

Ausgabe 1 – 2. Jahrgang

Januar 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.

Kontakt:

journal@renault-klassik.org

Inhalt:

Seite 3: „Neujahrsansprache“ - Neues im RKJ

Seite 4: RENAULT: Der Konzern – Teil 3

Seite 6: Die Schätzchen unserer User

Seite 9: Franks Schatzkiste

Seite 10: Ins Netz gegangen: ROKO

Seite 12: Stumme Zeugen

Seite 13: Aus der Werkstatt: Tipps & Tricks

Seite 14: Die weiteren Aussichten: Vorschau

Zum neuen Jahr...

...möchte ich zunächst allen Usern des Forums, den Mitgliedern von R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V., den Vereinen, Vereinsvorständen und -mitgliedern und unseren Lesern alles erdenklich Gute, Gesundheit und Glück für das neue Jahr wünschen. Natürlich wünschen wir uns nichts sehnlicher als einen tollen Sommer, eine schöne Saison mit herrlichen Ausfahrten und gelungenen Treffen. Und uns selbst wünsche ich natürlich in diesem Jahr weniger „feuchte“ RENAULT Klassik-Tage!

In unserer ersten Ausgabe des Jahres 2010 beginnen wir mit einer neuen Serie, „Die Schätzchen unserer User“ - hier berichten wir über die Fahrzeuge unserer Forum-User, und seien Sie versichert: Das sind wirklich alles tolle Fahrzeuge! Wir beginnen diese neue Serie mit unserem österreichischen Freund Robert Göschl, im RENAULT Klassik-Forum als „renault15“ bekannt. Lesen Sie die Geschichte seines gelben Flitzers und bewundern Sie wirklich gelungene Bilder des flotten Franzosen. Natürlich werden wir auch über weitere tolle Autos in den nächsten Ausgaben berichten.

Außerdem erzählen wir etwas über die Prototypen und Exoten, einer eigenen Sparte unseres Forums, unser Literaturpapst Frank Wo fördert in seinen Beiträgen das eine oder andere Skurrile und Erstaunliche ans Tageslicht. Auch diese Geschichten sind zweifelsohne ein echtes Highlight, die Bilder echte Hingucker, ebenso wie die Reklame!

Und selbstverständlich setzen wir unsere Serie zur Geschichte von RENAULT fort, auch hier wird noch Erstaunliches zu berichten sein.

Also, lassen Sie sich überraschen und ich wünsche Ihnen viel Spaß beim Lesen unseres neuen RENAULT Klassik-Journal.

Andreas Gaubatz

RENAULT: Der Konzern – Teil 3

Die ersten zwanzig Jahre des 20. Jahrhunderts standen ganz im Zeichen der Expansion im Hause RENAULT! 1900 hatte die Firma RENAULT Frères schon 110 Mitarbeiter. 1913 waren es 3.000 Menschen, die bei RENAULT Lohn und Brot fanden! Im gleichen Jahr wurde in Billancourt das RENAULT-Fahrzeug Nummer 10.000 gefertigt! RENAULT wagte den Sprung aus der gallischen Heimat und gründete bereits 1905 ein Werk in Acton in Großbritannien. Es folgen Importniederlassungen in New York (1906) und in Berlin (1907). Der mittlerweile vorgestellte Typ AG avancierte zum Taxi Nummer 1 weltweit. In vielen Weltstädten prägten RENAULT-Taxen das Strassenbild. In London waren 50% aller Taxen Automobile von RENAULT, in Paris waren es noch weitaus mehr! Sogar in Tokyo wurde 1910 eine Verkaufsniederlassung gegründet. 1912 konnte RENAULT mit Stolz vermelden, dass auch der russische Zarenhof RENAULT-Fahrzeuge sein Eigen nannte.

