mehr als 130 Ländern tätig, beschäftigt derzeit mehr als 170.000 Mitarbeitende und hat im Jahr 2021 2,7 Millionen Fahrzeuge verkauft.

Bereit, die Herausforderungen auf der Straße und der Rennstrecke anzunehmen, hat sich der Konzern zu einer ehrgeizigen, wertschaffenden Transformation verpflichtet. Im Mittelpunkt steht dabei die Entwicklung neuer Technologien und Dienstleistungen sowie einer neuen Palette von noch wettbewerbsfähigeren, ausgewogenen und elektrifizierten Fahrzeugen. Im Einklang mit den ökologischen Herausforderungen strebt die Renault Gruppe bis 2050 die CO₂-Neutralität in Europa an. <https://www.renaultgroup.com>

In Österreich ist Renault Group seit 1947 vertreten. Heute vermarktet und vertreibt die Renault Österreich GmbH die Marken Renault, Dacia und Alpine. Mit mehr als 24.626 neu zugelassenen Personenwagen und leichten Nutzfahrzeugen erreicht sie 2021 einen Marktanteil von 8,2 Prozent. Mit rund 3.285 Neuzulassungen der rein elektrisch angetriebenen Modelle Twingo E-Tech Electric, ZOE E-Tech Electric, Kangoo E-Tech Electric und Master E-Tech Electric ist die Marke Renault einer der größten Anbieter von Elektrofahrzeugen Österreichs. Das Händlernetz der drei Marken wird kontinuierlich ausgebaut und zählt mittlerweile rund 169 Partnerbetriebe, die Autos und Dienstleistungen mit höchster Servicequalität anbieten.

<https://www.renaultgroup.com/>