

RENAULT KLASSIK

*JOURNAL*



**RENAULT KLASSIK STARTET MIT DEM NEUEN  
„RENAULT KLASSIK JOURNAL“**

**MIT INTERESSANTEN THEMEN RUND UM RENAULT UND  
RENAULT KLASSIK!**

## **IMPRESSUM:**

**RENAULT KLASSIK-  
JOURNAL ERSCHEINT IN  
LOSER FOLGE UND IST TEIL  
VON RENAULT KLASSIK.**

**RENAULT KLASSIK-  
JOURNAL ERSCHEINT  
KOSTENLOS UND WIRD  
AUSSCHLIESSLICH ONLINE  
VERSCHICKT.**

**VERANTWORTLICH FÜR DEN  
INHALT:  
ANDREAS GAUBATZ**

**TECHNISCHE UMSETZUNG:  
WALTER CHLEBNA**

**ALLE EINSENDER VON TEXT-  
UND/ODER BILDBEITRÄGEN  
ERKLÄREN SICH MIT DER  
VERÖFFENTLICHUNG IHRER  
BILDER UND BEITRÄGE  
AUCH IM RENAULT  
KLASSIK-FORUM UND DER  
HOMEPAGE VON RENAULT  
KLASSIK EINVERSTANDEN.**

**DIE BEITRÄGE IN RKJ  
(RENAULT KLASSIK-  
JOURNAL) STAMMEN AUS  
DER FEDER DES  
JEWEILIGEN VERFASSERS,  
ANDERE QUELLEN  
ERSCHEINEN MIT HINWEIS  
DARAUF.**

**KONTAKT:  
[JOURNAL@RENAULT-  
KLASSIK.ORG](mailto:JOURNAL@RENAULT-<br/>KLASSIK.ORG)**



**IN DIESER AUSGABE:**

**U.A.  
SERIE: LOUIS RENAULT  
BERICHT: 40 JAHRE RENAULT 12  
INTERNET: DER RENAULTOLOG  
INTERNET: NEUES RENAULT KLASSIK-FORUM**

Serie:

## **LOUIS RENAULT: Leben und Werk**

**Über die Person LOUIS RENAULT wurde schon viel berichtet. Auch über sein Unternehmen und den späteren Staatskonzern. Über seine Arbeit und sein Privatleben! Es gibt viele gute Recherchen, viele informative Bücher. Aber es gibt auch viel Unwahres und Falsches. Und Vieles wird in den Wirren des letzten Jahrhunderts verschollen bleiben, wird sich niemals restlos aufklären lassen. Aber die überlieferten Tatsachen, die Erfindungen und das Leben von LOUIS RENAULT, der Werdegang seines Unternehmens, die Bandbreite und die innovativen Automobile der RENAULT Modellpalette, all das möchten wir auf diese Seite beleuchten. Und vielleicht lesen Sie hier auch etwas, was Sie noch nicht über RENAULT wussten!**

**LOUIS RENAULT wird am 12. Februar 1877 als Viertes von sechs Kindern der Eheleute Alfred und Berthe RENAULT geboren. Der Vater verdient den Lebensunterhalt der Familie mit der Fabrikation von Tüchern und Knöpfen. LOUIS entwickelt schon früh seinen Hang zu allem Technischen. 1888, im Alter von gerade mal elf Jahren, hat der junge LOUIS schon elektrisches Licht in seinem Zimmer! Er ersann ein System aus Seilen, womit er Zinnplatten einer Batterie in ein Säurebad einlassen**



**konnte. Überhaupt: Der junge LOUIS RENAULT wehrt sich gegen das ihm vorbestimmte bürgerliche Leben. Er hasst förmlich das mondäne Leben, er scheut die Menschen. Einzig die Liebe, die Leidenschaft für Maschinen, die ihn regelrecht aufzehrt, treibt ihn an! Er badet förmlich in Wagenschmiere. Seine Erziehung läuft nicht gerade im Sinne der Eltern Alfred und Berthe. Letzten Endes muss man anerkennen: LOUIS RENAULT profitiert in erster Linie vom Schule schwänzen! Nicht nur dass er mit elf Jahren seine eigene Batterie bastelt, mit zwölf Jahren versteckt er sich im Kohlenhaufen eines Tender des Zuges Paris-Rouen, um dort zu entdecken, wie eine Lokomotive funktioniert!**

Er ist gerade mal Dreizehn, als er bei Leon Serpollet am Steuer eines Dampfwagens seine "Feuertaufe" erhält. Der alte Serpollet kann der Neugierde des jungen RENAULT nicht widerstehen! Ein Jahr später bettelt LOUIS RENAULT bei seinem Vater so lange, bis dieser ihm schließlich einen alten Panhard-Motor kauft. Stunde um Stunde bastelt er im Schuppen hinter dem Familienlandhaus in Billancourt an dem alten Motor. Am Place de Victoires klammert man sich an die vage Hoffnung, wenigstens der Militärdienst würde dem verstockten, lernfaulen Quertreiber die Lust am Erfinden austreiben. Doch alle Hoffnung ist vergebens! Er spart seinen Sold, um bei einem Gelegenheitskauf einen "de Dion-Bouton 3/4-PS-Wagen" zu erwerben. Er ist 21 Jahre alt. Er stellt zwei Arbeiter an, arbeitet unermüdlich, Tag um Tag, Nacht um Nacht, baut seinen "de Dion" um, ersetzt die Transmission durch eine neue, SEINE neue Erfindung des Direktantriebes. Eine neue Art von Getriebe mit direkter Schaltung.



