

Ausgabe 2 – 2. Jahrgang

März 2010

RENAULT KLASSIK JOURNAL



DAS MAGAZIN VON

RENAULT KLASSIK

UND

R.A.U.T.E. - FÖRDERVEREIN RENAULT KLASSIK E.V.

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 Werkstattrichtlinien 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: Der Konzern – Teil 4

Seite 5: Die Schätzchen unserer User

Seite 7: Franks Schatzkiste

Seite 8: Ins Netz gegangen: Fuego-Freunde e.V.

Seite 10: Stumme Zeugen

Seite 11: Aus der Werkstatt: Tipps & Tricks

Seite 12: Marktplatz / Vorschau

In eigener Sache

Die Planungen zu den RENAULT Klassik-Tagen

Am Wochenende nach Pfingsten 2010 ist es wieder so weit: Die 6. internationalen RENAULT Klassik-Tage stehen auf dem Terminkalender. Am 29. Mai finden die RKT auf dem altbekannten Gelände in Gonnweiler statt. Natürlich ist wie in jedem Jahr eine Anreise am Freitag und eine Abreise am Sonntag problemlos möglich. Was die Übernachtungsmöglichkeiten betrifft, so ist auch in diesem Jahr wieder für alle Fälle gesorgt. Es kann direkt am Platz oder auf dem Campingplatz im Nachbarort gecampert werden. Direkt am Platz gibt es das Hotel Gierend und Ferienwohnungen und Hotels gibt es auch in den Nachbarorten, nicht weit vom Platz entfernt! Und für das Rahmenprogramm haben wir auch 2010 so manchen Pfeil im Köcher! Besonders die Fuego-Fahrer sind ganz herzlich zum mitmachen aufgerufen, wird doch das feurige Coupé aus Frankreich in diesem Jahr 30 Jahre jung!

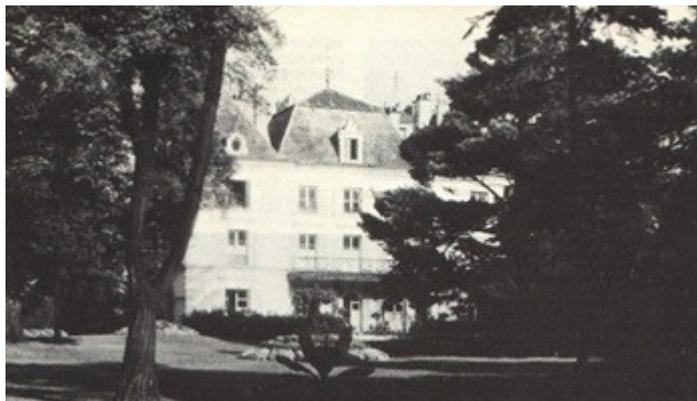
Wenn es noch Fragen zu den RENAULT Klassik-Tagen gibt, dann wendet Euch per Email an: info@renault-klassik.org – Wir helfen Euch gerne weiter!

Wollen wir nur hoffen, daß es der Wettergott in diesem Jahr wieder gut mit uns meint, damit uns ein nasses und kaltes Treffen wie 2009 erspart bleiben wird.

RENAULT Klassik und „R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V.“ freuen sich auf Euren Besuch. Damit wir uns wiedersehen, bzw. uns auch einmal persönlich kennenlernen!