Doch nicht nur im Bereich der Personenkraftwagen war LOUIS RENAULT ein Pionier. Schon sehr frühzeitig erkannte er das Potential, das hinter der Erfindung des "pferdelosen Wagens" stand. Man konnte mittels eines Automobils nicht nur eine oder zwei Personen von A nach B befördern, sondern auch Lasten. Bereits 1903 brachte RENAULT einen LKW auf den Markt. Und 1907 folgte der erste Bus der Marke RENAULT. Was heute fast gar nicht mehr bekannt ist: RENAULT baute sogar Panzer und schweres Motorgerät für die Militärs. Und die Fabrikation von Flugmotoren rundeten das Repertoire von RENAULT ab! Ebenfalls 1907 begann RENAULT den Einstieg in die Luftfahrt, und das ziemlich erfolgreich! 1909 brach Maurice Farman den Rekord für den Überlandflug Buc - Chartres. Er brauchte mit seinem Doppeldecker mit RENAULT-Motor nur Eine Stunde und Drei Minuten! 1912 legte ein FARMAN-RENAULT-Doppeldecker sogar eine Distanz von 1.117km in 13 Stunden und 22 Minuten zurück. Auch das ein Rekord! Im gleichen Jahr exportierte RENAULT seine Flugmotoren unter anderem auch ins Deutsche Reich! Doch das Engagement außerhalb des französischen Marktes verlief nicht immer glücklich. 1907 gründete LOUIS RENAULT mit vier französischen Kaufleuten in Deutschland die "RENAULT-Frères-Automobil-Aktiengesellschaft". Am 17. Oktober des selben Jahres wurde die Firma ins Handelsregister eingetragen, unter der Nummer 92HRB4740. Das Grundkapital betrug 400.000

Reichsmark, das entspräche 2010 ca. 6,3 Mio €. In der Mohrenstraße 22/23 in Berlin fand die Firma ihren Sitz, in der Georgenstraße 10 wurde eine Werkstatt eingerichtet. Schnell wurden Filialen gegründet, unter Anderem in Frankfurt/Main, Aachen, Bonn, Köln, Leipzig, Halle, Hamburg, Osnabrück und auch in Strassburg, Mühlhausen und Metz, die damals dem Deutschen Reich angehörten. Doch 1914, mit Ausbruch des ersten Weltkrieges wurde die "Deutsche RENAULT Automobil AG" unter Zwangsverwaltung gestellt! Erst 1927, zwanzig Jahre nach der ersten Niederlassung in Deutschland, sollte RENAULT einen erneuten Versuch wagen. Am 23. November 1927 wurde in Frankfurt/Main die "Deutsche RENAULT Automobil-Gesellschaft mbH" gegründet. Sie fand ihren Sitz in der Weismüllerstraße 20-26.

Direkt nach dem Krieg begann RENAULT mit der Produktion zweier neuer Modelle. Dem "Volkswagen" 10CV und dem grandiosen 40CV, der sogar Einzug in den Elysée-Palast hielt. Diese beiden Typen bildeten die Basis für den Aufschwung. Es folgten Modelle wie der sagenhafte "Reinastella" 1928, der den 40CV beerbte. 1932 folgte dem erfolgreichen 10CV der "Vivaquatre". 1934 erschienen die Erfolgsmodelle "Nervasport" und "Viva Grand Sport", 1938 betrat der "Suprastella" die Bühne. Und bereits 1937 lancierte RENAULT das Modell "Juvaquatre", der eine neue Ära im Automobilbau bei RENAULT einläutete. Und das seinen Schöpfer überleben sollte...Doch auch ausserhalb des Segmentes der Personenwagen blieb RENAULT aktiv. 1933 übernahm RENAULT den Flugzeughersteller Caudron.



