

# 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](mailto: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](mailto:journal@renault-klassik.org)

### Inhalt:

Seite 3: In eigener Sache

Seite 4: RENAULT: Die Régie und ihre Kapitäne

Seite 6: Die Schätzchen unserer User

Seite 9: Franks Schatzkiste

Seite 10: Ins Netz gegangen: Projekt Renault mit neuer Seite

Seite 11: Stumme Zeugen

Seite 12: Aus der Werkstatt: Tipps & Tricks

Seite 15: Marktplatz

Seite 16: Über'n Tellerrand geschaut:

Seite 18: Ich glotz TV: RENAULT in Film und Fernsehen

Seite 19: Brandkatastrophe im hessischen Ulrichstein

Seite 20: RENAULT 10: Neue Seite im Netz und neue IG

Seite 21: Vorschau

## **In eigener Sache**

### **Die abgesagten RENAULT Klassik-Tage**

Seit 2005 veranstalten wir die RENAULT Klassik-Tage, immer mit einem Erfolg, der uns zufrieden stellte, vom Jahr 2009 einmal abgesehen, da hat der Wettergott schlechte Laune gehabt!

Leider mussten wir 2010 die sechste Veranstaltung dieser Art absagen, was wir auch nur schweren Herzens taten. Aber besser ein ausgefallenes Treffen, als ein schlecht organisiertes. Sehr kurzfristig gab es organisatorische Probleme, und auch das Orgateam war von gesundheitlichen Problemen nicht verschont. Aber definitiv kehren wir 2011 zurück, dann gibt es am Wochenende nach Pfingsten wieder die RENAULT Klassik-Tage. Außerdem laufen die Planungen für eine zweite Veranstaltung auf Hochtouren, auch hier darf man gespannt bleiben!

Was gibt es noch Neues in eigener Sache?

Seit 2008 gibt es zwischen „RENAULT Klassik“ und Ed Lenders, dem niederländischen „RENAULTOLOG“ eine Kooperation, die sich in den Jahren ihres Bestehens bewährt hat. Grund genug, nun auch mit den beiden Institutionen „Projekt RENAULT“ von Jan Erhartitsch und „RENAULT Scene-Magazin“ von Marko Unger eine Kooperation einzugehen. Denn wie wir und Ed Lenders, sehen auch Jan und Marko die Zukunft der gesamten Szene nicht im Gegeneinander, sondern im produktiven Miteinander! Und daher lag dieser Schritt natürlich nahe! Denn Klassik und Moderne, Altes und Neues müssen keine Gegensätze darstellen. Und Puristen und Tuningfreaks müssen nicht zwangsläufig in verschiedenen Lagern stehen!

Und genau das hat uns bewogen, gegenseitig voneinander zu lernen und zu profitieren, ohne dabei unsere jeweils eigene Identität preis zu geben. In der aktuellen Ausgabe unseres RKJ stellen wir das „Projekt RENAULT“ von Jan vor, der mit einer neuen Seite im Netz etwas ganz Tolles geschaffen hat! Aber darüber berichten wir später noch in dieser Ausgabe, bleiben Sie gespannt.

## **RENAULT: Die Régie und ihre Kapitäne**

### **Pierre Lefaucheux: Der Aufschwung!**

Doch nicht nur nach außen, mit der Einführung neuer, wichtiger Modelle, verschafft sich LEFAUCHEUX einen gewissen Respekt. Auch im Inneren, in der Verwaltung des Konzerns muss sich LEFAUCHEUX behaupten. Er muss mit denen künftig zusammen arbeiten, die bis dato LOUIS RENAULT dienten. Und er, der vom Automobil und vom Konzern keinerlei Ahnung hat, ist auf den Generalstab von LOUIS RENAULT angewiesen. Noch Anfang Oktober 1944 empfängt er das Management des Konzerns!

Aber noch ist der Krieg nicht zu Ende. In erster Linie kümmert sich die junge Régie um Reparaturarbeiten an militärischem Gerät, diesmal französischer und alliierter Fahrzeuge. Langsam aber sicher wird Nazi-Deutschland nieder gerungen. LEFAUCHEUX ruft begeistert aus: "Die erste Hilfskolonne, die auf den Fersen der alliierten Armee ins Lager von Buchenwald kam, setzte sich aus Lastwagen der Régie RENAULT zusammen, die drei Tage zuvor Billancourt verlassen hatten. Und es sind die in der Régie reparierten Panzer des Typs B1, die unter dem Oberbefehl des Generals de Larminat die noch von deutschen Truppen eingeschlossenen Atlantikhäfen befreien"!