RENAULT: Der Konzern – Teil 4

Es waren im wahrsten Sinne des Wortes die goldenen Zwanziger für RENAULT! Nach dem frühen Tod seiner Brüder MARCEL (+1903) und FERNAND (+1909) war LOUIS RENAULT alleine auf sich gestellt. Doch er meisterte auch diese Schicksalsschläge auf die ihm eigene Art. Sein Unternehmen wuchs stetig. Ab 1920 kaufte RENAULT die Seine-Insel Séguin Stück für Stück auf, 1928/1929 entstand dort ein weiteres Werk. LOUIS RENAULT war stur, unbeugsam und musste seinen Willen haben. Aber er hatte auch Fingerspitzengefühl, Weitsicht und wusste immer Rat. Ob in technischer Hinsicht, oder im kaufmännischen Handeln. Mit Beginn des Zweiten Weltkrieges wurde jedoch alles Anders! LOUIS RENAULT versuchte sein Lebenswerk zu retten. Um am Ende zu verstehen, dass er es doch verloren hatte. Als LOUIS RENAULT am 24. Oktober 1944, kurz nach seiner Haftentlassung, auf seinem Anwesen in Herqueville starb, hatten seine Werke in knapp 50 Jahren rund 900.000 Fahrzeuge produziert. Damit ging zwar das Leben von LOUIS RENAULT zu Ende. Aber die Geschichte des Unternehmens RENAULT sollte weitergehen. Und dies sollte das Unternehmen sehr erfolgreich tun. Heute ist RENAULT NISSAN der viertgrößte Automobil-Hersteller weltweit. Aber dies ist das zweite Kapitel der Geschichte RENAULT!



Der Landsitz der Familie RENAULT: Hier starb LOUIS RENAULT am 24. Oktober 1944.

Die Schätzchen unserer User

Teil 2: Andreas Zuhnemer und sein RENAULT 5Alpine

1981 kaufte der Vater von Andreas Zuhnemer beim Heidelberger RENAULT Partner Schneider & Jelinek einen RENAULT 5Alpine, zum Glück inklusive Hohlraumversiegelungsprogramm, welches damals angeboten wurde. Dieses Programm beinhaltete eine Hohlraumbehandlung pro Jahr, drei Jahre lang. Dies sollte sich Jahre später als weise Voraussicht herausstellen!

„Nach ca. 2 Jahren wurde der Wagen an meine Mutter weitergegeben und hauptsächlich in der Stadt eingesetzt. 1986 durfte ich mit Erhalt des Führerscheins den Wagen mit benutzen. Viele schöne Fahrten in die Alpen, an den Bodensee und zum Kloster Andechs folgten. Nach dem Kauf meines ersten Autos wurde der RENAULT 5 wieder hauptsächlich im Stadtverkehr eingesetzt. 1994 wurde der RENAULT 5Alpine von einem Marder außer Gefecht gesetzt. Eine Reparatur der defekten Schläuche und diverser anderer Defekte schien zu teuer. Ich konnte mich aber nicht dazu durchringen, den Wagen zum Schrotthändler zu bringen. Nach 2 Jahren im Freien erhielt er einen Platz in einer Garage. Der Lack war inzwischen durch Moos ziemlich stumpf geworden. Diverse Gummiteile waren sehr spröde.“ So lautet die Zustandsbeschreibung von Andreas, der im RENAULT Klassik-Forum als „r5az“ aktiv ist.

„2007 reifte der Entschluss, den Renault 5 wieder Instand zu setzen. Viele hielten mich für unvernünftig und hatten wenig Hoffnung für das Auto. Zuerst wurde die Technik überholt. Am Motor wurden die Pleuellager gewechselt. Die Bremsen mussten komplett überholt werden. Die Auspuffanlage wurde durch eine gebrauchte ersetzt. Anschließend wurde das Fahrzeug zerlegt. Motor, Getriebe und Achsen blieben eingebaut. Wie auf den Bildern zu sehen ist, wurden Türen, Haube, Heckklappe, Verglasung und der größte Teil der Innenausstattung ausgebaut. Vor den Lackarbeiten wurden erst einmal die Zierstreifen eingelesen, um später die Originaloptik wieder herstellen zu können. Durch einen Hagelschaden gestalteten sich die Vorarbeiten zum Lackieren sehr aufwändig. Der Rost hatte zum Glück nicht zu sehr an der Karosserie genagt. Die Schweller und der Unterboden waren komplett rostfrei. Beidseitig im Bereich der A-Säule und am hinteren Kotflügel fahrerseitig waren Arbeiten nötig. Der vordere Kotflügel auf der Fahrerseite musste komplett erneuert werden. Farblich wurde der Renault 5 Alpine wieder im originalen Ton lackiert. Der Zusammenbau ging recht zügig voran. Allein das Besorgen der defekten bzw. fehlenden Teile nahm einige Zeit in Anspruch. Viele Teile bekam ich in Berlin von Volker, der seinen R5Alpine Spezial gerade ausschlachtete. Besonders froh war ich um die Ersatzverglasung incl. Dichtungen. Schwierig gestaltete sich die Suche nach den Türschiffchen. Am Ende konnte ich die beiden für die Türen in Frankreich bestellen. Die Abdeckung für das Heckschloss fehlt zur Zeit noch.

