

„1989 – ich hatte gerade den Führerschein – brachte Renault die Turboversion des R21. Eine Familienlimousine mit 178 PS! Er wurde damals mit dem BMW M3 und dem Mercedes 190 E 2.3-16 verglichen und schnitt prima ab.“ Nein, Dominik Walter muss den Ball kein bisschen flach halten. Er hat Zahlen parat: 227 km/h Spitze, 7,2 Sekunden von null auf 100. „Da muss der Benz sich ganz schön sputen, wenn er drangleiben will. Glaubt heute keiner mehr, jedenfalls diesseits des Rheins.“

Der Turbo verdichtet werkseitig mit 0,9 Bar. „Da lässt sich aber noch was machen. Die Franzosen spielen gern damit...“ Diesen Satz lässt Walter bedeutungsschwer im Raum stehen, denn auch mit normalem Ladedruck löst der R21 Identitätskrisen auf der Überholspur aus. Dass so ein schlichtes Auto derart vorwärtsgeht, will manch TDI fahrender Papi einfach nicht wahrhaben.

„Der Turbo ist was für Genießer. Er läuft nicht wie heute üblich, der hat noch das klassische Turboloch, aber ab 3000/min den vollen Ladedruck und 270 Newtonmeter. Und er hat jede Menge Platz. Frontantrieb!“ Der allerdings, sagt Walter, ist konstruktiv nicht ohne. Der Motor ist nämlich längs eingebaut, was an sich nichts Besonderes ist. Im R21-Kontext ist das jedoch eigenartig, denn nur die Motoren ab zwei Litern stehen längs, die kleineren quer. Somit existieren vom R21 zwei verschiedene Baumuster mit unterschiedlichen Vorderwagen – erst ab der A-Säule nach hinten sind sie identisch.

Otto Renaultfahrer konnte das vor 25 Jahren wurscht sein – heute kompliziert es die Sache ein wenig. Die Teilesituation ist ohnehin dabei, ins Prekäre zu kippen. Noch ist manches vom Hersteller zu bekommen, aber lange wird das nicht mehr so bleiben. Vor allem: Das eine zentrale Teil, das beim R21 über Leben oder Vergeben entscheidet, ausgerechnet das gibt es nicht mehr: „Der Motor ist in einem Hilfsrahmen aufgehängt, und dieser Rahmen ist besonders rost anfällig. Ersatz ist schon eine ganze Weile nicht mehr lieferbar. Wenn man sein Auto erhalten will, muss man also auf den Hilfsrahmen sehr gut aufpassen“, weiß Walter.

Ansonsten kommt der Renault prima mit der irrwitzigen Leistung zurecht. Er wurde dafür gebaut, dass man ihn über Nebenstraßen des französischen Zentralmassivs prügelt; der Großteil der R21-Substanz hält ewig. Dass er heute ausstirbt, hat andere Gründe: kein Kat, also rote Plakette, damit nutzlos für große Städte. Oder: gebrochener Hilfsrahmen, kein Ersatz – tot. Und: kein Stern auf der Haube – nur wenige Menschen hatten solch ein Erweckungserlebnis wie Dominik Walter, damals als Führerscheinneuling, als er den Turbo entdeckte. Die Kombiversion Nevada hat ein paar hartnäckige Anhänger, aber sonst? Man wird kaum mehr einem R21 begegnen.

Hat der R21 Turbo das Zeug zum Oldtimer? Na klar, sagt Walter: ganz eigener Charakter, hoher Nutzwert, tolle Form. Wäre er ein Citroën, hätte er seine Gefolgschaft. Aber im Moment? Hilft nur Warten und Hoffen.



„Ab 3000 Touren/min geht er brachial vorwärts“

Dominik Walter

RENAULT 21

Wenn's nicht auf dem Heck stünde, wüssten Sie nicht mehr, was das ist, stimmt's? Fast vergessen, der flotte Franzose



Jede Menge Literatur! Wer seinen R21 am Leben erhalten möchte, ist auf Selbsthilfe angewiesen. Renault ist nicht sehr interessiert an obsoleten Baureihen

RENAULT 21 TURBO	
Baujahr	1988
Motorisierung	2 Liter - 178 PS
Gesamtstückzahl	2 066 000
Neupreis	39 150 Mark (1987)
Restwert	2500 Euro (Stück)
Besitzer	Dominik Walter
R21-Club	(www.r21-club.de/va)



Verkannter M3-Jäger: Behaupte bitte niemand, aus Frankreich kämen keine sportlichen Autos. Die Gallier pflegen eben nur einen eigenwilligen Stil