Die Zeit nach dem Krieg ist mehr als schwierig. Es fehlt an Rohstoffen und Energie. Noch im September 1945 stehen über 1000 Fahrzeuge aufgebockt in den Werkshallen, es fehlt an Reifen! Auch Strom wird zgeteilt, das Werk kann seine Effektivität nicht voll ausschöpfen. Die Geschichte überliefert: Der 4CV, zunächst nur in Saharabeige ausgeliefert, erhält von den Franzosen den Spitznamen "Butterklümpchen", aufgrund seiner Farbe. Wählen konnte man zunächst nicht: Saharabeige war die einzig verfügbare Lackierung, es handelte sich um Restbestände aus dem Krieg in Afrika!

Aber man merkte mit der Zeit auch den Aufschwung. Es ging voran, nicht nur im "Wirtschaftswunderland" Deutschland, auch in den anderen europäischen Staaten, auch in Frankreich. Nach der Einführung von 4CV, Dauphinoise und Colorale folgte im November 1951 die Frégate. Schon während des Krieges arbeitet Entwicklungschef Picard am 11CV genan-

nten Prototyp. Doch nach dem Krieg scheint das Konzept veraltet. Picard entwickelt das bestehende Projekt 108 neu. Der neue Oberklasse-RENAULT muss schnellstmöglich auf den Markt. Man will bei RENAULT an alte Traditionen und Stärken anknüpfen! Doch auch das geht in die falsche Richtung. Der Heckmotor ist zu schwer und beeinträchtigt das Fahrverhalten negativ, der Kofferraum fällt zu klein aus. LEFAUCHEUX lässt das Projekt stoppen. Der Neuentwurf geht endlich in die richtige Richtung: Frontmotor, Heckantrieb, großer Kofferraum, grosszügige Ausstattung. Doch die Zeit drängt! Am 30. November 1950 stellt LEFAUCHEUX die Frégate der Öffentlichkeit vor. Zu früh! Zu viele Kinderkrankheiten belasten das neue Modell. Im September 1951 schließlich lanciert RENAULT ein ausgewogenes und ausgereiftes Oberklassemodell. Die Kombiversion "Manoir" stellt einen frühen Vertreter der heute so beliebten Oberklassekombis dar!



## Die Schätzchen unserer User

### Teil 4: Ein RENAULT 16, den es gar nicht geben dürfte!

Unser Forumuser Allymietze, Steffen aus Chemnitz hat einen RENAULT 16TX. Nun, sehr schön, aber jetzt nichts Aufregendes, wird der geneigte Leser sich jetzt sagen. Und doch, dieser R16 hat es in sich. Und was man in Billancourt nicht schaffte, die Gründlichkeit Deutscher Behörden schaffte es. Aber lesen Sie selbst die Geschichte des besonderen R16!

„Es ist schwer etwas zu beschreiben, was es eigentlich gar nicht gibt. Aber aufgrund der Einzigartigkeit meines kleinen Renaults will ich die Geschichte über ihn erzählen.

Mein Renault ist ein klassischer Renault 16 TX Automatique, mit einigen Besonderheiten. Seine Erstzulassung bekam er am 29.12.1964 (siehe Kopie Fahrzeugbrief). Nun ja, so werden an dieser Stelle recht viele Stimmen laut werden und ihre Meinung kund tun, "es ist unmöglich, da der 'Urtyp' erst 1966 auf dem Markt erschienen ist". Ja ich weiß über diesen Sachverhalt Bescheid und muss doch anmerken, das es nun mal so im Fahrzeugbrief steht, doch ich will den Wirrwarr an dieser Stelle auflösen.

Mein Renault 16 TX Automatique ist durchaus Erstzulassung 1964 aber Baujahr 1975, dass kommt daher, das dieses Auto Original in Paris gekauft wurde und ein Franzose mit diesem in die DDR fuhr um dort Geschäfte zu tätigen. Nun baute dieser leider einen Unfall, woraufhin ein DDR Bürger den R16 kaufte und dieser in der DDR verblieb.

Zum Unglück des R16 war er ein VERBOTENES Auto in der DDR, da der russische Bruder den DDR-Markt mit 1,6Liter Autos versorgte und zwar nur er. Daher war der Bürger gezwungen etwas andere Wege zu gehen um den Schatz zu retten. Er holte sich einen Renault 8 Brief (diesen gab es in der DDR offiziell zu kaufen), und konnte damit Teile für den R16 aus der Tschechei als R8 Teile einführen. Der Bürger baute bis 1980 am R16 und konnte nach getaner Arbeit den R16 als R8 mit Karosseriewechsel R16 anmelden. Somit ist mein R16 ein 1964 zugelassenes Fahrzeug.