Als erste große Ausfahrt war das Treffen in Dülmen 2009 geplant. Um den Termin halten zu können, wurde die Überholung des Getriebes erst einmal verschoben. Trotz allem wurde es sehr knapp. Eine Woche vor dem Treffen stand die erste

Probefahrt an. Diese verlief sehr gut. Bis auf eine defekte Benzinpumpe waren keine größeren Probleme aufgetreten. Nach dem Wechsel der Benzinpumpe ging es auf dem Anhänger in Richtung Dülmen. In Lüdenscheid wurde abgeladen und die letzten 100 km auf eigener Achse nach Dülmen zurückgelegt. Auf der Fahrt zeigte sich, dass der Vergaser kleinere Probleme bereitete. Der Empfang auf dem Treffen war großartig. Nach einem schönen Tag ging es wieder zurück nach Lüdenscheid und von dort nach Hause. Im Anschluss wurde der Vergaser getauscht. Zurzeit ist das Getriebe am Renault 5 Alpine zerlegt. Bei dem Getriebe handelt es sich um ein 385er. Die Synchronringe sind getauscht und die Simmerringe sind auch schon von Renault eingetroffen. Wir hoffen, die Arbeiten bis Ende des Jahres abgeschlossen zu haben!“



Franks Schatzkiste

Skurriles und Exotisches...

Die Thronfolgerin Dauphine war ein echter Millionseller, ein Exportschlagger, ein großer Erfolg für RENAULT. In Frankreich, aber auch in Deutschland, Europa und besonders auch in den USA! Und nach wie vor gilt das Wägelchen als ausgesprochen robust, hübsch und begehrenswert. Ein echter Klassiker eben. Dieses „Tretmobil“ sollte man den jüngsten Automobilisten nicht vorenthalten. Zur Zeit wird das Modell von 1955 für 390,00€ angeboten beim Classic-Center Niederrhein!



Ins Netz gegangen: Fuego-Freunde e.V.

Fuego-Freunde Club RENAULT e.V. - die Homepage

Die Seite der Fuego-Freunde besteht schon seit vielen Jahren. Dennoch hat die Seite nichts von ihrer Faszination verloren. Die Webmaster Dieter Wedershoven und Tom van Diessen (der als FuegoTom ebenfalls User des RENAULT Klassik-Forums ist) haben eine sehr übersichtliche und sachlich gestaltete Homepage erstellt. Die Seite verzichtet auf störenden Designfirlefanz, bietet eine übersichtliche Navigation und sehr umfangreiche Informationen. Informationen zum Modell, zum Club, zu den Treffen. Besonders toll umgesetzt: Alle Treffen der letzten 10 Jahre sind auf der Seite einfach aufzurufen. Neben den obligatorischen Kapiteln wie „Gästebuch“, (sehr umfangreichen) „Links“ und „Impressum“ gibt es auch ein technisches Kapitel, eine gut erstellte Bildergalerie und sogar einen Anzeigenmarkt. Sehr informativ sind die geschichtlichen Betrachtungen über das Modell und den Club. Der Club um den derzeitigen Vorsitzenden Jean Heck ist nicht nur in Deutschland, sondern auch in den Benelux-Staaten sehr aktiv und zählt auch dort etliche Mitglieder. Man spürt deutlich beim betrachten der Seite, daß in jedem Kapitel sehr viel Liebe zu dem in Deutschland exotischen Coupé steckt.

