

RENAULT

Klassik-Journal



Das Magazin von RENAULT Klassik

Ausgabe 2 – 3. Jahrgang, April 2011

IMPRESSUM

RENAULT Klassik-Journal erscheint in loser Folge und ist Teil von RENAULT Klassik.

RENAULT Klassik und R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V. handeln unabhängig und sind eine rein private Gemeinschaft, deren Hauptzweck nicht gewinnorientiert ausgerichtet ist. Auch die Nutzung des RENAULT Klassik-Forums und der Besuch der Homepage von RENAULT Klassik, sowie der Bezug des RENAULT Klassik-Journals sind unentgeltlich und kostenlos. Bei der Nutzung der Internetpräsenz(en) von RENAULT Klassik fallen dem Nutzer lediglich die eigenen Onlinekosten an. Die Vermittlung von Fahrzeugen oder Ersatzteilen im RENAULT Klassik-Forum und/oder im RENAULT Klassik-Journal sind rein privater Natur, Vermittlungsgebühren, Provisionen, etc. fallen nicht an!

RENAULT Klassik, R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V. und alle Aktivitäten und Publikationen sind keine offiziellen Organe und/oder Veranstaltungen der Deutschen RENAULT NISSAN AG, des D'ARC (Bundesverband Deutscher Alpine- und RENAULT Clubs e.V.), oder einer anderen nationalen RENAULT Gesellschaft.

R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V. ist Mitgliedsverein des D'ARC!

RENAULT Klassik-Journal erscheint kostenlos und wird ausschließlich online verschickt. Ein Abonnement des RENAULT Klassik-Journals ist nicht an eine Mitgliedschaft oder kostenpflichtige Teilnahme von Veranstaltungen gebunden. Der Bezug des RKJ ist vollkommen kostenlos und unverbindlich!

Verantwortlich für den Inhalt:

Andreas Gaubatz, Ziegelhütte 18, D-66636 Tholey, Email: info@renault-klassik.org

Alle Einsender von Text und- / oder Bildbeiträgen erklären sich mit der Veröffentlichung Ihrer Bilder und Beiträge auch

im RENAULT Klassik-Forum und auf 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.

Bei den Angaben der Autoren handelt es sich NICHT um offizielle Arbeits- und/oder Werkstatttrichtlinien der Deutschen RENAULT Nissan AG, auch nicht um Empfehlungen von RENAULT Klassik, R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V., des D'ARC oder einer nationalen RENAULT Gesellschaft. Es sind Beiträge von Usern aus dem RENAULT Klassik-Forum, die auf deren eigenen Erfahrungen basieren. Eine Durchführung der genannten Tipps & Tricks wird von RENAULT Klassik ausdrücklich NICHT empfohlen, wer sein Fahrzeug den Angaben zufolge selbst verändert ist auch selbst dafür verantwortlich. Wir weisen ausdrücklich darauf hin, dass jeder Fahrzeughalter selbst in der Verantwortung steht, gesetzliche Vorschriften und vom Hersteller angegebene Werte und Vorgaben zu beachten. Die Rechte an den Texten liegen bei den Autoren selbst. Bei Fragen und Hinweisen ist der Autor selbst im RENAULT Klassik-Forum zu kontaktieren

Kontakt:

journal@renault-klassik.org

Inhalt:

Seite 3: In eigener Sache

Seite 4: RENAULT: Die Régie und ihre Kapitäne

Seite 7: Die Schätzchen unserer User

Seite 10: Franks Schatzkiste

Seite 11: Ins Netz gegangen:

Seite 12: Stumme Zeugen

Seite 13: Aus der Werkstatt: Tipps & Tricks

Seite 15: Marktplatz

Seite 16: Über'n Tellerrand geschaut

Seite 17: Ich glotz TV: RENAULT in Film und Fernsehen

Seite 18: Neues aus den Clubs und Vereinen

Seite 19: Vorschau

In eigener Sache...

Liebe Leser und Freunde,

nun ist es amtlich, das Unglück ist perfekt: Die RENAULT Klassik-Tage 2011 werden auch in diesem Jahr NICHT stattfinden können. Ursache für das Desaster ist letzten Endes unsere „Ersatzplanung“. Eigentlich finden die RKT ja immer am Wochenende NACH Pfingsten statt. Aber durch die Termine in der Szene (WSR, Lac de Madine, etc.) wollten und konnten wir dieses Wochenende nicht auch noch besetzen. Also war der Termin für die RKT auf das Wochenende VOR Pfingsten verlegt. Und das führte zu Missverständnissen. Denn unser Stammplatz ist an diesem Wochenende schon vergeben, unsere Veranstaltung war fälschlicherweise bei den zuständigen Stellen auf den Termin NACH Pfingsten eingetragen.