Aber all dies soll nicht das Einzige sein, was mein R 16 als Besonderheit

hat bzw. erleben durfte. Im Jahr 1997 erwarb ich das gute Stück und es waren einige Arbeiten nötig. So wurden diese gegen 2000 beendet und ich machte mich auf den Weg, um ein Oldtimergutachten erstellen zu lassen. Es war recht unkompliziert und auch meine Idee der Zulassung schien es. So wollte ich gerne, dass der R 16 nur in einer gewissen Saison unterwegs ist von Mai bis Oktober. Mit dieser Idee und dem Gutachten ging ich nun zur Zulassungsstelle und beantragte ein H Kennzeichen mit der benannten Saison. Ohne Probleme erhielt ich dieses, was heißt ohne, meine altes Kennzeichen (auch Saison) lautete C-CR 116, das war natürlich zu lang und musste in ein kürzeres geändert werden. Also erhielt ich das Kennzeichen C-RE 58 H und die Zulassung für die von mir gewünschte Saison.“



№ TR 069 830

A		Schlüssel-Nr.	
Fahrzeug- und Aufbauart	PERSONENKRAFTWAGEN		0102
Fahrzeugzustand	GESCHLOSSEN		00
Fahrzeughersteller	RENAULT (F)		3004
Typ und Ausführung	R 1156		000000
Fahrzeugident. Nr.	R11560039869		
Antriebsart	QTTO	01 6	Hochgeschw.- Getrieb. km/h
Leistung kW bei min.	K061/5760	8	Hilfsraum oder Hilfsantrieb
Hub- oder Aufschlagmaß kg	—	10	Raumhöhe des Lenkers
Steh-Flächeplätze	—	12	Sitzplätze einseitig Fahrer- u. Pass.
Maße über alles mm	4230	Breite	1650
Leergewicht kg	980	15	Ziel-Gesamt- gewicht kg
Zul. Achslast kg vorn	655	mitlen	—
		hinten	725
-----			
Motor und Motor Gleislagen	1	10	Ziel der Achslast
		02	10
			1
Motor- und Motor- Gleislagen	155SR14 BOS		
	155SR14 BOS		
	—		
	—		
	—		
Übertrag. am Einschlagtrieb	24	Einwirkungs- bremse	—
		bei	Ziel- Einwirkungs- bremse
		—	—
Anhängerkupplung (bei FZD, A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ			
Tag der ersten Zulassung	29.12.64		05
Bemerkungen	KTA-BETRIEBSERLAUBNIS-NR. 13 1/63 V.06.05.1963 U.ERGÄNZU NGSGUTACHTEN NACH UMBAU 119 /82 V.13.05.1980*ZIFF.4:ORT D.ANBRING.:KOFFERRAUM LINK S*		

