

Ausgabe 3 – 2. Jahrgang

Mai 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.

Betreffend der Rubrik(en) „Aus der Werkstatt“, sowie bei allen technischen Hinweisen, oder Hinweisen mit technischen Umbaubeschreibungen: 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: R16-Freunde Grevenbroich

Seite 13: Stumme Zeugen

Seite 14: Aus der Werkstatt: Tipps & Tricks

Seite 15: Marktplatz

Seite 17: Über'n Tellerrand geschaut: Simca 1301/1501

Seite 19: Ich glotz TV... - RENAULT in Film und Fernsehen

Seite 20: Vorschau

In eigener Sache

Die RENAULT Klassik-Tage stehen bevor!

Diesen Monat ist es endlich wieder soweit. Die 6. internationalen RENAULT Klassik-Tage finden am 29. Mai in Gonneseweiler statt. Hoffentlich meint es der Wettergott in diesem Jahr besser mit uns, aber die Prognosen lassen Positives hoffen.

Ansonsten gibt es wieder ein reichhaltiges Programm, so wie man das von unserem Jahrestreffen kennt. Vor allem aber sind die RKT ein Tipp für Kurzsentschlossene! Es gibt weder eine Teilnahme- oder Startgebühr, genauso wenig eine Teilnehmer-Höchstzahl. Und die Gemeinde Nohfelden, besonders der Ortsteil Gonneseweiler, ist mit dem dort gelegenen Bostalsee auf jeden Fall eine Reise wert.

Wer noch Informationen zu den RENAULT Klassik-Tagen haben möchte, der schreibe einfach eine Email an: info@renault-klassik.org – Wir freuen uns auf Eure Anfragen, und werden diese auch umgehend beantworten.

Hier noch die Daten für „Navigationsfahrer“:

Am Schwarzhof, D-66625 Nohfelden, Ortsteil Gonneseweiler

Weitere Infos zum Ort Gonneseweiler und zur Gemeinde Nohfelden: www.nohfelden.de – Dort findet sich auch ein Zimmer- und Hotelverzeichnis.

Wir freuen uns auf Euch. Auf's Kennenlernen und auf's Wiedersehen!

RENAULT: Die Régie und ihre Kapitäne

Pierre Lefaucheux: Jahre des Aufbaus

1945. Die Welt liegt in Schutt und Asche! Hitler hat Europa und die Welt mit sich in den Abgrund gerissen. Nichts wird mehr so sein, wie es einmal war! Frankreich gehört zwar zu den Siegermächten. Aber um welchen Preis? LOUIS RENAULT, einst grösster Arbeitgeber des Landes, ist tot! Charles de Gaulles ist sich der Wichtigkeit und Bedeutung des Unternehmens bewusst. Er ordnet die Verstaatlichung des Unternehmens an. Und stellt mit PIERRE LEFAUCHEUX einen Mann an die Spitze des Konzerns, den er besser nicht hätte wählen können. In der Folge wird sich erweisen, dass immer die richtigen Männer zur richtigen Zeit das Staatsunternehmen "Régie Nationale des Usines RENAULT" führen sollten.

Pierre Lefaucheux



Pierre Lefaucheux
30.06.1898 - 11.02.1955

PIERRE LEFAUCHEUX weilt in London, als sich LOUIS RENAULT dem Untersuchungsrichter stellt. RENAULT hatte sich im Departement Sarthe versteckt gehalten. Sein Freund und Präsident der Anwaltskammer Ribet rät ihm zu diesem Schritt. RENAULT ist von Krankheit gezeichnet. Am 23. September wird RENAULT in Fresnes inhaftiert, ebenso sein Generaldirektor René de Peyrecave. Es liegt auf der Hand, dass der RENAULT-Konzern einer Verstaatlichung nicht entgehen kann!

