

RENAULT

Klassik-Journal



Das Magazin von RENAULT Klassik

Ausgabe 1 – 3. Jahrgang, Februar 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 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 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 5: RENAULT: Die Régie und ihre Kapitäne

Seite 7: Die Schätzchen unserer User

Seite 8: Franks Schatzkiste

Seite 9: Ins Netz gegangen: Der R4-Club Viersen e.V.

Seite 10: Stumme Zeugen

Seite 11: Aus der Werkstatt: Tipps & Tricks

Seite 13: Marktplatz

Seite 14: Über'n Tellerrand geschaut

Seite 15: Ich glotz TV: RENAULT in Film und Fernsehen

Seite 16: Vorschau

In eigener Sache...

Liebe Leser des RENAULT Klassik-Journals, liebe Freunde von RENAULT Klassik und Liebhaber der alten Franzosen,

Zunächst möchte ich es nicht versäumen, Euch alles erdenklich Gute für das neue Jahr zu wünschen, Glück und Gesundheit, aber auch viele schöne und sonnige Wochenenden für die anstehende Saison wünsche ich uns allen. Und allzeit beulenfreie Fahrt...

Der wichtigste Termin im RENAULT Klassik-Terminkalender sind ohne Zweifel die „RENAULT Klassik-Tage“, die in diesem Jahr 2011 ausnahmsweise am Wochenende VOR Pfingsten stattfinden, also am Wochenende des 4. Juni. Das mussten wir dieses Jahr so planen, weil an unserem traditionellen Wochenende NACH Pfingsten sehr viele wichtige Treffen bereits anberaumt sind, so dass es wenig Sinn machen würde, unsere RKT auch auf diesen Termin zu legen. Nähere Einzelheiten erfahrt Ihr wie immer in unserem RENAULT Klassik-Forum und in der nächsten Ausgabe des RKJ.

Wer an den RKT teilnehmen möchte, oder noch Fragen zu unserem Treffen hat, der schreibe bitte per Email an: [info\[at\]renault-klassik.org](mailto:info[at]renault-klassik.org) – Eure Fragen werden umgehend beantwortet! Aber eines ist sicher: Auch 2011 dürft Ihr auf die RKT gespannt sein. Letztes Jahr mussten unsere RKT ja leider aus organisatorischen Gründen ausfallen, dieses Jahr wird dies sicher nicht geschehen! Also, ich freue mich schon die altbekannten Gesichter wieder zu sehen, und ich freue mich, neue RENAULT Klassik-Freunde zu begrüßen!

Aber es gibt auch noch ein paar Treffen, auf die ich besonders hinweisen möchte:

Da wäre zum einen das Jahrestreffen unserer Freunde vom RC Nordschwarzwald, am Wochenende des 24.07.2011 findet dieses Treffen beim Rothenberger Hof zwischen Pforzheim und Bretten statt, es dürfte wie immer ein Highlight im Veranstaltungskalender unserer Szene sein.

Ebenso das Treffen von Jörn Hück am 03.07.2011 in Mechernich ist ein beliebter Treffpunkt der RENAULT Oldie-Freunde, und auch sicher in diesem Jahr ein besonderes Schmankerl.

Einen Termin aber sollte sich der Freund unserer Marke auf jeden Fall jetzt schon dick und fett im Terminkalender markieren: Den 4. und 5. August 2012,

an diesem Wochenende findet in Kronenberg, in der Nähe von Venlo (Niederlande), das wohl größte RENAULT Treffen Europas statt. Unser Freund Ed Lenders (RENAULTOLOG) organisiert diese riesige Veranstaltung, und ich kann schon jetzt versichern: Das was Ed hier zu bieten hat ist schon sensationell, hier trifft sich alles, was RENAULT je gebaut hat, vom Oldtimer über die Nutzfahrzeuge bis hin zu den aktuellen Modellen, es wäre kein Wunder wenn er auch noch Panzer und Chaudron-Flugzeuge aufbieten würde! Aber auf jeden Fall ist dieser Termin einzigartig und auf jeden Fall einen Besuch wert. Die Startgebühr pro Fahrzeug ist ebenfalls sehr Besucherfreundlich, es werden gerade einmal 15,00€ pro Fahrzeug fällig! Weitere Einzelheiten erfahrt Ihr unter: [webmaster\[at\]renaultoolog.nl](mailto:webmaster@renaultoolog.nl)