Also, ein heilloses Durcheinander! Einen adäquaten Ersatz zu finden ist in der kurzen Zeit nicht möglich, eine weitere Verlegung des Termins würde die Verwirrung eher noch vergrößern! Natürlich ist das für ein kleines Treffen wie das Unsere der größte anzunehmende Katastrophenfall, daher ist zu diesem Zeitpunkt noch nicht absehbar, ob es die RKT in dieser Form weiterhin geben wird. Aber das bleibt abzuwarten.

Doch es gibt auch positives zu vermelden:

So wird es in den nächsten Wochen an der RENAULT Klassik-Homepage weitergehen, so langsam aber sicher konnte ich wieder so einiges an Bildern sammeln. Und zusammen mit Jan Erhartitsch von Projekt Renault wird es auch ein weiteres interessantes Thema geben, allerdings wird die Umsetzung noch einige Wochen und Monate in Anspruch nehmen. Die Arbeiten schreiten allerdings erfreulicherweise sehr zügig voran, man darf also gespannt bleiben.

Und nun wünsche ich, trotz der Hiobsbotschaft, viel Spaß beim Lesen der neuen RKJ-Ausgabe!

RENAULT: Die Régie und ihre Kapitäne Modern Times...

1959 hat man bei RENAULT allen Grund anständig zu feiern: In den USA hat RENAULT erstmals den Deutschen Erzrivalen Volkswagen bei den Zulassungen auf dem US-amerikanischen Markt überholt! Im gleichen Jahr gibt PIERRE DREYFUS den Startschuss für den Dauphine-Nachfolger. Picard bekommt keine Atempause, es geht weiter und weiter! DREYFUS versucht eine ausgewogene Modellpalette anzubieten. Der Nachfolger wird, nach der Ziffernfolge seit dem R4, R8 heißen und schon 1962 auf dem Markt erscheinen. Er verfügt als erster Wagen in dieser Fahrzeugklasse über vier Scheibenbremsen, die ab 1962 auch die Caravelle bekommt.

Doch es ist Vorsicht geboten in den ersten Tagen des neuen Jahrzehnts. Ein gewisser Bernard Hanon, von dem später an anderer Stelle noch zu lesen sein wird, schreibt während seines Studiums in den USA einen Bericht über die Marktentwicklung des nordamerikanischen Marktes und schickt diesen an den Direktor der RENAULT Inc. in New York. Dieser reagiert verärgert und stopft den Bericht in eine Schublade. Jahre später werden ihn dort Abgesandte aus Billancourt finden. Doch dann ist es bereits zu spät. Hanon soll Recht behalten. Der Markt in den USA bricht für RENAULT zusammen. Tausende Dauphine stehen in den Häfen zur Verschiffung bereit, warten auf die Bestellungen aus Übersee. Doch die Auftragsbücher bleiben leer! Die Fahrzeuge auf Halde an den Seehäfen verrotten. Der Schaden ist immens!



Aber auch im Unglück erweist sich die Politik von PIERRE DREYFUS als Glück! Er hat sich nie auf einen Markt konzentriert. Er will ein "Global Player" sein, lange bevor es diesen Begriff überhaupt gibt! Sicher schmerzt ihn das Desaster in den USA. Aber der mittlerweile wichtigste Auslandsmarkt für RENAULT ist: DEUTSCHLAND! Auch in Italien ist RENAULT aktiv. Im Oktober 1958 trifft DREYFUS ein Abkommen mit ALFA ROMEO. Auch Großbritannien ist von jeher ein wichtiger Markt für RENAULT. Noch immer existiert das erste, von RENAULT im Ausland gegründete Montagewerk, in Acton. Und mittlerweile werden auch in Dublin RENAULT-Fahrzeuge hergestellt. In Spanien hat RENAULT mit F.A.S.A. schon seit längerer Zeit einen Kooperationsvertrag. Rund um die Welt ist RENAULT aktiv. In Asien, in Brasilien und Argentinien und in ganz Europa. Und trotz des kalten Krieges und des eisernen Vorhangs gelingt es RENAULT, auch in Osteuropa Kontakte zu knüpfen. Wie weitsichtig die Politik von DREYFUS, gerade in Osteuropa, ist, das wird die Zukunft beweisen! Im LKW-Bereich kommt es zu einem Abkommen mit M.A.N., das es RENAULT erlaubt, eine von M.A.N. entwickelte Direkteinspritzung zu verwenden. Mit Porsche-Diesel bildet RENAULT eine Vertriebsgesellschaft, die das gesamte Traktorenprogramm von RENAULT auf dem deutschen Markt anbietet. Das Abkommen mit HINO in Japan wird erweitert! "Paris-Presse" titelt: "RENAULT schließt einen Pakt mit dem Teufel"! Doch ganz so schlimm wird es dann doch nicht. Eine von DREYFUS angeregte, und sogar zum Politikum zwischen Jean Monnet und Konrad Adenauer erhobene Annäherung zwischen RENAULT und Volkswagen, wird es nicht geben. DREYFUS hatte dies bei einem Besuch in Wolfsburg angeregt. Sechs Wochen später gibt ihm Nordhoff bei einem Gegenbesuch in Billancourt einen Korb!