Robert Lacoste, Industrieminister im Kabinett de Gaulle, favorisiert PIERRE LEFAUCHEUX. LEFAUCHEUX erfährt bei seiner Rückkehr nach Frankreich von seiner vorläufigen Ernennung zum Verwalter des grössten französischen Industrieunternehmens. Und lehnt zunächst ab! Seine Frau Marie-Hélène und Lacoste drängen LEFAUCHEUX, schließlich nimmt er an. Aber er interessiert sich nicht für das Automobil. Noch als Präsident der "Régie" fährt er oftmals mit dem Rad zur Arbeit. LEFAUCHEUX hat unter der Bedingung angenommen, dass er an der Ausarbeitung der neuen Verfassung für das Unternehmen mitwirken kann, womit Lacoste auch einverstanden ist! Und LEFAUCHEUX erweist sich als Glücksgriff für das verstaatlichte Unternehmen. Er hat zwar keinen besonderen Hang zum Automobil, aber er hat den richtigen Riecher und eine glückliche Hand. Bereits während des Krieges liess LOUIS RENAULT an zwei Prototypen arbeiten. An einem 11CV genannten Mittelklassemodell, welches später einmal die Frégate werden soll, und an einem 4CV genannten Kleinwagen. LEFAUCHEUX weiss, dass das Nachkriegs-Frankreich einen kleinen, billigen und doch komfortablen Wagen benötigt. Fernand Picard, schon unter LOUIS RENAULT Entwicklungschef, beginnt während des Krieges mit der Ausarbeitung des kleinen Wagens. Direkt nach dem Krieg führt er die Arbeiten mit Hochdruck weiter. RENAULT ist der einzige Hersteller, der auf dem Pariser Salon im Oktober 1946 eine Neuentwicklung vorstellt. Die Konkurrenz kann nur mit eiligst zusammen genagelten Vorkriegsmodellen aufwarten. Die staunende Kundschaft sieht einen kleinen Wagen, der aber über vier Türen, einen kräftigen, kleinen 747ccm-Motor im Heck und einen dennoch akzeptablen Kofferraum vor der Windschutzscheibe aufwartet!



Außerdem ist auf dem Pariser Salon 1946 ein weiteres, zwar etwas betagtes, aber dennoch für RENAULT sehr wichtiges Modell zu sehen: Der Juvaquatre! Vor Allem als Lieferwagenmodell "Dauphinoise" sollte der "Juva" Käufer finden. Somit hatte RENAULT zwar eine kleine, aber dennoch ausgewogene Modellpalette. Den 4CV, der das Nachkriegs-Frankreich ins "rollen" bringen sollte, und die Dauphinoise, die das wirtschaftliche Leben in Frankreich "bewegen" sollte. Somit waren die Grundbedürfnisse des automobilen Lebens in Frankreich befriedigt. 1950 legte die Régie nach: LEFAUCHEUX lancierte das Modell "Colorale" noch über der Dauphinoise. Die Kombiversion des Juvaquatre war zwar ein kleines Arbeitstier, aber für den Einsatz in Land- oder Forstwirtschaft eher überfordert. Die Dauphinoise war DER Wagen für Metzger, Bäcker und Malermeister. Aber für den schweren Einsatz im Dienste der Forstverwaltung, aber auch als Abschleppwagen und Pickup, war der Colorale genau der Richtige!

Doch noch ist der Krieg nicht zu Ende...

Fortsetzung folgt in der nächsten Ausgabe!

Die Schätzchen unserer User

Teil 3: Andreas Jeschke und seine RENAULT Caravelle

„Ich wollte einen Oldtimer haben, der nicht überall zu sehen ist, der günstig in der Anschaffung und im Unterhalt ist, und ein Cabrio musste es sein. Zur Auswahl standen einige Fahrzeuge. Alfa Spider, Fiat 850 Cabrio, Fiat 124 Spider und und und. Doch da stach mir im Januar 1996 im Kleinanzeigenteil AVIS die Caravelle ins Auge. So eine wollte ich als Kind schon haben.“ Renault Caravelle 1100S Baujahr `67 mit Hardtop und Teilen zum Restaurieren, 2900 DM“, so das Inserat.