Ich könnte und müsste noch viele weitere Treffen hier nennen, aber das würde den Rahmen sprengen, die wichtigsten Termine findet Ihr in unserem RENAULT Klassik-Forum, also immer wieder mal rein schauen...

Aber es warten 2011 auch weitere Projekte auf uns, dazu haben wir unsere Kooperation mit dem RENAULTOLOG, dem Projekt RENAULT und dem RENAULT Scene-Magazin weiter vertieft und ausgebaut. Zusammen werden wir noch in diesem Jahr einige spektakuläre Dinge auf den Weg bringen, man darf also gespannt sein. Ein erster, kleinerer Schritt ist das Einbinden von Teilen des RKJ in das RSM, ab Mitte April wird die neue Ausgabe als Download bereit stehen. Das RKJ als solches bleibt selbstverständlich unverändert bestehen und wird alle zwei Monate erscheinen.

Leider fiel die Dezemberausgabe aus, wie schon im RENAULT Klassik-Forum geschildert, war ein PC-Crash die Ursache dafür. Und natürlich waren keinerlei Daten gesichert oder auf anderen Speichermedien abgelegt. Ein dummer Fehler, der allerdings nicht zu ändern ist. Momentan besteht noch ein wenig Hoffnung, dass die alte Festplatte gerettet werden kann. Ansonsten sind die Bilder, Dateien und „gesammelten Werke“ im IT-Nirwana gelandet. Aber alles hat ja bekanntlich auch etwas Gutes: Aus Schaden wird man klug!

In diesem Sinne wünsche ich nun wieder viel Vergnügen mit der aktuellen Ausgabe des RENAULT Klassik-Journal!

RENAULT: Die Régie und ihre Kapitäne

Pierre Dreyfus: Aufbruch in ein neues Zeitalter!

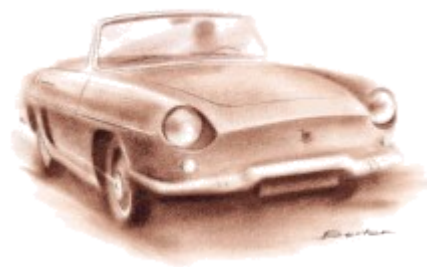
Die Régie RENAULT ist gelähmt! Zunächst mag Keiner daran glauben. Aber es ist wahr. PIERRE LEFAUCHEUX ist tot! Am 19. Februar 1955 wird LEFAUCHEUX beigesetzt. Dem Kapitän, auf dem Höhepunkt seines Schaffens verstorben, widmet man die modernste und schönste Anlage des Konzerns. Aus dem Werk Flins wird das "Werk Pierre Lefauchaux".

Aber es bleibt auch nicht viel Zeit zum trauern. Die Suche nach einem Nachfolger gestaltet sich als äußerst schwierig. Es werden Namen gehandelt. Gallienne zum Beispiel. Er war einst kaufmännischer Direktor bei LOUIS RENAULT. Oder Roos, Generaldirektor von Chausson und später Chef der Air France. Doch immer wieder kommt man auf einen Mann zurück: Bernard Vernier-Palliez! Er ist erst 37 Jahre jung, doch hat er sich eine starke Position erarbeitet. Er gilt lange Jahre als LEFAUCHEUX' Schatten. Aber "V.P." fühlt sich selbst noch nicht bereit für diesen wichtigen Posten. Er lehnt ab! Zwanzig Jahre später wird er nicht mehr ablehnen können! So kommt die Regierung wieder zurück auf jenen Mann, den Sie von Anfang an favorisiert hat: PIERRE DREYFUS. Doch DREYFUS, Freund und Berater von LEFAUCHEUX und Vizepräsident des Verwaltungsrates, sieht sich der Aufgabe nicht gewachsen. Doch jetzt, da es keinen geeigneten Mann zu geben scheint, beugt sich DREYFUS dem Druck von Oben! Und wieder erweist sich die Wahl als Glücksgriff für RENAULT!