*Der Schuppen von Billancourt! Es gibt ihn noch, den letzten Zeugen. Hier hat 1898 alles begonnen, hier liegt die Keimzelle des heute Viertgrößten Automobilkonzerns der Welt. LOUIS RENAULT ahnte nicht, welche industrielle Großmacht von hier aus ihre Entwicklung nehmen sollte.*

**An einem Novemberabend des Jahres 1898 unternimmt LOUIS RENAULT mit dem von ihm modifizierten, vierrädrigen Automobil seine erste Spazierfahrt unter den Platanen von Boulogne-Billancourt. Er trägt Melone und Gesellschaftsanzug.**

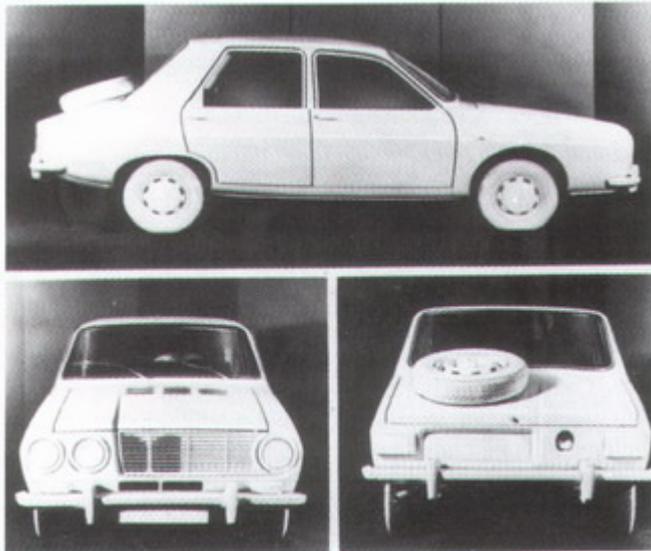
Die schwieligen Hände, die von Wagenschmiere zerfressenen Fingernägel, versteckt er unter weißen Handschuhen! Er bringt seinen Prototyp auf die für damalige Verhältnisse sagenhafte Geschwindigkeit von nahezu 50 km/h! Paris am 24. Dezember 1898. Während ganz Paris der Weihnachtshektik verfallen ist, können staunende Passanten am Montmartre die zweite Probefahrt des Prototyps bestaunen. Das kleine Wägelchen nimmt die eindrucksvolle Steigung der Rue Lepic, langsam aber beharrlich. Am Weihnachtsabend erhält LOUIS RENAULT schon Aufträge für den Bau zwölf solcher Typ A genannten Fahrzeuge. Die Geburtsstunde des RENAULT-Konzerns hat geschlagen!

**In der nächsten Ausgabe: Die Anfänge des Konzerns!**

## Automobilgeschichten

### 2009: 40 Jahre RENAULT 12

Bereits in den Jahren 1963 und 1964 macht man sich bei RENAULT Gedanken über ein Fahrzeug, das im Besonderen den Anforderungen des (nord-)afrikanischen Marktes und seinen extremen Bedingungen gerecht werden soll. 1965 ändert man diese Überlegungen dahingehend, dass man ein Modell in der Lücke zwischen den Frontantriebsmodellen RENAULT 4 und RENAULT 16 etablieren möchte. Der Startschuss für das Projekt 117 fällt. Die Form des ursprünglichen Gedankens, einer extremen Keilform mit stark abfallendem Heck behält man bei. 1969 wird der neue RENAULT 12 vorgestellt, ein Modell mit



*Renault 12-Studie von 1964.*

konventionellem Stufenheck, ganz anders als der 1968 vorgestellte RENAULT 6 und der mittlerweile bewährte und bekannte RENAULT 16. Die Besonderheit: Bereits vor seiner offiziellen Vorstellung als RENAULT 12 läuft das Modell in Lizenz gefertigt als DACIA in Rumänien und als Ford Corcel in Brasilien vom Band. Der Erfolg ist vorprogrammiert. AMS titelte in einer Ausgabe: "In der Summe seiner Eigenschaften ein unauffälliger Musterknabe". Der RENAULT 12 wird das erste richtige Weltauto von RENAULT, es gibt wohl kaum ein Land, in dem der RENAULT

12 nicht gefahren wird oder als

Lizenzprodukt gefertigt. Es wird eine Stückzahl von rund 4,2 Millionen Stück erreicht. Und rund 30 Jahre wird der "12er" gefertigt, immer neuen modischen Erscheinungen unterworfen, aber immer unverkennbar der RENAULT 12.