Also nichts wie hin nach Hannover und angucken. Da stand sie nun 15 Jahre in einer Scheune. Zum angucken etwas ins Licht geschoben und der erste Eindruck war gar nicht mal so schlecht.“

Andreas Jeschke, im RENAULT Klassik-Forum auch als „andilin“ bekannt, fackelte nicht lange und machte den Kauf perfekt!

„Ich hatte mich gleich in die Caravelle verliebt und nach einigem Handeln, habe ich sie dann für 2500 DM gekauft und gleich mitgenommen (Bild mit Anhänger). Jetzt noch eine Halle zum Basteln suchen und es ging los. Leider stellte ich schnell fest, dass die Substanz doch schlechter war als gedacht und noch schlimmer: Blechteile gab und gibt es bis heute so gut wie gar nicht. Wenn, dann nur ganz wenige und schlechte Reparaturbleche oder Schweller als Meterware. Also Bleche selbst herstellen. Nebenher habe ich dann auch die Anbauteile wieder restauriert und auch hier mußte ich feststellen: Chrom, Innenaustattung und Anbauteile sind fast nicht zu bekommen, schon gar nicht in gutem Zustand und wenn dann nur im Tausch gegen Goldbarren. Zum Teil suche ich noch heute einige gute Teile. Man sieht also jetzt schon: Die Anschaffung ist günstig, doch was dann kommt ist alles andere als einfach und billig. Wenn danach der Wert des Fahrzeuges berechnet werden würde, dann müßte die Caravelle 3 mal soviel Wert sein, wie ein Mercedes 230SL Pagode (die ich zur Zeit restauriere). Also habe ich mir ein halbes Jahr später noch eine Schlacht-Caravelle für 1000DM besorgt, auch mit Hardtop und einem super Verdeck. Meine Caravelle habe ich bis auf die letzte Schraube zerlegt und restauriert. Man kann sagen, damit kenne ich mich aus. Auch den Kabelbaum habe ich neu angefertigt. Noch ein aha-Erlebnis: Die Schlacht-Caravelle stand 6 Jahre ohne Motorhaube im Freien. Batterie rein starten und sie lief wie eine Eins. Leider war sie dann durchgebrochen, als ich das Hardtop abgenommen und beide Türen geöffnet hatte. Auch die andere lief nach 15 Jahren Standzeit und Erneuerung der Flüssigkeiten, Kontakte und Kerzen wie ein Uhrwerk. Der Farbton des Lackes sollte wieder original Grau-Weiß werden. Denn diese Farbe passt sehr gut zum Fahrzeug. Außerdem ist das Armaturenbrett noch im Originallack. Auch die Sitze und Verkleidungen habe ich mit Reinigen wieder in einen guten Zustand bekommen.

Der TÜV-Mann ist immer wieder begeistert, wenn er unter dem Fahrzeug steht, denn da ist kein Bitumen, sondern nur Steinschlagschutz und Wachs zu sehen. Es macht immer wieder Spaß mit der Familie eine Ausfahrt zu machen. Leider haben wir hier

im Norden zu wenig Sonne. Die Caravelle fährt sich ruhig, sparsam und steckt Bodenunebenheiten locker weg.

Ich könnte noch Stunden weiter schreiben, doch das würde hier den Rahmen sprengen. Wenn Ihr fragen habt, könnt Ihr mich gern kontaktieren.“





Vorher und Nachher. Die Restauration der schönen Französin dauerte letzten Endes fünf Jahre. Aber wie das Ergebnis zeigt, hat sich jede Stunde gelohnt!



Franks Schatzkiste

Skurriles und Exotisches...