Es ist viel Zeit vergangen, bis man den Nachfolger gefunden hat, Erst Ende März 1955 übernimmt DREYFUS sein Amt. Und macht sich sofort an seine Aufgabe Eine seiner ersten Amtshandlungen ist der Vorsitz der Fusionsverhandlungen mit den LKW-Produzenten Latil, Somua und RENAULT. Die Verhandlungen führen zur Gründung der "Société Anonyme des Véhicules Industrielles et d'Equipments Mécaniques", kurz SAVIEM! Außerdem wird ein neues Werk in Cléon, zwischen Paris und Rouen, errichtet. Doch das Wichtigste: Am 6. März 1956 erhält das Projekt 109 seinen offiziellen Namen. Der 4CV war die Königin des Erfolgs, also konnte der neue Wagen, die Thronfolgerin, nur Dauphine heißen. Am 8. März 1956 wird die Dauphine auf dem Genfer Salon der Weltöffentlichkeit vorgestellt.

DREYFUS ruht nicht. Nach der Einführung der Dauphine reist er zusammen mit Picard in die USA, um den Markt vor Ort zu beobachten. Bei seiner Rückkehr gibt DREYFUS die Order einen Wagen zu fertigen, auf Basis der Dauphine. Es soll eine Coupé- und eine Cabrioversion entstehen. Und da die Idee zu einem solchen Wagen während der USA-Reise bei einem Frühstück beim Gouverneur von Florida entstand, soll der Wagen Floride heißen und auch den US-Markt erobern! Später wird der Wagen Caravelle getauft werden, getreu der "Flottenbezeichnung" bei RENAULT folgt auf Frégate die Caravelle! Pietro Frua zeichnet verantwortlich für die attraktive Erscheinung der Floride, die 1958 debütiert.

Nun geht es Schlag auf Schlag. 1958, als das Konzept des 4CV zu veralten beginnt, gibt DREYFUS den Startschuss für das Projekt 112, in der Entwicklungsabteilung auch liebevoll Marie-Chantal genannt! Er gibt Picard klare Vorgaben: Ein autobahn-tauglicher Wagen muss es sein, sparsam und dennoch genug Platz für eine Familie und Gepäck bieten. Was dabei heraus kommt wirkt zunächst abschreckend. Ein eckiger Kasten auf vier Rädern. Aber DREYFUS hält an dem Entwurf fest. Das Konzept ist einfach und genial, und genau das Richtige um Citroen und Volkswagen Paroli zu bieten. Der Wagen hat eine fast ebene Plattform, hat einfache Sitze aus Rohrrahmen mit Stoffbespannung, aber dennoch bequem, aber das Beste: Am Heck findet man eine große Heckklappe, die einen großen, flachen Kofferraum verbirgt. Ohne Mulden und Radkästen. Und der Motor, der unter der vorderen Haube Platz gefunden hat, ist gut zugänglich und kräftig genug, um den Wagen auf der Autobahn problemlos zu bewegen. 1961 feiert der erste Frontantriebs-RENAULT R4 in Deutschland auf der IAA sein Debüt! Und er soll ein Erfolg ohne Gleichen werden!



Die Schätzchen unserer User Auf dem Holzweg!

Der Leser wird sich wundern, ist das Prinzip des „Holzvergasers“ nicht eigentlich ein Relikt aus (Gott sei Dank) vergangenen Tagen, ein Überbleibsel düsterster Geschichte? Ganz sicher ist es so, aber dennoch ist ein solches Projekt mehr als interessant. Unser User „holzgaser“ Hans Söhl, Geschäftsführer der Firma Soehlmetall GmbH, hat dieses Projekt, das aus einer Faschingsidee entstand, geradezu perfektioniert.