Und der Club bietet seinen Mitgliedern für 30€ Jahresbeitrag sehr viel, wie z.B. die clubeigene Zeitschrift „Fuego forever“, Clubfahrten mit kulturellen und touristischen Themen.

Fazit: Der Club bietet seinen Mitgliedern sehr viel für einen relativ geringen Jahresbeitrag. Als Fuego-Besitzer ist es fast schon ein Muss, bei den Fuego-Freunden Mitglied zu werden.

Die clubeigene Homepage ist auch für Nicht-Fuego-Fahrer eine virtuelle Reise wert. Ganz schnell stellt man beim betrachten der Seite fest, wie rasch dabei die Zeit vergeht. Kurzweil, tolle Bilder und eine einfache Navigation bringen dem Besucher ein wunderschönes und seltenes Modell näher. Sehr zu empfehlen!



Wie gut, daß man auf der Homepage der Fuego-Freunde von Design-schnörkeln verschont bleibt. Dafür ist das Logo der „Fuegonisten“ ein echtes Schmankerl. Die Kombination aus damals aktuellem RENAULT Markenemblem und Fuego-Zeichnung, zusammen mit dem Schriftzug ergibt ein auch heute noch modernes und gleichzeitig traditionelles Vereinslogo.



Und das sogar auch in Farbe.

Stumme Zeugen...



Ranzige Butter...

Diese Cremeschnittchen, von den Franzosen nicht minder liebevoll „Motte de Beurre“ (Butterklumpen) genannt, dürften wohl eher schon verdorben sein. Diese Exemplare haben mit leckerem Backwerk nicht mehr viel gemein!



Aus der Werkstatt...

Tipps und Tricks aus dem Schrauberalltag!

In dieser Ausgabe eine Frage unseres Users Mad-Max und eine Anleitung unseres Admins R17freak

Frage von User „Mad-Max“:

Habe bei meinem GT Turbo das Problem das ich nur noch 0,4 bar Ladedruck habe. Kann ich das System vom Ladeluftkühler auch einfach mal Abdrücken um zu gucken wo es undicht ist.

Ich vermute mal das einer der Schläuche Undicht ist. Aber was kann es sonst noch sein?? Danke für die Antworten.

Antwort von „R17freak“:

Folgende Teile würde ich mal beim C405 überprüfen:

- a) Alle Schläuche (bekommen schon mal Risse) incl. der Unterdruck- bzw. Überdruckschläuche*
- b) Ladeluftkühler (Die obere Kante zwischen Plastikoberteil und Leichtmetallnetz wird schon mal undicht) Wir haben in einem solchen Fall immer die Kante mit Karosserie-Klebmasse abgedichtet.*
- c) Funktion des Wastegate-Ventils (Unterdruckdose undicht?) Ist die Welle, die vom Wategate-Ventil betätigt wird, auch wirklich freigängig? Setzt sich gern schon mal fest.*
- d) Luftfilter o.K.? Luftansaugschläuche frei ? Habe schon mehrfach erlebt, daß Eichhörnchen Nüsse im Ansaugtrakt gesammelt haben bzw. ein Tier Hundefutter von einem Balkon geholt hat und im Luftfiltergehäuse gesammelt hat. DAS IST KEIN SCHERZ!!!!*
- e) Welle im Turbo auf Spiel bzw. Leichtgängigkeit prüfen*
- f) Überdruck-Schalter defekt? Sitzt im Schlauch (Turbo > Ladeluftkühler)*
- g) Dichtfläche Krümmer > Turbo dicht?*
- h) O-Ring, der zur Abdichtung zwischen Kniestück (aus Plastik) und Vergaser (oben auf Vergaser) dient*

Ursache für das Problem war ein defekter Unterdruckschlauch!