Neue Serie:

Die Schätzchen unserer User

Teil 1: Robert Göschl und sein RENAULT 15

Nachdem 1968 die Produktion der Floride-/Caravelle-Baureihe eingestellt war, suchte man in den Preislisten der RENAULT Händler vergeblich nach einem sportlichen Coupé. Erst 1971 erschienen die beiden Modelle RENAULT 15 und 17. Die Vorgabe aus der Chefetage war kurz und knapp: Ein wunderschönes Coupé mußte her, der Designabteilung wurde freie Hand gelassen. Und was für ein Wurf gelang den Designern! Die Technik war bekannt, bewährt, robust. Die Entwickler griffen in die Teileregale der erfolgreichen Modelle R12 und R16, keine Experimente, man setzte auf Bewährtes.

Es war vor ca. 15 Jahren, da fiel dem Mitarbeiter eines RENAULT Händlers im österreichischen Straßwalchen ein R15TL in einem wirklich erbarmungswürdigen Zustand auf. Das 1973er Modell hatte nicht nur einen Motorschaden, auch die Karosserie hatte stark gelitten. Aber Robert Göschl ließ sich nicht entmutigen und erwarb das Coupé für seinerzeit 1.000,-- ÖS, umgerechnet etwa 145,-- DM (2010: 108,75€)

„Damals war die Ersatzteilbeschaffung noch nicht so schwierig wie heute und ich begann benötigte Teile aufzutreiben. Man glaubt es kaum, neue Kotflügel waren damals sogar bei Renault noch lieferbar. Auch ein Motor (allerdings aus einem R18 GTL) war schnell gefunden. Dennoch musste aus Zeit- und Familiengründen die Restauration noch bis Herbst 1999 warten. Zu diesem Zeitpunkt wurde ich von meiner damaligen besseren Hälfte vor die Wahl gestellt: Weg damit oder reparieren! Also ging ich es an. Nach nur acht Monaten und jeder freien Minute in der Werkstatt (alles an dem Auto hab ich selbst gemacht!) war es vollbracht. Nun, seit dem bin ich mehr als 40.000km damit in ganz Europa unterwegs gewesen. Ich hab Treffen der IG Renault 15/17 in Deutschland, Treffen der Holländischen Freunde, und der Franzosen besucht und viele Ausfahrten unseres kleinen Klubs (u.a. an den Platten- und an den Gardasee) damit absolviert. Es gab manchmal kleinere Defekte, jedoch nichts, was nicht mit ein bisschen Werkzeug und kleiner Improvisationsgabe am Straßenrand behoben werden konnte.“ So schildert Robert Göschl, der im RENAULT Klassik-Forum als User „renault15“ bekannt ist, die Geschichte seines gelben Flitzers. Neben dem R15 besitzt er auch noch einen R17 des gleichen Baujahres. Aber seine Liebe gilt dem R15.

„Ich bin damit nicht langsamer, dafür aber um einiges weicher und leiser, vor Allem aber sparsamer unterwegs. Auf weiten Strecken und bei dem heutigen Benzinpreis, ein nicht zu unterschätzender Faktor. Für jene, die sich über die Anschaffung eines Youngtimers unserer geliebten Marke Gedanken machen, kann ich den R15 nur

empfehlen. Er ist immer noch für kleines Geld zu haben und aufgrund der technischen Verwandtschaft mit 12er, 16er, 18er und Fuego problemlos technisch fit zu halten. Eines ist Euch mit diesem Auto jedoch sicher: Er ist selten und allemal ein Hingucker, wo immer Ihr damit auftaucht.“
So lautet das Resümee des Österreichers, und mit Sicherheit eine wirklich gute Empfehlung!





Franks Schatzkiste

Skurriles und Exotisches...



Stefan hat Vatis Auto poliert während er es gereinigt hat während er es konserviert hat während er sich 5 Mark verdient hat. Tausendsassa! Prost.