Immer wieder tauchen Sie auf, die exotischen Vorkriegsklassiker. Hier bei einem Internet-Auktionshaus. Trotz des etwas unscharfen Bildes kann man sehr schön erkennen, dass es sich um ein Modell aus den Jahren 1923 bis 1925 handeln muss. Deutliches Anzeichen hierfür ist das Markensymbol, das so nur in diesen Jahren verwendet wurde. Falls es authentisch ist. Aber wie es auch sei, ein solches Automobil ist immer eine wahre Augenweide...

Ins Netz gegangen: R16-Freunde Grevenbroich

Homepage und Club der RENAULT 16-Freunde

Für diese Homepage muß man Eines mitbringen: Zeit. Und wir garantieren, jede Minute lohnt sich. Beim ersten Besuch der Seite fällt auf, daß die Startseite sehr aufgeräumt wirkt. Ein recht großes Bild, natürlich immer auf das Thema R16 bezogen, ist der erste echte Blickfänger. Auf der rechten Seite der HP sind die News und Updates aufgelistet, ebenso ein Link zur Kontaktseite. Auf der linken Seite befindet sich die Navigationsleiste, und die hat es sprichwörtlich in sich! Schon sehr umfangreich und informativ liest sich die Vorstellung des Clubs, es bleiben keine Fragen offen. Aber die Seiten zum Thema R16 übertreffen alles. Nicht nur die Modelle und die Geschichte werden beleuchtet, sogar die Produktionszahlen und die aktuellen Bestandszahlen werden ausführlich aufgelistet! Presseberichte und Kaufberatungen runden das Kapitel ab. Das ist aber noch nicht alles, die Seite bietet noch weit mehr. Gästebuch, Links, RENAULT Oldies, Termine, eine umfangreiche Galerie und sogar eine Seite mit aktuellen Fahrzeugangeboten runden diese äußerst gelungene Homepage ab. Das Angebot des Clubs reicht gar bis zu einem eigenen Kalender zum Thema R16, mit wirklich stimmungsvollen und wunderschönen Bildern. Und zum Preis von 10,00€ zzgl. Versand wirklich ein besonderes Schmankerl für den Freund des innovativen Franzosen.

Unser Fazit: Für diese Homepage muß man Eines mitbringen: Zeit. Und wir garantieren, jede Minute lohnt sich.

Stumme Zeugen...



...und es bleibt nichts als die Stille!

Einst fleissiger Helfer, vielleicht des Dorfschmiedes? Oder des Bäckers, Metzgers, Maurers? Es spielt keine Rolle mehr. Aus der Mitte der täglichen Hektik wurde er herausgerissen und ins Abseits gestellt. Vergessen und ausrangiert.

Aus der Werkstatt...

Tipps und Tricks aus dem Schrauberalltag!

In dieser Ausgabe ein Beitrag unseres Moderators Paul zum Thema Elektrik mit ergänzenden Anmerkungen unseres Admins Dietmar. Teilweise bezogen auf den R16, aber auch allgemein gültig

Die Elektrik des R 16 ist nur mit wenigen Sicherungen gegen Kurzschluss geschützt. Die TL-Modelle gemäß Stromlaufplan haben nur 6 (!) Sicherungen insgesamt, wovon sich 2 als sogenannte fliegende Sicherungen irgendwo unter/hinter dem Armaturenbrett verbergen. Die KFZ-Stromlaufpläne sind eh eine Sache für sich, denn die Leitungsfarben wechseln vom Innenraum zum Motorraum und eigentlich sind es keine Stromlaufpläne, sondern Verlegepläne u.s.w. Aber glücklich schätze sich der, der welche hat. Genaues Hinschauen lohnt sich. Insbesondere sind bei Nachrüstungen von Autoradios diverse 'Wurmfortsätze' im Kabelsalat zu finden. Auch wird im Fehlerfall das Scheinwerferrelais gern weggelassen und via Lichtschalter direkt gekoppelt. Nur der wird das auf Dauer jedenfalls nicht überstehen.