Eigentlich muss man an dieser Stelle nicht viele Worte verlieren, der Anhang dieser RKJ-Ausgabe ist ein perfekter Bericht über die Idee, die Wahl des Fahrzeuges, die Umsetzung und den täglichen Betrieb dieses außergewöhnlichen Transporters! Mir bleibt nur der Hinweis:

Viel Spaß bei dieser spannenden und informativen Lektüre, es lohnt sich!



Franks Schatzkiste

Skurriles und Exotisches...



Radio Monte-Carlo

PROGRAMMES SPÉCIAUX
diffusés sur O. M. 205 mètres
1400 K Hz

SEMAINE	11.30 à 12.00	17.00 à 17.30
5.45 à 6.00	6.45 à 7.15	18.00 à 18.30
20.30 à 21.00	21.30 à 22.00	22.30 à 23.00

PROGRAMMES DIFFUSÉS ÉGALEMENT SUR 1
Ceset-Gesetz
43 10 71 - 6 022 K Hz 18 42 10 88 - 7 143 K Hz
Modulation de fréquence : 92,5 M Hz

**c'est l'écoute
de l'actualité**

Une actualité de spécialistes et d'animateurs à votre service. Ecouter Radio Monte-Carlo, c'est partager les plus grands moments de la vie automobile internationale, c'est goûter aux joies des grands événements du sport automobile. Salons, Tour de France, rallies... Radio Monte-Carlo est là pour vous garantir l'exclusivité ou le résultat. 1 400 m G.O., une formule qui garantit sérieux et récréation de l'esprit, une formule qui concrétise les aspirations du sportif et de « l'honnête homme ».

111969

Die Fahrzeugflotte von „Radio Monte Carlo“ im Jahr 1969!

Ins Netz gegangen: R4-Club Viersen Seit über 25 Jahren DER Club wenn es um R4 geht!

Genauer gesagt kümmert man sich seit 1985 um den RENAULT 4. Und pünktlich zu dessen 50. Geburtstag wollen wir die Seite des Clubs einmal genauer unter die Lupe nehmen!

Die Homepage des „Renault 4 Club Viersen 1985 e.V.“, so die offizielle Clubbezeichnung, erreicht man unter der URL <http://www.renault4.de> – und findet eine übersichtliche und völlig unaufgeregte Seite vor. So wie der R4 seine zahllosen Fans und Freunde fand (und findet), so kommt auch die Fanseite des quirligen kleinen Franzosen daher. Wie der R4 hat auch die Seite alles, was man braucht, verzichtet dabei aber auf unnötigen Firlefanz und verwirrende Details. Eine übersichtliche Navigation führt den Besucher überall da hin, wo er auch hin möchte.

Die Geschichte und die Technik des Kultmobils sind sehr gut erklärt und auch mit tollen Bildern bestückt, eine Bildergalerie lässt den Besucher (und nicht nur den R4-Freund) mit der Zunge schmalzen und die Ziele und die Geschichte des Clubs sind sehr schön dargestellt und erläutert.

Beim R4-Club Viersen verzichtet man auf den Betrieb eines eigenen Forums und verweist auf das R4-Forum von Wolfgang Ludwig, ebenfalls User des RENAULT Klassik-Forums. Wolfgang Ludwig betreibt die Seite des R4-Stützpunkt Mitte, somit zeigen beide Seiten, dass es in der Szene nicht nur ein „Neben- und Gegeneinander“ gibt, sondern dass man auch sehr erfolgreich zusammen arbeiten kann. Alleine dafür schon verdient der R4-Club Viersen ein dickes Lob. Natürlich finden sich auf der Homepage des Clubs auch andere R4-Seiten, wie zum Beispiel die Internetauftritte unserer User Thomas Pucci und Ingo Heitel.