Doch auch die Modellpolitik wird nicht vernachlässigt. 1965 bringt die Régie RENAULT gleich zwei neue Modelle auf den Markt. Den RENAULT 10major, der den R8major ablösen soll, und den völlig neuartigen und revolutionären RENAULT 16! Lange bevor man von einer "Golfklasse" spricht, erfüllt der RENAULT 16 genau diese Kriterien! Das Debüt des RENAULT 10 geht regelrecht unter, im Schatten seines großen Bruders mit der Nummer 16! Der RENAULT 10 ist der letzte Vertreter der Heckmotor-Generation, und der letzte RENAULT der die Bezeichnung "major" tragen darf. Der RENAULT 16 hingegen ist ein völlig neuartig konzipiertes Modell der gehobenen Mittelklasse. Seit dem Ende der Frégate hat RENAULT kein Modell mehr in dem für RENAULT so wichtigen Markt der Luxusmodelle. Der RENAULT 16 soll das ändern. Wenn er auch kein ausgesprochenes Oberklassemodell ist, so ist er dennoch die Innovation in Punkto Sicherheit, Fahrleistung und Komfort!

Und bei Erscheinen der Modelle 10 und 16 1965 macht man sich schon Gedanken über die entstehende Lücke zwischen RENAULT 4 und 16. Die Tage von RENAULT 8 und 10 sind gezählt, das Konzept nicht mehr tragbar. Ein modernes Fahrzeug muss die Lücke schließen: Das Projekt 118! Bis heute ist nicht geklärt: Ist es der große Bruder des RENAULT 4, oder der kleine Bruder des RENAULT 16! Mit Beiden ist die Ähnlichkeit verblüffend! Und doch stellt der neue RENAULT 6, der 1968 erscheint, ein eigenständiges Fahrzeug dar. Langeweile kommt in den Planungsbüros von RENAULT zu der Zeit wirklich nicht auf! Schon 1964 macht man sich Gedanken über ein Fahrzeug, das besonderen Ansprüchen genügen soll. Es ist für den nordafrikanischen Markt gedacht, in erster Linie. Es muss also entsprechend robust sein und Platz haben. In zweiter Linie soll das Fahrzeug in Europa die Modellpalette ergänzen, es soll zwischen RENAULT 6 und RENAULT 16 rangieren! Vier Türen soll er haben, komfortabel und gut motorisiert soll der Neue sein! Was dabei heraus kommt entspricht nicht nur den Anforderungen des Lastenheftes, es übertrifft sie sogar. Der neue Wagen wird auf den Namen RENAULT 12 hören, und das erste wirkliche Weltauto von RENAULT sein! Bis 2005, immerhin 36 Jahren, wurde der RENAULT 12 als Dacia-Ableger gebaut und verkauft. Und erfreute sich ungebrochener Beliebtheit



Der Renault 16 mit seinen Schöpfern Claude Prost-Dame (links) und Gaston Juchet (rechts). Der neue Renault 16 sollte neue Maßstäbe schaffen! 15 Jahre lang wurde er gebaut, rund 1,8 Millionen Exemplare entstanden.

Die Schätzchen unserer User

Freizeitspaß auch ohne wilden Ritt: Der Rodeo

2011 ist für RENAULT und die Klassiker-Freunde ein besonderes Jahr: Das Kultmobil R4, längst im Olymp der Götter angekommen, feiert seinen 50. Geburtstag. Und das wird auch gebührend gefeiert. Zahllose Clubs, aber auch RENAULT selbst, würdigen den ewig jung gebliebenen! Aber es gibt noch mehr zu feiern! 1931, also vor 80 Jahren betrat ein Modell die große Bühne, das heute als Klassiker schlechthin angesehen wird: Der RENAULT Primaquatre. 1951 wurde die obere Mittelklasse mit der Frégate bereichert, 1956 war die Thronfolgerin bereit, das Zepter zu übernehmen. Ebenso fand die Dauphinoise, die Lieferwagenvariante des Juvaquatre, Einzug in die Schaufenster der Autohäuser. 1961 revolutionierten R3 und R4 den Automobilbau und 1971 folgten die bildhübschen Schwestern R15 und R17. Aber da gab es noch einen Neuling, vorgestellt im Oktober 1970 ergänzte er ab 1971 die deutsche Automobillandschaft. Noch lange bevor der Begriff des SUV geboren war, zielte der Rodeo auf die Käuferschicht der Freizeit-Cowboys, Förster und Jäger und die Strandparty-Gesellschaft der beginnenden 70er Jahre.

Der ursprüngliche Rodeo4 wurde bis 1981 von der Firma ACL gebaut, die Basis bildete das Fahrgestell der „Fourgonette“, des R4F4. Auch die Technik stammte vom R4, angetrieben wurde das Fahrzeug vom 845cm³-Motor.