Marktplatz

Fahrzeuge, Teile, Zubehör: Gesuche!

RENAULT 21 Automatik 2,2l: Fahrschemel gesucht, Angebote bitte per Email an: christian_springer[ät]t-online.de

RENAULT 21 TXI 2l-12V: Ich suche den Kühlerschlauch vom Öl Kühlwasser WT. Email an: christian_springer[ät]t-online.de

RENAULT 5GTL, R1225: 12 Radmuttern für R5 5th Avenue Felgen (3-Loch, Speedline SL182, KBA 40574) - 1 Vergaser Solex 32 SEIA REN765 (R5 GTL, R1225) - 1 Satz Bremssattelhalter für die Lucas Bremse vom R5 (R122x), Lochabstand am Achsschenkel ca. 75mm, Maß für die Aufnahme der Beläge 94mm - je 1 Außenspiegel rechts & links für R5 Alpine/Turbo in gutem Zustand. Angebote bitte per Email an: hubi84[ät]web.de

Fahrzeuge, Teile, Zubehör: Angebote!

RENAULT 9 / 11 – versch. Modelle: Habe diverse Innenausstattungsteile und Technikteile zu verkaufen von versch. Renault 9 und Renault 11. Liste, siehe Link zu meinem Fotki-Account, dort ist jeweils ein Photo und der Preis steht dort auch gleich dabei. So das jeder Interessent gleich sieht, was es ist und was es kostet. Die Preise verstehen sich ab "Lager" 31234 Edemissen (Niedersachsen). Versand gern auch möglich. Ein Wort noch zu den Artikeln, alle sind gebraucht und werden unter Ausschluß jeglicher Gewährleistung von Privat verkauft. Alle stammen aus Fahrzeugen, sind teilweise etwas eingestaubt / Spinnenweben von der Lagerung. Sie liegen schon so 5-10 Jahre in meinem EFH-Haus Keller.

Link: http://public.fotki.com/LittleWheeliesTeam/cars_by_thorsten/renault/

Oder bei Interesse Email an: churchman248[ät]yahoo.de

Die weiteren Aussichten:

Die Maiausgabe des RKJ widmet sich natürlich den RENAULT Klassik-Tagen, die am 29. Mai in Gonneseweiler stattfinden werden. Die Planungen laufen derzeit in vollem Gang, man darf sicher sein: Auch in diesem Jahr werden die RKT wieder Einiges zu bieten haben! Natürlich berichten wir in der Maiausgabe auch wieder über die Schätzchen unserer User, wir greifen wieder tief in Franks Schatzkiste, stumme Zeugen und der Werkstatttipp gehören dazu, genau wie der neu aufgenommene Fahrzeug- und Teilemarkt. Und wenn auch Ihr etwas sucht oder anbieten wollt, das Inserat im RKJ ist völlig kostenlos und provisions- und gebührenfrei. Also immer her mit Euren Angeboten, in der nächsten Ausgabe werden diese dann veröffentlicht. Es funktioniert ganz einfach: Email bis 30. April an: journal@renault-klassik.org – fertig!

Und ab der nächsten Ausgabe gibt es eine neue Serie, darin blicken wir auch mal über'n Tellerrand und stellen die vergessenen Klassiker anderer Hersteller vor. Selbstverständlich wird im nächsten RKJ auch wieder über die Geschichte von RENAULT berichtet, ab Mai beginnen wir mit der Geschichte der „Régie“. Die Geschichte beginnt mit dem ersten Kapitän der „Régie“, Pierre Lefauchaux.

Also: Bleiben Sie gespannt und uns gewogen!

Mit den besten Grüßen

Andreas Gaubatz & RENAULT Klassik