Für die ganze Sache hat Stefan bloss eine Stunde gebraucht. Weil Vati ihm die Rex-Autopolitur gegeben hat.
Die reinigt erstens den Lack von allem tiefstehenden Schmutz. Zweitens poliert sie ihn auf Hochglanz. Drittens konserviert sie ihn für viele Monate. Und viertens tut sie erstens, zweitens und drittens auf einmal. In einem Arbeitstag.
Stefan braucht also Vatis Auto nur ein einziges Mal

mit Rex-Autopolitur bearbeiten. Dauert eine Stunde. Fertig. Für Monate. Weil in der Rex-Autopolitur nur gute, teure Wachse sind. (Zum Beispiel Carnauba-Wachs.) 5 Mark verdient.
Und Vati kommt wieder in einem Klasseauto nach Hause.
Wissen Sie, woher Stefan das kann? Er hat früher zugehört. Bei Vati.
Vielleicht lassen Sie Ihren Sohn auch mal zusehen.



1967

Rex-Autopolitur reinigt, poliert und konserviert Autolack in einem Arbeitstag. Ein Keilster nicht für reinist.

1967 machte der RENAULT 16 nicht nur in eigener Sache eine gute Figur. Auch beim werben für andere Produkte war der R16 ein begehrtes Model(l)!

Der Neupreis für einen RENAULT 16 betrug 1967 ca. 7.500,00 DM, 2010 würde der Wagen demnach 25.125,00€ kosten. Übrigens werden die R16 heute im Zustand 3 für ca. 3.500,00€ (je nach Modell) gehandelt. Und heute bekäme der Junge statt der 5 Mark 16,75€. Ein äußerst interessanter Vergleich!

Ins Netz gegangen: ROKO

RENAULT und Oldiefreunde Kleiner Odenwald

Christoph und Andreas, zwei Mitglieder des RC Nordschwarzwald (über den wir 2009 schon berichteten), haben eine ganz besondere Leidenschaft: Den RENAULT 5 der ersten Serie. Aus diesem Grund haben sie für die Freunde des „frechen Stücks“ eine eigene Homepage gestaltet. Über die URL <http://www.roko.uni.cc> ist diese Seite zu erreichen, die im übrigen keine Konkurrenzseite zur genialen Homepage des RCN ist. Sie hebt sich geschickt, aber nicht minder genial, von der RCN-Seite ab. Was für den Besucher der Seite sehr praktisch ist: Beim lesen verschiedener Themen bleiben auf der rechten Seite die interessanten Links und Veranstaltungshinweise sichtbar, ebenso der Minichat „Shoutbox“! Unglaublich umfangreich und hervorragend aufgebaut sind die Infoseiten zum Thema RENAULT 5! Sehr gut recherchiert, toll umgesetzt, sehr übersichtlich aufgebaut. Kein hin- und herblättern zwischen den Seiten, technische Informationen sind in Tabellen dargestellt. Ein echtes Schmankerl sind die teilweise eingefügten Prospekt- und Reklameseiten, echte Hingucker! Eine Linkliste, Bildseiten der besuchten Treffen und eine sehr umfangreiche Terminliste der wichtigsten Veranstaltungen runden die Seite ab, ebenfalls ist ein eigenes Forum angegliedert. Natürlich ist das Forum noch sehr „dünn“, aber die Seite wurde erst vor ganz kurzer Zeit ins Netz gestellt. Man darf also auch das Forum mit Spannung beobachten, mit Sicherheit wird es sich binnen kürzester Zeit mit Leben füllen.

Ganz ohne Zweifel haben sich hier zwei Leute unheimlich viel Arbeit gemacht, man erkennt sehr viel Liebe zum Detail. Und noch mehr Liebe zum eigentlichen Thema. Der Freund des kleinen Franzosen wird bei seinem Besuch der Seite nichts vermissen. Zum Nachfolgemodell „Supercinq“ gibt es viele gute Seiten, aber hier wurde eine virtuelle Lücke geschlossen, denn der RENAULT 5 der ersten Generation scheint langsam aber sicher in Vergessenheit zu geraten. Und hier haben zwei erkannt, daß er das nicht verdient hat.