Bereits 1972 ergänzte der Rodeo6 das Programm der Freizeitmobile aus Billancourt, wie der Name schon erahnen lässt, wurde der Rodeo mit der modifizierten Karosserie mit dem 1108cm³-Motor des Renault 6 angetrieben. Ab Oktober 1980 (so die offizielle Lesart) wurde die Leistung des Rodeo6 nochmals gesteigert. Der Rodeo1300 behielt zwar die Technik des R6, aber er bekam den 1289cm³-Motor des R12. Unser Moderator des Forums Ansgar, ein Urgestein der Renault Klassik-Gemeinde, besitzt einen solchen Rodeo und weiß, dass es diesen 1300er aber bereits seit mindestens April 1980 gibt. Er selbst besitzt ein solches Fahrzeug. Das bei Teilhol (früher ACL) komplett aus Fiberglas hergestellte Fahrzeug birgt allerdings einige Probleme in sich. Beim Schweißen der Bodengruppe besteht die Gefahr von Hitzeschäden am Aufbau. Aber wie dem auch sei, der Rodeo ist ein Auto, das Fahrspaß pur bereitet. Ansgars Rodeo durfte sogar schon als „Hochzeitskutsche“ dienen. Und sicher ist: Ein solches Auto macht dem Brautpaar wesentlich mehr Spaß als eine 476m-Limousine oder ein Adenauer-Mercedes! Das Vergnügen, das ein solcher Rodeo bereitet, ist auf der Spaß-Skala ganz oben anzusiedeln!



Unser Ansgar mit seinem Rodeo1300, einer von zwei bekannten, originalen 1300ern vom April 1980!

1981 wurden Rodeo4 und Rodeo6 durch ein Modell ersetzt, das nur noch auf den Namen „Rodeo“ hörte. Oft wurde er auch als Rodeo5 bezeichnet, da er das 1280cm³-Triebwerk des R5 unter der Haube hatte. Echte Rodeo-Fans haben ihn nie wirklich akzeptiert, das Design war wohl etwas gewöhnungsbedürftig. In Ungarn tauchte in den 1980ern noch ein Rodeo14 auf, der allerdings nicht offiziell von Renault vertrieben wurde. Der Rodeo14 entstand in Eigenregie eines Importeurs, Bilder und genaue Angaben zu diesem Modell liegen leider nicht vor.

Unser Ansgar, der neben dem Rodeo auch noch stolzer Besitzer von R4, R16, Espace und Alpine ist (Ein ECHTER Renault-Verrückter!), ist auch Mitglied der Rodeo-Freunde. Die Bilder stammen von Ansgar und anderen Mitgliedern des Clubs.