Fazit für alle die sich an die Elektrik ran machen:

- 1) Kabelsteckverbinder auf festen Sitz prüfen, Laschen nachbiegen - geht meist nicht, sie sind versprödet und brechen => nächster Schritt: neue Kabelschuhe mit der richtigen Zange (preiswerte Variante ist eine für Aderend-hülsen aus dem Baumarkt) anquetschen und ggf. zusätzlich mit Schrumpfschlauch isolieren. Schrumpfschlauch: Kunststoffschlauch, der sich zusammenzieht, wenn man ihn mit dem Heißluftfön (auf Stufe 1) erwärmt.
- 2) Bei alten Steckverbindungen darauf achten, daß sie metallisch sauber sind - feines Schleiflein und dann Kontaktspray verwenden.
- 3) frei fliegende Leitungsenden oder Steckverbinder, die momentan nicht benötigt werden mit Schrumpfschlauch isolieren.
- 4) Größere Stromverbraucher, wie Scheinwerfer und beim 16 TS die Fernscheinwerfer über ein KFZ-Relais schalten, das schon die Schalter.
- 5) Bei der Batterie, sofern nicht schon vorhanden, eine Kunststoffabdeckung am Plus-Pol nachrüsten, da der Abstand zu nächstliegenden Karosserieblechen u.U. (z.B. Motorhaube R 16) recht gering ist.

6) Bei der Batterie auf die Lage der Pole achten, damit nicht auf einmal die Leitung zum Anlasser zu kurz ist, d.h. bei Motorbewegungen die Leitung mechanisch gestresst wird.

7) Für nachinstallierte Leitungen immer und ausschließlich im gleichen Querschnitt bleiben, es sei denn man fügt eine zusätzliche Sicherung ein, die im Kurzschlussfall den Strom entsprechend begrenzt, ansonsten schützt die Leitung die Sicherung und kokelt ab.

8) Bei Leitungsdurchführungen an der Karosse Gummidurchführungen verwenden, nicht mit in die Durchführungen für Bowdenzüge verlegen, die diese sich doch etwas bewegen und an der Leitungsisolation scheuern. Bei höherer mechanischer Beanspruchung größeren Leitungsquerschnitt verwenden und zusätzlich Isolierschlauch über die Leitung ziehen.

9) Farbsystem eindeutig halten: rot immer Plus, blau oder schwarz Masse, geschaltete Leitungen unterschiedliche Farben.

10) Bei Nachinstallationen eine zusätzliche Leitung zu den vorhandenen Massepunkten an der Karosserie verlegen, da die Befestigungsschrauben i.d.R. auch leitend sind, aber wer weiß wie lange. Die Funktionssicherheit ist mit dem definierten Massepunkt deutlich höher.

11) Massepunkte mit Polfett vor Korrosion schützen.

12) Bei heizbaren Heckscheiben, die über Berührungskontakte (Stift auf eine Metallplatte) gespeist werden auf gar keinen Fall mit Farbe überstreichen (so wie bei meinem R16 von einem der Vorbesitzer schlauer Weise gemacht). Die Metallplatte = Kontaktfläche mit einem Hauch Polfett vor Korrosion schützen.

13) Abzweige bei Nachinstallationen immer hinter der Sicherung in Stromflussrichtung gesehen vornehmen.

14) Dokumentieren, was man neu installiert hat mit Leitungsfarbe, Querschnitt und von welchem Punkt zu welchem Punkt des Stromlauf / Verlegeplanes.

Anmerkungen dazu von R17freak:

Zu Deiner Aufzählung von Elektro-Tipps noch einige zusätzliche Anmerkungen:

Grundsätzlich sollte die Masseleitung immer mindestens den Querschnitt haben wie die spannungsführende Zuleitung zu dem Verbraucher. Da wird durch "Heimbastler" häufig gesündigt.