Das Fazit von RENAULT Klassik:

Eine sehr gelungene Seite, die nicht nur den R4-Fan interessieren dürfte, man findet sich auf der Seite sehr gut zurecht und begibt sich auf eine virtuelle Reise mit dem R4. Daher kann man nur sagen: Sehr empfehlenswert! Ein Besuch lohnt auf jeden Fall!

Stumme Zeugen...



En France...

Noch gibt es sie, die letzten Ruhestätten unserer automobilen Weggefährten. Die Aufnahme dieses Autoverwerters aus Frankreich stammt aus den ersten Januartagen 2011

Aus der Werkstatt...

Tipps und Tricks aus dem Schrauberalltag!

Diskussion unseres Users Christoph mit Buggy, dieses Mal konnte ein sehr erfahrener Fachbetrieb helfen, hier die Forumsdiskussion:

Christoph:

Hallo Renault Gemeinde,

habe eine etwas unschöne Entdeckung gemacht. meine Estafette drückt anscheinend Benzin ins Öl. gestern fiel mir auf, das einige Minuten nach dem starten im Leerlauf die Öldruckanzeige anging. beim überprüfen des Ölstandes zeigte sich, dass viel zu viel Öl im Motor war und beim beschnüffeln des Peilstabes roch es eindeutig stark nach Benzin. ich kenne das Problem noch aus Käferzeiten: wundersame Ölvermehrung und Benzingeruch kündigten damals eigentlich immer den baldigen Exitus des Boxers an. muss ich mich jetzt nach einem neuen Motor umsehen, oder hat vielleicht nur einer meiner Fahrer den Choke zulange gezogen?
besorgte Grüße aus Berlin,
Christoph

Buggy:

Bin zwar kein Experte was diesen wagen angeht, aber da ich vermute, dass die Benzinpumpe wie so oft über die Nockenwelle angetrieben wird, könnte eine defekte Membran die Ursache sein?

Christoph:

Hallo Buggy,
das ist wirklich eine interessante Theorie, allerdings habe ich die Benzinpumpe erst im September neu gemacht (nigelnagelneues Teil vom Franzosen). Das Auto wurde gestern zum ortsansässigen Vergaser-spezialisten gebracht (Firma Warnke Vergasertechnik in Berlin-Steglitz, sehr zu empfehlen) und nach der Untersuchung konnte mir der Mann vor Ort heute morgen am Telefon erklären, das das Auto viel zu fett lief und es deshalb kein wunder mit dem Sprit im Öl sei. der Vergaser wird jetzt generalüberholt und dann sollte sich das Problem erledigt haben. Vielen dank für die Postings.
Gruß aus Berlin,

Christoph

Ich möchte natürlich kurz Bericht erstatten:

440,- € hat's gekostet, der Vergaser sieht aus wie neu und die Estafette schnurrt wie ein Kätzchen. Das Öl ist natürlich samt Filter getauscht, Öldruck kommt normal, scheint alles in Ordnung zu sein. Wünsche allen ein schönes Wochenende,
C.

Hier noch die Adresse der Firma Warnke Vergasertechnik (es handelt sich hierbei nicht um eine Empfehlung von RENAULT Klassik oder RENAULT Klassik-Journal!):

Grafenberger Vergasertechnik

Inhaber Horst Grafenberger

**Lankwitzer Straße 20
12107 Berlin (Alt-Mariendorf)
Telefon: 030 / 216 27 41
Fax: 030 / 215 99 41**

www.vergasertechnik.de

Bei der Firma Warnke handelt es sich um „Grafenberger Vergasertechnik“!

Für den Marktplatz gab es leider keine Angebote oder Suchmeldungen, bei Bedarf wird es den Marktplatz in der nächsten RKJ-Ausgabe wieder geben.

**Bei Anfragen oder Angeboten bitte eine Email an:
journal[ät]renault-klassik.org**

Über'n Tellerrand geschaut Die Unscheinbaren

Dieses Mal berichtet das RKJ über die gelbe Gefahr, einen mittlerweile echten Klassiker aus Fernost, den Datsun Cherry!