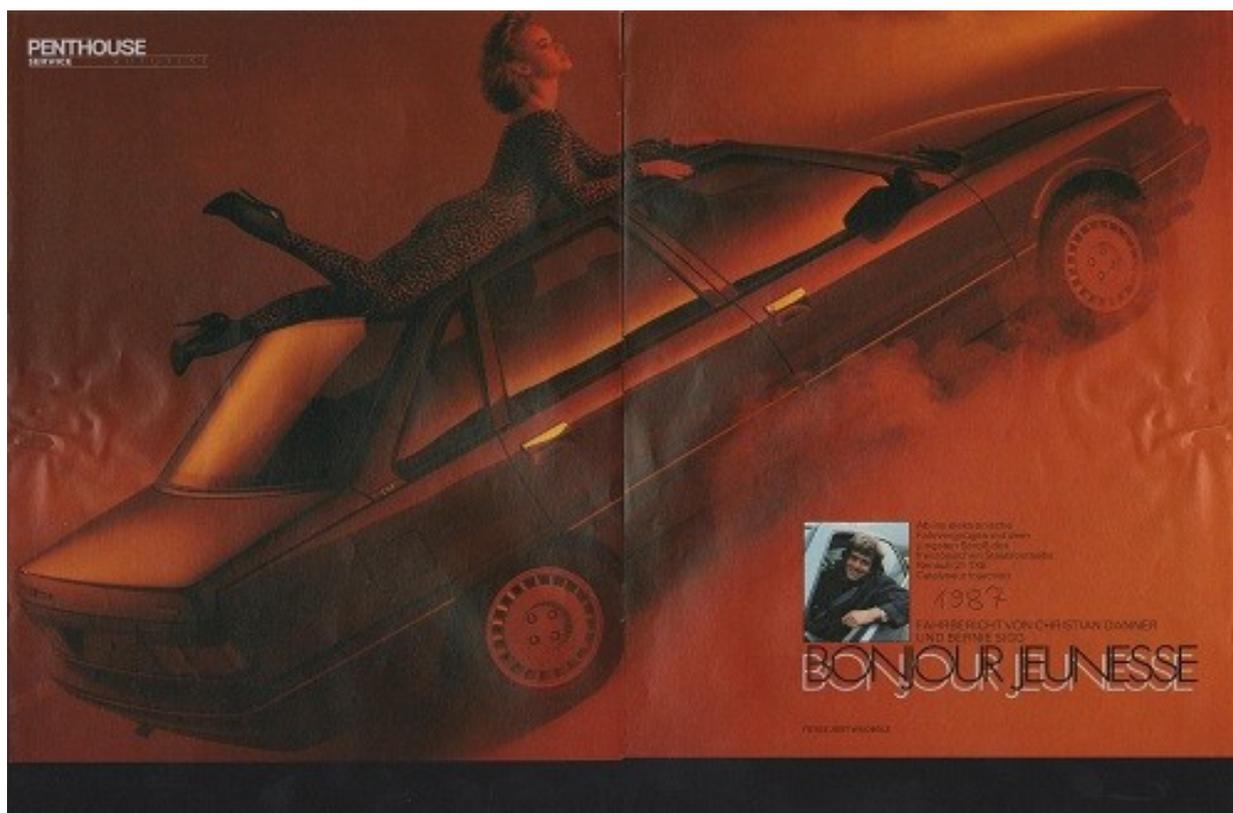


Franks Schatzkiste

Skurriles und Exotisches...

RENAULT 21TXE von 1987, ein Reklamebild aus einer zeitgenössischen Penthouse-Ausgabe. Damals kostete das Auto 28.400,-- DM. Das entspricht einem Betrag von 29.800,-- € im Jahr 2011.

Als Anlage zu dieser Ausgabe gibt es den kompletten Testbericht von Christian Danner!



Ins Netz gegangen: ROC Viersen Der RENAULT Oldie-Club Viersen mit genialer Homepage!

In der letzten RKJ-Ausgabe haben wir die HP des R4-Club Viersen vorgestellt, bleiben wir also (geographisch gesehen) am besten gleich mal vor Ort. So viel sei verraten: Es lohnt sich!

Unser User Renault_FASA ist Administrator des Clubs und hat ganz aktuell die Homepage überarbeitet. Christian hat in der Tat perfekte Arbeit geleistet. Obwohl die Seite schon perfekt aufgebaut war, nun ist sie noch besser! Vor allem die Navigation auf der Hauptseite ist sehr übersichtlich und dazu noch sehr liebevoll gestaltet. Und die einzelnen Menüpunkte haben es in sich. Nicht nur die Modelle seit 1898 werden in einer übersichtlichen Zeitleiste vorgestellt, auch die Motoren nebst Vergaserbestückung werden ausführlich beschrieben. Und zwar auch für die Vorkriegsmodelle, soweit die Informationen überhaupt noch verfügbar sind!

Bei der Linkliste sucht man vergeblich nach den Webseiten der Clubs und Vereine. Das ist auch nicht nötig, diese Seiten finden sich überall im Netz. Allerdings sucht man sehr oft nach seriösen Teilelieferanten oder Herstellern von Nachfertigungsteilen. Auch hier bietet die Seite des ROC eine tolle Hilfe. In einer Tabelle findet man die passenden Lieferanten zu dem jeweiligen Modell. Eine tolle Idee, perfekt umgesetzt! Genauso perfekt ist die Hilfestellung zur Identifikation der Modelle ausgearbeitet.

Abgerundet wird die Homepage <http://www.renaultoldieclub-viersen.de> mit einem schönen Gästebuch, einem gelungenen Kontaktbereich und einer Geschichte zum Club selbst!

Unser Fazit: Eine der besten Seiten im Netz speziell zum Thema Old- und Youngtimer von RENAULT. Man merkt der Seite mit jedem Klick an, mit wie viel Herz und Leidenschaft man sich diesem Thema im Club widmet. Wer etwas ganz Bestimmtes zu „seinem“ RENAULT sucht, der muss nicht lange auf der Seite hin und her klicken, sondern er wird gezielt zum Ergebnis geführt! Auf unnötigen Firlefanz wird trotz verspielter und liebevoller Details verzichtet. Also, unbedingt reinsehen beim Renault-Oldie-Club Viersen!

Stumme Zeugen...



Ein trauriges Bild...

Interessant ist nicht nur der R16, der noch den Chromgrill trägt, auch der R5 ist ein heute eher seltenes Exemplar. Es handelt sich um einen frühen Renault 5 mit dem 845cm³-Motor und „Revolverschaltung“! Auch die Rückfahrscheinwerfer sucht man bei der Variante vergeblich. Dieser Renault 5 (ohne eine zusätzliche Bezeichnung wie L, TL, TS, o.ä.) in der Basisausstattung wurde nur in den Jahren 1972 und 1973 produziert.

Aus der Werkstatt...

Tipps und Tricks aus dem Schrauberalltag!

Eine Frage unseres ehemaligen Users 1979TS und eine umfassende und perfekte Anleitung zum Kauf des richtigen Blechs von unserem Admin R17freak Dietmar!