Fazit: Äußerst empfehlenswert, rundum gelungen!

Gewinn-Rechnung

**Viele Autos - viele Preise:
Grundpreise, Aufpreise, Endpreise.
Renault-Preise sind Inklusiv-Preise.**

Denn Renault-Automobile sind mit vielen Extras serienmäßig ausgestattet, die das Autofahren sicher, wirtschaftlich und komfortabel machen.

Vergleichen Sie selbst: Bei anderen sind diese Extras oft nur gegen Aufpreise zu erhalten.

Darum sind Renault-Fahrzeuge vergleichbar wirtschaftlicher.



Renault 5 TL:
44 PS, 135 km/h.

Machen Sie Ihre Gewinn-Rechnung selbst:

Hier einige Beispiele der Renault-Serienausstattung	Renault 4 Sport	Vergleiche-Modell	Renault 5 TL	Vergleiche-Modell	Renault 5 LS	Vergleiche-Modell	Renault 6 TL	Vergleiche-Modell
Technik								
Motor-ccm	845		956		1289		1108	
OhV-PS	34		44		64		48	
Höchstgeschwindigkeit km/h	123		135		155		136	
Grabschlussschloßmaschine	—	•	•	•	•	•	•	•
12 Volt-Anlage	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Für die Sicherheit								
Gürtelreifen	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Schleppbremsen vorn	—	•	•	•	•	•	•	•
Bremskraftverstärker	—	•	•	•	•	•	•	•
Bremskraftbegrenzer	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Schmerzwerfer-Höhenregulierung von Hand	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Heißer-Zündschlüssel	—	•	•	•	•	•	•	•
Abend-einseitige	—	•	•	•	•	•	•	•
Elektrisch betriebe Heckschleibe	—	•	•	•	•	•	•	•
3-Punkt-Sicherheitsgurt	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Für die Wirtschaftlichkeit								
Normverbrauch auf 100 km	6,51		6,81		7,31		7,51	
Horizontalschutz	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Unterbodenschutz	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Für den Komfort								
Legetitze	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Tappetboden vorn	—	•	•	•	•	•	•	•
Kosmetik-Spiegel	—	•	•	•	•	•	•	•
Armlehnen an den Türen	—	•	•	•	•	•	•	•
Abdeckplatte für den Kofferraum	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Für den Nutzkomfort								
Türen	4		2		2		4	
Heckklappe	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Kofferraum variabel	•	DM	•	DM	•	DM	•	DM
Aufpreis (gesamt)	—	DM	—	DM	—	DM	—	DM
Grundpreis	8.385,—*	DM	7.885,—*	DM	8.735,—*	DM	7.995,—*	DM
Endpreis	8.385,—*	DM	7.885,—*	DM	8.735,—*	DM	7.995,—*	DM

* bei Renault serienmäßig im Preis inbegriffen. * Unverbindliche Preisempfehlung ab Werk ohne Transportkosten. Weitere Informationsmaterial erhalten Sie von der DEUTSCHE RENAULT AG, 504 Brühl, Postfach



Eines der vielen Bilder von ROKO, eine zeitgenössische Zeitungs- und Zeitschriftenreklame. Man konnte selbst vergleichen, man brauchte nur die Preise der Mitbewerber einzutragen. Vorteil RENAULT!

Stumme Zeugen...



Massengrab...

2009 feierte der RENAULT 12 seinen 40. Geburtstag. Viele restaurierte „douze“ nahmen an zahlreichen Treffen teil, strahlten auf Hochglanz poliert, überzeugten durch robuste und unkaputtbare Technik, begeisterten die Zuschauer.

Den Exemplaren auf dem Bild wurde diese Parade verwehrt. Viele von ihnen wurden schon nach wenigen Jahren abgegeben, wurden auf Hinterhöfen und in Baracken abgestellt, bevor sie auf dem Schrottplatz landeten. Geschlachtet und geshreddert verschwanden sie sang- und klanglos von der Bildfläche...