1972 war es. Da verkaufte der deutsche Automobilhändler Hans-Jürgen Gomme den ersten Datsun Cherry. Und viele weitere sollten in Deutschland noch folgen. Aber was sollte das? Okay, die Japaner und ihre Kultur waren hierzulande ein bisschen bekannt, man verband das Bild des Japaners mit tapferen Samurai-Kämpfern, todesverachtenden Kamikaze-Fliegern und Reiskonsumenten. Sushi war höchstens Insidern und Hardcore-Fans bekannt. Aber Autos? Japan war doch seit jeher auf Lizenzen angewiesen, ein Beispiel dafür war der RENAULT 4CV von Hino. Konnten die Japaner überhaupt eigene Autos bauen?

Oh ja! Sie konnten! Und das konnten die Japaner erstaunlich gut, damit hätte man in unseren Breitengraden nicht gerechnet. Und Nissan (Heute strategischer Partner von RENAULT) brachte 1970 den E10, besser bekannt als Datsun Cherry auf den Markt. Und nach anfänglicher Skepsis kam der kleine und agile Japaner bei den Europäern und auch bei den Amerikanern doch sehr gut an.

Heute ist der kleine Nissan längst zum gesuchten Klassiker gereift, er darf sich heute großer Beliebtheit erfreuen und hat eine große Fangemeinde.



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

Starsky and Hutch, eine erfolgreiche TV-Serie die in den 70ern und frühen 80ern über deutsche TV-Bildschirme flimmerte. Die Serie erfreute sich in Deutschland großer Beliebtheit, die beiden Serienhelden und ihr Freund und Informant Huggy Bear zeigten auf fast schon komödiantische Art und Weise den US-amerikanischen Polizeialltag. In einer der Folgen konnte man ganz deutlich sehen, dass RENAULT Fahrzeuge in den USA offensichtlich zum Straßenbild gehörten und ganz und gar nicht als Exoten galten! So sah man zum Beispiel auch einen R10 am Straßenrand...



Zu guter Letzt...

Die weiteren Aussichten:

Am Ende der ersten RKJ-Ausgabe für das Jahr 2011 will ich noch auf die künftigen Erscheinungstermine hinweisen, da sich der Rhythmus mit dem neuen Jahr geändert hat. Die nächsten Ausgaben erscheinen demnach im April, im Juni, im August, im Oktober und im Dezember. Außerdem war es nach zwei Jahren an der Zeit, das Titelbild zu ändern, ich hoffe es gefällt der Leserschaft!

Ganz wichtig, und daher auch noch einmal am Schluss der aktuellen Ausgabe, der Hinweis auf unsere RENAULT Klassik-Tage am Wochenende VOR Pfingsten, also das Wochenende des 4. Juni 2011.

Das Motto wird in diesem Jahr „Back to the roots“ lauten, wir möchten mit unseren RKT wieder verstärkt auf den Dialog und das „Benzingespräch“ setzen, wir möchten auf zu viele „Events“, „Highlights“ und „Attraktionen“, die zu sehr vom eigentlichen Geschehen ablenken, weitgehend verzichten. Natürlich wird es wieder eine Ausfahrt geben, auch Teilehändler sind uns wie in jedem Jahr sehr herzlich Willkommen. Aber ansonsten möchten wir die Zeit mit unseren Gästen und Besuchern verbringen, uns mehr um das Wesentliche kümmern. Natürlich ist für das leibliche Wohl wie immer gesorgt.

Also auf zu den RKT am 4. Juni 2011. Wer teilnehmen möchte melde sich bitte kurz und formlos an, entweder per Email an [info\[at\]renault-klassik.org](mailto:info[at]renault-klassik.org) oder im RENAULT Klassik-Forum.

Ansonsten darf der geneigte Leser wieder auf die nächste RKJ-Ausgabe gespannt sein, es wird wieder einige sehenswerte Bilder und interessante Berichte geben.

Also, bleiben Sie uns gewogen...