1979TS:

In einem Beitrag wurde kurz das Thema "Blechqualität" angerissen. Es heißt ja immer, dass der "Russenstahl" Schuld war am Rost der 1970er / 1980er. Nun, da wir aber zwischenzeitlich auch lernen mussten, dass für das Knicken der Strommasten im Münsterland, im Zuge der starken Schneefälle im Nov. 05, schlechter/poröser Stahl schuld sein soll, der in den 1960ern verbaut wurde, stellt sich mir die Frage, ob der Russenstahl nicht mehr ein sog. Ammenmärchen ist. Passte ja damals auch ganz gut; waren die Russen doch die Buben aus dem "evil empire". Wenn wir heute die Nachwehen des "Russenstahls" an unseren Autos nach und nach beseitigen, dann legen wir wert auf ...? Ja auf was, legen wir wert, was ist guter Stahl? Gibt es Unterschiede bei den Blechen? Woran erkenne ich das und worauf muss ich achten? Gibt es einen Unterschied zwischen "Original" und "Zubehör"?

Leser des Forums:

Durch den steigenden Bedarf an Gebrauchsgütern und der Aufrüstung zwischen den Supermächten in den siebziger Jahren kam es am Weltmarkt zu einer Verknappung und als Folge zu einer Verteuerung von Stahl. Die Industrie erkannte den Wert von Schrott und weil das Wiederaufbereiten zu teuer war schickte man den gemischten Schrott in Richtung Osten. Billig war es, das Blech. Aber keinesfalls gut, denn die kostenintensive Reinigung und Analyse sparten sich die osteuropäischen Hochofenbetreiber. Das Blech das aus den Walzanlagen kam erwies sich als unrein. Die Rosteinschlüsse blühten schon auf, als das Rohblech auf den Höfen europäischer Autohersteller ankam.

Prüfen kann das kein Mensch in seiner Garage, außer einer der beruflich mit Metallurgie zu tun hat. Autoblech ist ja kein normales Blech wie man es im Baumarkt in Tafeln kaufen kann, das ist Tiefziehblech das sich leicht pressen und verformen lässt.

R17freak:

BLECH IST NICHT GLEICH BLECH.

Schon bei der Auswahl einer geeigneten Blechqualität beginnt die Rostschutzvorsorge bei der Oldtimer-Restauration bzw. der kleinen Korrosions-Reparatur.

Gar nicht geeignet sind Bleche aus dem Baumarkt (der **gemeine** ST37 > Baustahl), sondern man nimmt Tiefziehbleche, die man am besten im örtlichen Stahlfachhandel bezieht. Hier ist es ratsam, einen guten Kontakt zu einem Mitarbeiter zu knüpfen, vielleicht mit dem Hinweis auf Oldtimer-Restauration, da man dann auch mal ein paar Sahnestücke bekommt. Denn dieser Fachmann weiß ganz genau, welches Blech klasse und welches Blech nicht so gut ist. (in Westfalen sagt man: Der Bauer erkennt seine Schweine am Gang).

Tiefziehbleche tragen das Fachkürzel *DC* und werden unterteilt in *01* bis *07* (*01* > leicht verformbar; *07* > schwer verformbar). Für unsere Bedürfnisse empfehle ich eine *DC03*, eine Blechqualität, die sowohl für den Profi als auch für den Heimwerker geeignet ist. Besondere Sahnestücke tragen den Zusatzkürzel *ZE*, der darauf hinweist, dass dieses Blech elektrolytisch verzinkt ist. Diese sind normalerweise nur in größeren Mengen zu bekommen, aber der gute Kontakt zum Stahlhandel-Fachverkäufer nutzt auch hier manchmal...

Besonderes Augenmerk sollte man selbst bei Tiefziehblechen auch auf die Oberflächen-Beschaffenheit richten; raue Oberflächen weisen auf falsche Walzgeschwindigkeit und fehlende Sorgfalt hin. Denn hier sind während des Walzvorganges Zunderreste in die Oberfläche eingewalzt worden, die zu Riss- und großer Rauigkeitsbildung führen. Bei Falz-, Form- und Abkantarbeiten verstärken sich die Risse und hier findet der Rost dann einen hervorragenden Nährboden. Deshalb sollte man sich nicht scheuen, mit einer Lupe die Oberflächenbeschaffenheit zu überprüfen.

Zunderbildung gibt es zwar immer, wenn glühender Stahl zu Blech gewalzt wird, bei sorgsam gefertigten Blechen reduziert sich aber sein Anteil auf ein Minimum. Stark gefettete Bleche sollte man meiden, da die Fettschicht Fehler in der Oberfläche kaschieren und daraus resultierenden Rostbefall verhindern soll. Aber die besondere Auswahl der Blechqualität nutzt nichts, wenn man nicht auch die Schweißdrahtqualität beachtet. Auch hier sollte man den örtlichen Schweißfachhandel kontaktieren, da das beste Blech rostet, wenn minderwertiger und billiger Draht verwendet wird, der schon auf der Rolle rostet.