Bei Scheinwerfer- / Hupenrelais die Pluszuleitung immer mindestens 2,5

Quadrat - folglich die Masseleitung ebenfalls in dieser Stärke. Ich nehme z.T. sogar 4,0 Quadrat und zu den Scheinwerfern dann jeweils 2,5 Quadrat > dann sieht man auch bei Dunkelheit etwas und hat kein Funzellicht!

Zu Punkt 3

Frei fliegende Leitungsenden sollte man mit etwas Isolierband am Kabelbaum fixieren, damit sie nicht irgendwo scheuern!

Zu Punkt 5

Der Batterie-Pluspol muß eigentlich lt. STVZO abgedeckt sein (Brandgefahr, Funkenflug). Nicht nur wegen der Nähe zu anderen Metallteilen, sondern auch für den Fall eines Unfalls, wenn die Karosserie eine "neue Form" bekommt und Metallteile ziemlich verformt werden. Dabei auch gleich auf festen Sitz der Batterie achten!

Zu Punkt 10 und 11

Das Massekabel auf guten Durchgang prüfen (mit Ohmmeter zwischen Batterie > Karosserie bzw. Batterie > Motorblock). Die jüngste Vergangenheit hat bei den Clio I gezeigt, dass Massekabel (verzinkt) auch Korrosion und Grünspan ansetzen und dann, obwohl äußerlich nicht beschädigt, einen derart hohen Widerstand bekommen, dass plötzlich der Anlasser nicht mehr will.

Zu Punkt 13

Möglichst auf Abzweige innerhalb eines Kabels verzichten und eigenen Stromkreis installieren, da häufig dadurch Störungen in einem Stromkreis entstehen (man denke nur an die Störungen im Radio bzw. Blinker). Wenn schon nicht zu vermeiden, bitte nicht die Abzweigschnellverbinder verwenden, die sich in das Kabel schneiden (allein schon die Vorstellung, daß ich die Isolierung bewußt beschädigen. Dann doch lieber einlöten und vernünftig (Schrumpfschlauch) abisolieren.

Kleine Bemerkung am Rande; Seitdem die Elektronik ins Auto Einzug gehalten hat, ist die alte Kunst des Lötens wieder in Mode gekommen, da die "Billig-Quetschverbinder" mir nur neue Fehler hervorzaubern (Widerstände, Undichtigkeiten > Korrosion). Wer häufiger Elektroarbeiten am Auto durchführt, sollte sich eine CRIMP-ZANGE zum Anbringen der Steckverbinder leisten. **Vorteile:** Fester Sitz, serienmäßiges und profi-haftes Aussehen, zum Abisolieren 2 - 3 cm Schrumpfschlauchund die Stecker sind wesentlich billiger als die isolierte Ausführung!

Marktplatz

Fahrzeuge, Teile, Zubehör: Gesuche!

Bis zum Einsendeschluss gab es keine aktuellen Anfragen!

Fahrzeuge, Teile, Zubehör: Angebote!

RENAULT Alliance Cabriolet (AMC) Bj. 1987

Farbe rot, Verdeck schwarz, 1,7L-Motor mit Viergangautomatik (Zylinderkopfdichtung defekt), Innenausstattung grau (in sehr gutem Zustand!), bei Interesse an diesem außergewöhnlichen Fahrzeug bitte an folgende Emailadresse wenden: churchman248[ät]yahoo.com

Über'n Tellerrand geblickt

Die Unscheinbaren

Wir sind zwar die Liebhaber der Klassiker aus Billancourt, aber es gibt auch Fahrzeuge, die früher unser Straßenbild prägten und heute fast vergessen sind. Dieses Thema widmet sich den Mauerblümchen, den Old- und Youngtimern, die es nicht so sehr ins Rampenlicht schafften wie der Käfer aus Wolfsburg oder der Flügeltürer aus Stuttgart. Die neue Serie beginnt mit einem anderen Franzosen, dem Simca 1301/1501!

