

RENAULT KLASSIK
JOURNAL



DAS MAGAZIN VON
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

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@renaultklassik.org

INHALT:

Seite 3 – Serie: LOUIS RENAULT, Leben und Werk
Seite 6 – Vor vielen Jahren...
Seite 7 – Geburtstag: RENAULT Estafette
Seite 10 – Termine: RENAULT Klassik goes Veterama
Seite 11 – Internet/Clubszene: RENAULT 12 Interessengemeinschaft (R12IG)
Seite 12 – Marktplatz: Angebote/Gesuche – Vorschau auf Ausgabe 03/09

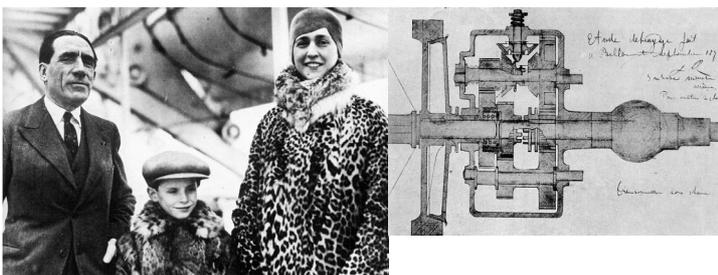


Serie:

LOUIS RENAULT: Leben und Werk

LOUIS RENAULT muss seinen Willen haben, zeitlebens. Technische Probleme stacheln ihn nur noch mehr an, er lässt nicht los, bis es eine Lösung gibt! Stoische Unnachgiebigkeit zeichnet ihn aus, selbst den schweren Streiks der Jahre 1912 und 1913 begegnet er hart und unnachgiebig! Und genauso gibt sich LOUIS RENAULT als Privatmann. Er heiratet 1918 die Tochter eines Pariser Notars. Christiane kommt aus einer völlig anderen Welt. Sie liebt die schönen Künste, Theater, Musik, Literatur. All das ist ihrem Gatten eher fremd. Gemeinsame Freunde haben sie nicht. Die Geschichte kolportiert, beide hätten ihre Affären gehabt, was sie beide noch mehr auseinander bringt. Die Ehe bringt einen Sohn hervor: JEAN-LOUIS RENAULT.

Den Privatmann LOUIS RENAULT gibt es praktisch nicht. Einzig und allein sein Lebenswerk ist für ihn wichtig! Er ist sozusagen Tag und Nacht für sein Unternehmen da. Seine Mitarbeiter nehmen seine ungewöhnliche Agilität mit Furcht und Respekt zur Kenntnis. Häufig arbeitet er sogar Nächte hindurch, um Problemlösungen zu finden.



Eine der zahlreichen Anekdoten um LOUIS RENAULT berichtet über folgenden Vorfall:

Eines Nachts überrascht LOUIS RENAULT bei einem seiner häufigen, nächtlichen Rundgänge durch sein Werk einen Arbeiter, der in seiner Nachtschicht schläft. Zur Rede gestellt antwortet der noch völlig schlaftrunkene Mitarbeiter, der seinen Chef nicht erkennt: "Ich sitze hier meine Zeit ab!" Am kommenden Morgen soll RENAULT eine zehnprozentige Lohnkürzung für die gesamte Werkhalle gefordert haben!

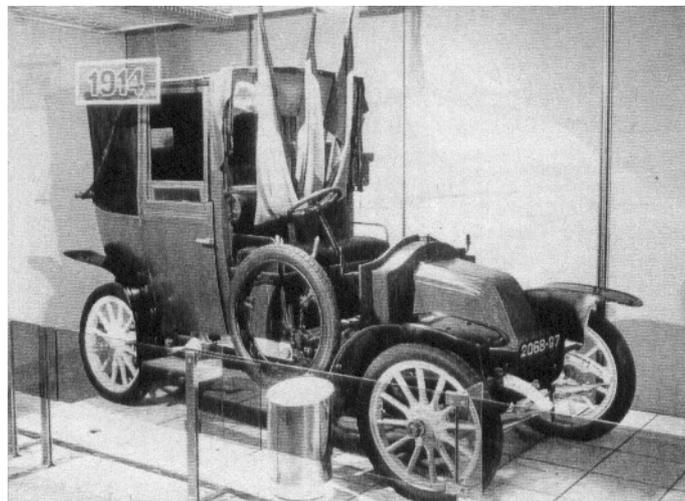
In den 1930er Jahren wird RENAULT gefragt, warum er ohne Unterlass, ohne Freizeit und längere Urlaube wie besessen arbeite. Seine lapidare Antwort: "Was wollen Sie? Ich kann doch die nicht alleine lassen, die mit mir arbeiten!"