Nach dem Schweißen und vor dem Grundieren sollte man den gesamten Rep.-Bereich entfetten, vorzugsweise mit Bremsenreiniger oder Silikon-Entferner (keine Nitro-Verdünnung verwenden, da schwach fetthaltig). Auch beim Kauf fertiger und vorgeformter Rep.-Bleche empfehle ich die Verwendung elektrolytisch verzinkter Bleche (z. B. Firma van Wezel). So..., jetzt habe ich genug "**Blech geredet**" und wünsche Euch fröhliches Rostloch-Verschließen.

Marktplatz!

Handel und Wandel...

Angebote:

Unser User „MoonMan“, Martin Größl, bietet eine große Anzahl von Werkstatthandbüchern an, eine Liste erhaltet Ihr unter: martin.groessl[at]web.de oder einfach anrufen: 06359/2090814

Automobil	Bezeichnung	Anwendungsgebiet	Veröffentlichungsjahr	Ergänzungen bis
Renault 9	M.R.237	Karosserie	Jun 1981	Jul 1982
Renault 9	M.R.236	Mechanik	Jun 1981	Dez 1982
Renault 18	M.R.211	Karosserie	Mrz 1978	Jun 1982
Renault 16	M.R.96 Band 1	Komplett	Sep 1973	-
Renault 16	M.R.96 Band 2	Komplett	Sep 1973	-
Renault 16	M.R.199	Karosserie	Dez 1977	Jun 1979
Renault Trafic	M.R.223	Karosserie	Okt 1980	Jul 1982
Renault Trafic	M.R.222	Mechanik	01.08.80	Apr 1983
Renault 4	M.R.175	Mechanik	Jun 1976	Aug 1982
Renault 4	M.R.176	Karosserie	Sep 1975	Aug 1982
Renault 30	M.R.169	Karosserie	Apr 1975	Sep 1982
Renault Master FB-30	M.R.225	Karosserie	Apr 1981	Sep 1981
Renault Master FB-30	M.R.224	Mechanik	Aug 1980	Sep 1982
R 2132; R2133; R 2134	M.R.:128	Komplett	Feb 1967	-
RENAULT 15 / 17	M.R.185	Mechanik	Nov 1976	Mrz 1980
RENAULT 15 / 17	M.R.:186	Karosserie	Dez 1976	Mrz 1980
Renault 14	M.R.214	-	Nov 1979	Feb 1982
Renault 14	M.R.184	Karosserie	Mai 1976	Jun 1982
Renault 14	M.R.183	Mechanik	Mai 1976	Nov 1979
Renault 12	M.R.178	Karosserie	Jul 1976	Dez 1978
Renault 12	M.R.150	Komplett	Sep 1974	-
Renault 9 / 11	M.R.243	Karosserie	Feb 1983	-
Renault 6	M.R.145	-	Jan 1973	Apr 1979
Renault 20 / 30	M.R.212	Mechanik	Mrz 1979	-
Renault 18	M.R.210	Mechanik	Mrz 1978	Sep 1981

Bezeichnung	Anwendungsgebiet	Veröffentlichungsjahr	Details
MOT. C	Motoren	Mai 1981	688-C1e; 689-C1C; 810-C1H; 840-C6J-C7J; 847-C1J-C2J
MOT. J. (D)	Motoren	Aug 1982	852 – J8S; Renault 18; Fuego; Renault 20; Renault 30; Jeep; Renault Trafic; Renault Master
MOT. J. (E)	Motoren	Dez 1981	829 – J5R – J6R; 851 – J6T
MOT.S (Diesel)	Motoren	Apr 1981	S8U(8140) Diesel
MOT. F. (D)	Motor (diesel)	Jan 1983	F8M Renault 9
T.A. M...	Automatikgetriebe	Mai 1982	MB1 Renault 9; MJ1 Renault 18 & Fuego; MJ3 Fuego & Renault 20
B.V. JB	Wechselgetriebe	Mai 1981	Typ JB 0 – JB 1
B.V. NG	Wechselgetriebe	Mai 1982	NG0; NG1; NG2; NG3; NG5
B.V. S5	Wechselgetriebe	Mai 1981	Typ S5 – 18 / 3
B.V. HA	Wechselgetriebe	Mai 1982	HA0; HA1
M.R.215	Automatikgetriebe	Dez 1979	Typ-4139; Typ-4141

Gesuche:

Der User „renaultklassik“ sucht einen Fuego Turbo, möglichst nicht gerade die allerschlimmste Bastelbude! Angebote können via Telefon abgegeben werden (0160/97598585) oder Kontakt über das RENAULT Klassik-Forum!