Aus der Werkstatt...

Tipps und Tricks aus dem Schrauberalltag!

In dieser Ausgabe ein Beitrag von unserem Mit-Admin „R17freak“ Dietmar Lorken-Korte

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.

Bei den frühen 122B R5AT-Fahrzeugen war ein Zündmodul verbaut, auf dem ein Steckanschluß mit 3 Belegungsanschlüssen frei war. Wenn man mit 3 Schaltern auf diese Steckplätze jeweils Masse gibt, kann man den Zündzeitpunkt um jeweils +8,+2 und -4 beeinflussen. Ferner sind auch alle Kombinationen möglich (z.B. +8 und -4= +4). Habe das selbst jahrelang bei meinem R5-Rennwagen gehabt.

Bei kühlem und sauerstoffreichem Wetter kann man die Zündung etwas früher stellen - immer auf Klingeln achten -, bei heißem Wetter und hoher Wassertemperatur nimmt man den ZZ-Punkt etwas zurück (-4 oder -4+2= -2). So kann man bei Bedarf mit kleinen Mitteln ein paar PS mehr herausholen - ohne gleich den Ladedruck erhöhen zu müssen.

eine kleine Richtigstellung:

Die Zündzeitpunkt-Verstellung beim 122B mittels der von mir beschriebenen Methode war zu keiner Zeit Thema einer technischen Note seitens RENAULT, sondern wurde von einem technischen Zonenleiter von RENAULT, meinem Rennmechaniker und mir für unseren damals im Langstreckenpokal eingesetzten 122B entwickelt, da wir damit auf die unterschiedlichen Klimabedingungen im Laufe der Saison in der "Grünen Hölle" reagieren wollten. Richtig ist, daß es eine technische Note seitens RENAULT für serienmäßige Fahrzeuge gab. Hierin wurde beschrieben, wie man mittels eines von RENAULT vertriebenen anderen OT-Gebers (erkennbar am gelben Kabel), bei dem der Geber auf der Halteschiene um -4 Grad verschoben war, den Zündzeitpunkt entsprechend zurücknehmen konnte, um auf Klingelneigung des Motors bei Verwendung von bleifreiem Kraftstoff reagieren zu können.

Hierbei wurde der Zündzeitpunkt um -4Grad verstellt, die von mir beschriebene Methode (nur gültig für den 122B) läßt aber eine Verstellung sowohl in den Plus- als auch in den Minusbereich zu.

Die einseitige Zurücknahme des Zündzeitpunktes um -4 Grad führt aber auf jeden Fall auch zu einer Reduzierung der Maximalleistung, eine zwangsläufige Begleiterscheinung, die auf keinen Fall unberücksichtigt bleiben sollte.

Die weiteren Aussichten:

In der nächsten Ausgabe des RKJ, das im März erscheinen wird, berichten wir über den RENAULT 5Alpine von Andreas Zuneimer, bei uns im RENAULT Klassik-Forum als „r5az“ bekannt. Weiterhin gibt es wieder die „Stummen Zeugen“, ein weiteres Schmankerl von FrankWo, natürlich berichten wir auch wieder über die Geschichte des Hauses RENAULT und es gibt auch wieder nützliche Tipps & Tricks aus der Werkstatt. Und wir wagen einen Blick in die Zukunft: Wir berichten ausführlich über die Planungen zu den RENAULT Klassik-Tagen, die im Mai 2010 stattfinden werden. Und aller Voraussicht nach führen wir im RKJ einen kleinen Teilemarkt ein. Aber dieses Kapitel befindet sich noch in der Planung. Also: Bleiben Sie gespannt und uns gewogen!

Mit den besten Grüßen

Andreas Gaubatz & RENAULT Klassik