Mit 21 Jahren, im Jahre 1898 entwickelt RENAULT seinen Direktantrieb und die Kardanwelle. Diese Erfindung sollte die Basis bilden für einen Weltkonzern! RENAULT verpasst dem "de Dion Dreiradwagen" ein viertes Rad, einen speziellen Rahmen und schlussendlich die neue Kraftübertragung, die ohne die damals üblichen Riemen und Gliederketten auskommt, und dessen höchste Stufe als direkter Gang ausgelegt ist! Auch der Sekundärantrieb erfolgt über eine starre Welle, die Kardanwelle! Diese innovative Neuerung geht als erster "Antrieb ohne Ketten" in die Automobilgeschichte ein! Eine geniale Erfindung, die Lizenzgebühren sichern die Unabhängigkeit des jungen Unternehmens.

Dabei hat LOUIS RENAULT nie eine Ingenieurschule besucht. RENAULT ist Auto-didakt. Und Zeit seines Lebens hegt er eine Skepsis gegenüber den Elitehochschulen Frankreichs, samt ihrer Ingenieure! Trotz seines unübersehbaren Talentes wird Louis nie eine Ausbildung zum Ingenieur absolvieren. Er ist Praktiker. Was schert ihn die Theorie? Die Aufnahmeprüfung zur "Ecole Centrale" schafft er nicht. Schon 1897 konstruiert der damals 20jährige einen Dampfgenerator. Delaunay-Belleville, Lizenznehmer des Patents, engagiert LOUIS RENAULT trotzdem als Konstruktionszeichner. In Folge seiner dortigen Beschäftigung schafft LOUIS RENAULT immerhin das Facharbeiter-Examen!

LOUIS RENAULT ist Techniker. Er gibt eher einen schlechten Verkäufer ab. Nichts desto Trotz gelangen ihm in den entscheidenden Situationen immer wieder Erfolge, die auch heute noch als Beispiel gelungenen Marketings gelten dürften!

Schon sehr früh hat RENAULT einen Riecher für den Markt. 1905 avanciert RENAULT zum Gross-produzenten, nach einer Bestellung von 250 Fahrzeugen der französischen Taxigesellschaft! Zu der damaligen Zeit, als es praktische keine Massenmotorisierung gibt, sind Kraftdroschken DIE Hauptabsatzquelle von Automobilproduzenten! RENAULT hat das schon früh erkannt! Nicht nur in Paris, auch in anderen europäischen Grossstädten wie London, Berlin und Kopenhagen, prägen RENAULT-Taxen das Strassenbild. Und nicht nur das! 1914 erringen die RENAULT-Taxen Weltruhm! Bei Beginn des ersten Weltkrieges beschlagnahmten die Behörden 1200 Pariser Taxen, fast ausnahmslos RENAULT-Fahrzeuge des Typ AG, um 6500 Soldaten an die Front an der Marne zu bringen! Und somit geht der Typ AG von RENAULT in die Geschichte ein, als "Taxi de la Marne", das "Marnetaxi"!



In der nächsten Ausgabe: RENAULT auf dem Höhepunkt!

Was vor vielen Jahren geschah...

1789:

Die französische Revolution zählt wohl zu den folgenreichsten Ereignissen europäischer Geschichte. Am 14. Juli 1789 begann mit dem Sturm auf die Bastille der Kampf gegen die monarchistische Feudalherrschaft und die Rufe nach „Liberté, Égalité, Fraternité“, also Freiheit, Gleichheit, Brüderlichkeit, wurden lauter und begründeten den Weg zu einer liberal-demokratischen Republik: Frankreich!

1909:

Fernand RENAULT stirbt im Alter von nur 44 Jahren! Bereits 1908 hatte sich Fernand krankheitsbedingt aus der Geschäftsleitung von „RENAULT Frères“ zurückgezogen, Louis RENAULT erwarb seine Anteile. Nun war Louis RENAULT alleiniger Inhaber der Firma!

1944:

Louis RENAULT stirbt am 24. Oktober. Die wahren Umstände seines Todes sind bis heute ungeklärt. Ob an einer Krankheit oder durch die Folterung während seiner Inhaftierung, das wurde nie untersucht. Noch vor seinem Tod war die Verstaatlichung des Unternehmens durch Charles de Gaulle beschlossen worden, neuer Kapitän sollte Pierre Lefaucheu werden.