Über'n Tellerrand geschaut Die Unscheinbaren

Sicherheit aus Schwedenstahl. So warb man vor vielen Jahren für die Modelle aus dem Hause Volvo. Allerdings war es bei den Modellen der 340er-Reihe nicht so gut um die Rostvorsorge bestellt. Ganz anders als zu seinen Geschwistern aus der Volvo-Familie waren die Modelle 343, 344 und 345 recht anfällig, was die braune Pest betrifft. Eigentlich wurde der 340 noch als DAF77 entwickelt, bevor das Unternehmen von Volvo übernommen wurde. Der Motor des kleinen Schweden war allerdings ein uns alter Bekannter: Es war ein 1397cm³-Aggregat aus dem Hause Renault.

Gebaut wurde die 340er-Reihe von 1976 bis 1990 in verschiedenen Ausführungen, u.a. als DL und GL. Es gab auch eine 360er-Reihe, die hatte allerdings hauseigene Volvo-Triebwerke unter der Haube.



Ein Volvo 343 der ersten Serie aus dem Jahr 1980



Ich glotz TV... RENAULT in Film und Fernsehen.

Vor 99 Jahren sank die Titanic, das einst als unsinkbar geltende Superschiff des neuen Jahrhunderts. Im gleichnamigen Film mit Leonardo di Caprio in der Hauptrolle schlich sich allerdings ein kleiner Fehler ein. Die Titanic sank im Jahr 1912, mit einem RENAULT an Bord, der allerdings aus dem Jahr 1914 stammte. Dem Erfolg des Films tat dies keinen Abbruch. Und auch in den Liebesszenen des Films, die sich im Inneren des RENAULT abspielten, kann man schon erahnen, wie viel Wahrheit im RENAULT Werbeslogan steckt:

Autos zum L(i)eben!



Neues aus den Clubs und Vereinen Wichtige Infos von anderen Gemeinschaften!

Erik Possemiers vom „Floride Caravelle Club France“ hat mir vor einigen Tagen eine Email geschrieben, die für die Besitzer dieser wunderhübschen Autos von großem Interesse sein dürfte. Erik hat um entsprechende Mitteilung an unsere Mitglieder und Leser gebeten, daher werde ich die Email hier im Original veröffentlichen!

„Der französische Floride/Caravelle Club FCCF hat die nicht mehr verfügbare Windschutzscheibendichtung aus Gummi in höchster Qualität neu anfertigen lassen.

Die Ecken sind von einem hierauf spezialisierten Hersteller unter starke Hitze in der korrekten Form gebogen und gewährleisten eine perfekte Passform.

Es gibt 2 unterschiedliche Modelle für Floride oder Caravelle:

-Typ «Floride» wurde montiert auf alle Fahrzeuge Typ R1092 und auf die ersten R1131 bis Fahrgestellnummer 26259. Hierzu passt die T-förmig verchromte Zierleiste.

-Typ «Caravelle» wurde montiert auf die Typen R1131 ab Fahrgestellnummer 26260 und alle R1133. hierzu passt eine U- oder C-förmig verchromte Zierleiste.

Falls Sie dieses Teil bestellen möchten, bitten wir Sie angehängtes Bestellformular auszufüllen und uns zu senden. Versand erfolgt nach Überweisung des Gesamtbetrages.

Überprüfen Sie sorgfältig den von Ihnen benötigten Typ bevor Sie bestellen!

Sparen Sie sich die Versandkosten und holen Sie Ihre Windschutzscheibendichtung ab auf unserem Stand auf den Oldtimermessen von Reims, Rouen oder Lyon. Wir freuen uns auf Ihren Besuch!

Mehr Info unter floricarclub@wanadoo.fr oder <http://fccdf.free.fr>

Zu guter Letzt...

Die weiteren Aussichten:

Wieder ist eine neue Ausgabe unseres kleinen RKJ fertig geworden. Ich hoffe, auch diese Ausgabe findet des Lesers Gunst.

Wenn auch eine Hiobsbotschaft diese Ausgabe begleitet, so gibt es auch gute und vielversprechende Entwicklungen. Besonders das RENAULT Klassik-Forum erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit, es kommen mehr und mehr neue Mitglieder in unsere Runde.

Auch die Homepage <http://www.renault-klassik.eu> wird in Kürze weiter Gestalt annehmen, der Verlust Tausender von Bildern hat die Arbeiten eine Zeit lang lahm gelegt. Aber nun geht es auch hier endlich wieder weiter.

Auch die Leserschaft des RKJ wird von Mal zu Mal größer, daher möchte ich nochmals auf die Möglichkeit aufmerksam machen, den Marktplatz zu nutzen! Die Chancen auf einen Erfolg sind deutlich höher als nur im Forum, da unser RKJ auch viele Vereine, auch im Ausland, erreicht!

Und interessierte User können sich und ihre Schätzchen hier gerne vorstellen. Einfach eine Email an [journal\[ät\]renault-klassik.org](mailto:journal@renault-klassik.org) – und schon bald wird Euer Bericht veröffentlicht!

Bis dahin, bis zur nächsten Ausgabe im Juni (die hoffentlich etwas pünktlicher erscheint), bleiben Sie uns gewogen!