1934 gründete Théodore Pigozzi im französischen Nanterre die „Société Industrielle de Mécanique et Carrosserie Automobile“ - SIMCA!

Anfänglich produzierte man in Nanterre ausschließlich Lizenzbauten von FIAT-Automobilen. In den folgenden Jahrzehnten entstand ein Gewirr von Anteilen an und von anderen Produzenten, das schließlich durch die Übernahme durch den PSA-Konzern sehr skurrile Blüten trieb. Fast im Jahrestakt änderte sich der Markenname, einmal in Matra-Simca, in Talbot-Matra, dann in Simca-Talbot, bis am Ende 1986 nur noch der Name Talbot übrig war. Aus dem Nachlass von Simca ging unter anderem der spätere Peugeot 309 hervor, der eigentlich unter dem Namen „Talbot Arizona“ als Nachfolger des Horizon geplant war. Und Simca entwickelte zusammen mit Matra eine Großraumlimousine, ursprünglich ein Auftrag des PSA-Konzerns, der aber von diesem nicht mehr „gekauft“ wurde. Der spätere Name des Vans: RENAULT Espace! Vor allem in den 50er- und 60er-Jahren brachte Simca einige Erfolgsmodelle auf den Markt, wie z.B. den Simca Aronde oder die Modelle 1000 und 1100.

1963 lancierte man ein neues Mittelklassemodell, eigentlich eine ganze Modellreihe. Die Typen 1300/1500 wurden als Aronde-Nachfolger der Öffentlichkeit vorgestellt. Bereits ein Jahr später kam die Kombiversion 1500break. Schon 1967 folgten die Nachfolgemodelle 1301/1501, deren auffälligstes äußeres Merkmal nun rechteckige Heckleuchten anstatt der bisherigen runden Leuchteneinheiten waren, sowie eine um insgesamt 20cm längere Karosserie. Aber auch im Innenraum tat sich Einiges, vor allem ein neuer Instrumententräger prägte das Interieur. Die Modellreihe 1301/1501 gab es in den Varianten LS, GL und GLS, die Kombiversion gab es entweder als breakLS und breakGLS.



Simca 1301 et 1501

jfdetouvans



Ich glotz TV...

RENAULT in Film und Fernsehen.

1976 betrat ein Ermittler die TV-Bühne der schon bald Kultstatus erlangen sollte: Adolf Kottan. Der ORF produzierte diese Kriminalsatire und in 19 Folgen löste Kottan auf eine ganz eigene Art und Weise seine Fälle. Manchmal schon slapstickhaft stolperte der Ermittler von Erfolg zu Erfolg und mancher Bösewicht unterschätzte den cleveren „Donau-Columbo“! Auch durch seine Dienst- und Privatwagen fiel Kottan auf. Neben Citroen DS, Peugeot 204break, Ford Sierra und Golf-I bewegte der Major in Polizeidiensten auch RENAULT Fahrzeuge, so z.B. einen R4, einen R6 und auch einen weißen R10.



Mehr Interessantes und auch viele Bilder finden sich auf der Seite der Kottan-Fans: www.kottan.info

Zu guter Letzt...

Die weiteren Aussichten:

Das war es wieder für diese Ausgabe. Ich hoffe, es hat Euch Spaß gemacht und auch in der nächsten Ausgabe wird es wieder allerlei interessante Berichte geben. Über die Schätzchen unserer User, aus Frank's Schatzkiste, über die Kapitäne der Régie, und vieles mehr.

Aber der wichtigste Termin steht uns nun direkt bevor:

Die RENAULT Klassik-Tage in Nohfelden-Gonnesweiler!!!

Wir freuen uns schon darauf, auf das Treffen, auf Euch und im nächsten RKJ wird natürlich auch darüber ausführlich berichtet werden!

Also, bleiben Sie uns gewogen...