1949:

Nach 4-jähriger Besatzungszeit war es endlich soweit. Am 8. Mai 1949 verabschiedete der Parlamentarische Rat (bestehend aus 65 Mitgliedern der einzelnen Länder unter Vorsitz von Konrad Adenauer) eine vorläufige Verfassung, das Grundgesetz der neuen Bundesrepublik Deutschland. Die drei Westalliierten genehmigten das Grundgesetz und am 23. Mai wurde der erste Deutsche Bundestag gewählt. Bundeskanzler wurde Konrad Adenauer und zum ersten Bundespräsidenten wurde Theodor Heuss gewählt.

Automobilgeschichten

RENAULT Estafette: Die neue Revolution

1950. Wolfsburg hat eine Marktlücke erkannt und in diesem Jahr feiert der Typ2 von VW seine Premiere. Eine unvergleichliche Karriere sollte ihren Anfang nehmen. Doch bei aller deutschen Gründlichkeit und Solidität hatte der „Bulli“ einen gravierenden Nachteil: Das Platzangebot wurde durch das Heckmotorprinzip deutlich eingeschränkt. Wenige Jahre später schon bringen Peugeot mit dem D3 und Citroen mit dem HY zwei Transporter auf den Markt, die diesen Mangel nicht aufweisen, beide besitzen einen Frontmotor. In der Zwischenzeit arbeitet man auch in Billancourt an einem Modell, welches das Frankreich der Nachkriegszeit mobilisieren soll. RENAULT hat mit den Modellen Dauphinoise auf Basis des Juvaquatre und dem Colorale zwei hervorragende Transporter auf die Räder gestellt. Der Neue allerdings soll in einer anderen Liga spielen, 600kg Nutzlast überflügeln die kleinen Kastenwagen bei weitem! 1959 ist es endlich so weit: Die Estafette feiert ihre Premiere. Und das Konzept geht auf. Letzten Endes wird die Estafette in unzähligen Variationen angeboten. Als Transporter oder 9-sitziger Bus, mit kurzem oder langem Radstand, mit Hochdach oder als Pritsche als Polizeifahrzeug oder für die Kommunen, die Estafette ist ein echter Allrounder! Anfänglich mit den Motoren der Dauphine, später mit den Triebwerken aus R8 und R12 ausgestattet, erfährt die Estafette immer wieder Verbesserungen und Modifikationen. Bis 1980 werden mehr als 533.000 Exemplare hergestellt. In den Modellen Trafic und Master bekommt die Estafette zwei würdige Nachfolger, die die Erfolgsgeschichte der Transporter von RENAULT fortführen!

In diesem Jahr, zum 50. Geburtstag der Estafette, organisieren die „Vrienden van de Estafette“ ein großes Treffen auf dem Campingplatz Osebos bei Gulpen (in der Nähe von Maastricht).



A promotional poster for the Renault Estafette 50th anniversary. The background features a close-up of a steering wheel and a speedometer. In the foreground, a white Renault Estafette van is shown from a front-three-quarter view, with a smaller yellow van in the background. The text is in Dutch and English, providing details for an international meeting in 2009. A small logo at the bottom right shows two vans and the text '50 years of the Renault Estafette' and 'www.renault-estafette.nl'.

Renault Estafette

1959-2009

50 jaar Renault Estafette

- Internationale meeting voor Estafette-liefhebbers
- Vrijdag 25, zaterdag 26 en zondag 27 september 2009
- Camping 'Osebos' - Osebos 1 - 6271 PP Gulpen (bij Maastricht)
- Aanmelden en informatie: www.renault-estafette.nl

50 ans de Renault Estafette 1959-2009

- Meeting international pour passionnés d'Estafette
- Le vendredi 25, samedi 26 et dimanche 27 septembre 2009
- Camping 'Osebos' - Osebos 1 - 6271 PP Gulpen (Près de Maastricht)
- Inscriptions et information: www.renault-estafette.nl

50 years of the Renault Estafette 1959-2009

- International meeting for Estafette enthusiasts
- Friday 25th, Saturday 26th and Sunday 27th September 2009
- Camping 'Osebos' - Osebos 1 - 6271 PP Gulpen (Near Maastricht)
- Application and information: www.renault-estafette.nl

50 years of the Renault Estafette
www.renault-estafette.nl

Kontakt: <http://www.renault-estafette.nl>



RENAULT Estafette „Microcar“ - 9-sitziger Bus



RENAULT Estafette von 1967

Alle Bilder zum Thema RENAULT Estafette
stammen von der Homepage der
„Vrienden van de Estafette“

Termine

RENAULT Klassik stellt aus:



Auf Europas größter Oldtimer-Messe findet der offizielle Saisonauftakt für RENAULT Klassik statt. Mit insgesamt 3 Fahrzeugen präsentieren wir uns dort. Ausgestellt werden ein RENAULT 12TL aus dem Jahr 1974 von unserem Forumuser Roland und die beiden R4 (einmal ein F4 von 1970 und ein Cabrio-Umbau der Kölner Firma AMD von 1983) unserer beiden User Volker und Volker!