1971 erscheinen noch zwei Coupé-Versionen bei RENAULT, die Schwestermodelle RENAULT 15 und RENAULT 17, wobei der RENAULT 17 technisch eher dem RENAULT 16 angelehnt ist.



**Internet: Das neue Forum von RENAULT Klassik  
und der RENAULTOLOOG**

## **Neues Forum und eine vielversprechende Partnerschaft**

**Die Geschichte ist bekannt: Im Dezember 2003 startete das RENAULT Klassik-Forum und zählte binnen weniger Wochen schon etliche User. Anfang 2004 kam dann die virtuelle Heimat, die Homepage „RENAULT Klassik“. Bereits 2005 zeigte sich, dass das Forum zwar ganz hübsch war, allerdings den gestiegenen Anforderungen nicht mehr genügte. So wurde ein neues Forum, ebenfalls bei „RapidForum“, in Dienst gestellt. Nach mehr als drei Jahren erreichte RENAULT Klassik dann die Hiobsbotschaft: „RapidForum“ schließt 2009 endgültig seine Pforten. Mit einem Schlag war man quasi heimatlos geworden.**

**Also stand wieder ein Umzug an, der z. Zt. auch noch andauert. Aber das neue Forum, nun bei „phpbb“ eingerichtet, wächst und gedeiht, vor allem Dank etlicher User, die Beiträge des alten Forums sichern und kopieren. Dafür sei hier nochmals Dank gesagt!**

**Bereits 2008, im Verlauf der RENAULT Klassik-Tage, kam man mit dem Initiator und Betreiber der niederländischen Internetseite „RENAULTOLOOG“, Ed Lenders, überein, eine Kooperation einzugehen. Ziel ist es, die deutschsprachige Ausgabe der Homepage zu gestalten und RENAULT Klassik in der überaus aktiven holländischen RENAULT Klassiker-Szene zu etablieren. Darüber hinaus plant Ed Lenders ein weltweites RENAULT Treffen in Venlo, das von RENAULT Klassik auch so gut es geht unterstützt werden wird!**

**Natürlich wird darüber auch weiterhin hier im RENAULT Klassik-Journal berichtet, ebenso werden auch weiterhin Themen aus dem RKF hier veröffentlicht.**



## Wie geht's weiter?

**Ausblick auf die nächste Ausgabe und noch ein paar Infos zum RENAULT Klassik-Journal**

Ja, wie geht's nun weiter mit dem brandneuen RKJ? Natürlich ist diese erste Ausgabe etwas „dünn“ geraten, viele Dinge die mir noch vorschweben konnten jetzt noch nicht realisiert werden. Und natürlich bin ich bei der Gestaltung des RKJ auch auf Eure Hilfe angewiesen. Ganz sicher wird es auch eine Rubrik „Die Seiten unserer User“ geben, dafür brauche ich von Euch aber einen kleinen Text und ein oder zwei Bilder.

Ebenso soll es eine Rubrik geben „RENAULT Klassik stellt sich vor“, also einen Text von und über Euch und Bilder Eurer Autos.

Natürlich gibt es noch viel mehr Themen, die jetzt noch gar nicht angesprochen wurden, allen voran „R.A.U.T.E.“ und die „RENAULT Klassik-Tage“, aber auch dazu in den nächsten Ausgaben mehr. Ebenso möchte ich auch andere Vereine, Clubs und Internetauftritte vorstellen. Z.B. die neu gegründete RENAULT 20-IG oder den RENAULTOLOG, usw. usw.!

Einen Turnus, wie das RKJ erscheinen wird, gibt es z. Zt. noch nicht. Das hängt davon ab, wie viele Themen es haben wird/soll und wie zeitintensiv die Umsetzung ist. Aber ich bin der Überzeugung, dass nach ein paar Exemplaren die Erscheinungstermine absehbar sind.

Für weitere Anregungen, die Ihr bitte per Email an

[journal@renault-klassik.org](mailto:journal@renault-klassik.org)

schickt, bin ich natürlich immer dankbar und froh!

Perfekt ist unser RKJ noch nicht, aber den Anspruch darf man an ein neues Projekt dieser Art auch gar nicht stellen. Ein solches Projekt muss wachsen und ich bin sicher dass uns dieses auch mit der Zeit gelingen wird! Und vielleicht finden sich ja mit der Zeit auch einige Mitstreiter, die dieses Projekt auch aktiv unterstützen wollen. Mitarbeiter sind jeder Zeit willkommen!

Also bis zum nächsten Mal. Und füttert mich schön mit Beiträgen, Bildern und Ideen!

**Mit den besten Grüßen  
Andreas**