Renault R12 Interessengemeinschaft (R12 IG)

Herzlich Willkommen

Hallo an alle R12 Fahrer und Besitzer, die mit ihren Fahrzeugen noch auf unseren Straßen unterwegs sind. Auch die Fahrer und Besitzer anderer Renault-Klassiker sind hier herzlich Willkommen.



Die R12-IG wurde gegründet, um zu anderen R12-Besitzern den Kontakt herzustellen.

In einer Gemeinschaft ist es leichter Rat und Tat bei technischen Problemen sowie Hilfe bei der Ersatzteilbeschaffung zu bekommen. Ohne die gegenseitige Hilfe und Kontakte, ist es recht schwer, diese Fahrzeuge einsatzfähig zu halten und sie auch oft zu fahren.

Insbesondere auch gemeinsame Ausfahrten zu Oldtimertreffen und Teilmärkten, sowie das gesellige Beisammensein auf Treffen stehen bei uns ganz vorne an.

Nächste Termine

- 21. Lufthansa Klassikertage
- Renault Klassik Tage

Links

- Autolackiererei Hering
- Autos-der-70er.de
- Der Checker
- Die Ludolfs
- Oldtimer Markt
- Renault R12 Forum
- Renaultklassikforum
- Sachs Franken Classic
- Schweinfurt
- Slotmania
- Trabant IG Unterfranken
- Youngtimer - Wikipedia
- ZF Sachs AG

Navigation

- Start
- R12 Interessengemeinschaft
- Mitglieder der IG
- Renault R12
- Renault Freunde
- Renault R12 Forum
- Termine / Veranstaltungen
- Ersatzteile
- Wikipedia Links
- Galerie
- Autos der 70er
- Kontakt
- Impressum

Internet und Clubszene:

RENAULT 12 Interessengemeinschaft

Der RENAULT 12 war das erste wahre Weltauto von RENAULT, über 4,2 Millionen Exemplare wurden im Laufe von 11 Produktionsjahren auf die Räder gestellt. Man sollte also annehmen, dass es heute noch etliche Modelle geben müsste. Aber leider weit gefehlt! Obwohl in so vielen Exemplaren hergestellt, gilt der R12 heute als nahezu ausgestorben, besonders gut erhaltene Kombimodelle gehören heute schon zu den ausgesprochenen Raritäten. Um den Erhalt dieses aussergewöhnlichen Autos zu sichern und um andere R12-Freunde und -Besitzer zu vereinen, gründete Mathias Haupt bereits im Jahr 2000 die R12IG, deren Vorsitzender er bis heute ist. Und der Zulauf an Freunden und Besitzern dieses Modells gibt ihm bis heute Recht. Ganz neu ist der hervorragende und professionelle Webauftritt der R12IG, die Seite ist unter der URL <http://www.renault-r12.de> erreichbar, ein Besuch ist wirklich empfehlenswert! Zusammen mit RENAULT Klassik feiert die R12IG den 40. Geburtstag des R12 im Jahre 2009 im Rahmen der „RENAULT Klassik-Tage“! Wir würden uns über Ihren Besuch freuen!

In den nächsten Ausgaben:

Bereits in der Maiausgabe werden wir über die RENAULT Klassik-Tage ausführlich berichten, ebenso über „R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V.“. Weiterhin wird es einen Bericht über die Teilnahme an der VETERAMA geben und wir werden in der Rubrik „Andere Clubs“ über den RC Nordschwarzwald berichten.

Im Laufe des Jahres möchten wir im RKJ noch die Rubrik „Franks Schatzkiste“ einführen, in dieser Rubrik sollen besonders exotische Modelle und seltene Prototypen vorgestellt werden. Einen „Marktplatz“ wird es ebenso geben, wie Berichte über ausländische Websites und Clubs, die sich ganz den historischen Modellen widmen.

Es bleibt also in jedem Fall interessant.

Wenn auch Sie Ihren Club oder Ihre Homepage im RKJ vorstellen möchten, dann schreiben Sie an:

journal@renault-klassik.org

Wir werden in den RKJ-Ausgaben über Ihren Club berichten!
Und es sind noch weitere Beiträge in Planung!

Eine Bitte hätten wir noch:

Wenn es Ihnen möglich ist, wäre es sehr schön, wenn Sie unsere Homepage und/oder unser Forum verlinken könnten!

Also, bleiben Sie uns gewogen.

RENAULT Klassik, R.A.U.T.E. und das RKJ wünschen allseits gute und beulenfreie Fahrt und immer „'ne Handbreit Sprit im Tank“!