A) Bei Fahrzeugen mit Motor oder Antriebsmotor (Motor A, B, C, D, E, F, G, H, I, J, K, L, M, N, O, P, Q, R, S, T, U, V, W, X, Y, Z, AA, AB, AC, AD, AE, AF, AG, AH, AI, AJ, AK, AL, AM, AN, AO, AP, AQ, AR, AS, AT, AU, AV, AW, AX, AY, AZ, BA, BB, BC, BD, BE, BF, BG, BH, BI, BJ, BK, BL, BM, BN, BO, BP, BQ, BR, BS, BT, BU, BV, BW, BX, BY, BZ, CA, CB, CC, CD, CE, CF, CG, CH, CI, CJ, CK, CL, CM, CN, CO, CP, CQ, CR, CS, CT, CU, CV, CW, CX, CY, CZ, DA, DB, DC, DD, DE, DF, DG, DH, DI, DJ, DK, DL, DM, DN, DO, DP, DQ, DR, DS, DT, DU, DV, DW, DX, DY, DZ, EA, EB, EC, ED, EE, EF, EG, EH, EI, EJ, EK, EL, EM, EN, EO, EP, EQ, ER, ES, ET, EU, EV, EW, EX, EY, EZ, FA, FB, FC, FD, FE, FF, FG, FH, FI, FJ, FK, FL, FM, FN, FO, FP, FQ, FR, FS, FT, FU, FV, FW, FX, FY, FZ, GA, GB, GC, GD, GE, GF, GG, GH, GI, GJ, GK, GL, GM, GN, GO, GP, GQ, GR, GS, GT, GU, GV, GW, GX, GY, GZ, HA, HB, HC, HD, HE, HF, HG, HH, HI, HJ, HK, HL, HM, HN, HO, HP, HQ, HR, HS, HT, HU, HV, HW, HX, HY, HZ, IA, IB, IC, ID, IE, IF, IG, IH, II, IJ, IK, IL, IM, IN, IO, IP, IQ, IR, IS, IT, IU, IV, IW, IX, IY, IZ, JA, JB, JC, JD, JE, JF, JG, JH, JI, JJ, JK, JL, JM, JN, JO, JP, JQ, JR, JS, JT, JU, JV, JW, JX, JY, JZ, KA, KB, KC, KD, KE, KF, KG, KH, KI, KJ, KK, KL, KM, KN, KO, KP, KQ, KR, KS, KT, KU, KV, KW, KX, KY, KZ, LA, LB, LC, LD, LE, LF, LG, LH, LI, LJ, LK, LL, LM, LN, LO, LP, LQ, LR, LS, LT, LU, LV, LW, LX, LY, LZ, MA, MB, MC, MD, ME, MF, MG, MH, MI, MJ, MK, ML, MM, MN, MO, MP, MQ, MR, MS, MT, MU, MV, MW, MX, MY, MZ, NA, NB, NC, ND, NE, NF, NG, NH, NI, NJ, NK, NL, NM, NN, NO, NP, NQ, NR, NS, NT, NU, NV, NW, NX, NY, NZ, OA, OB, OC, OD, OE, OF, OG, OH, OI, OJ, OK, OL, OM, ON, OO, OP, OQ, OR, OS, OT, OU, OV, OW, OX, OY, OZ, PA, PB, PC, PD, PE, PF, PG, PH, PI, PJ, PK, PL, PM, PN, PO, PP, PQ, PR, PS, PT, PU, PV, PW, PX, PY, PZ, QA, QB, QC, QD, QE, QF, QG, QH, QI, QJ, QK, QL, QM, QN, QO, QP, QQ, QR, QS, QT, QU, QV, QW, QX, QY, QZ, RA, RB, RC, RD, RE, RF, RG, RH, RI, RJ, RK, RL, RM, RN, RO, RP, RQ, RR, RS, RT, RU, RV, RW, RX, RY, RZ, SA, SB, SC, SD, SE, SF, SG, SH, SI, SJ, SK, SL, SM, SN, SO, SP, SQ, SR, SS, ST, SU, SV, SW, SX, SY, SZ, TA, TB, TC, TD, TE, TF, TG, TH, TI, TJ, TK, TL, TM, TN, TO, TP, TQ, TR, TS, TT, TU, TV, TW, TX, TY, TZ, UA, UB, UC, UD, UE, UF, UG, UH, UI, UJ, UK, UL, UM, UN, UO, UP, UQ, UR, US, UT, UY, UZ, VA, VB, VC, VD, VE, VF, VG, VH, VI, VJ, VK, VL, VM, VN, VO, VP, VQ, VR, VS, VT, VU, VV, VW, VX, VY, VZ, WA, WB, WC, WD, WE, WF, WG, WH, WI, WJ, WK, WL, WM, WN, WO, WP, WQ, WR, WS, WT, WU, WV, WW, WX, WY, WZ, XA, XB, XC, XD, XE, XF, XG, XH, XI, XJ, XK, XL, XM, XN, XO, XP, XQ, XR, XS, XT, XU, XV, XW, XX, XY, XZ, YA, YB, YC, YD, YE, YF, YG, YH, YI, YJ, YK, YL, YM, YN, YO, YP, YQ, YR, YS, YT, YU, YV, YW, YX, YY, YZ, ZA, ZB, ZC, ZD, ZE, ZF, ZG, ZH, ZI, ZJ, ZK, ZL, ZM, ZN, ZO, ZP, ZQ, ZR, ZS, ZT, ZU, ZV, ZW, ZX, ZY, ZZ

Eine äußerst interessante Geschichte. In Billancourt brauchte es bis Ende des Jahres 1965, bis der R16 debütieren konnte, die Deutsche Gründlichkeit konnte es besser, die Beweise liefern die obigen Bilder!

Nicht nur, dass man den R16 künstlich altern ließ, auch die Kombination aus H-Kennzeichen und Saison-Zulassung ist etwas ungewöhnlich!

Dieser RENAULT 16 TX Automatique hat also durchaus das Zeug, in einem Raritäten-Kabinett zu landen!



## Franks Schatzkiste

Skurriles und Exotisches...

**CARROSSERIE  
HENRI CHAPRON**



*Coupé « Racing » sur châssis 5 CV Renault*



*403 Peugeot transformation CHAPRON*



*Coupé Frégate*



*Découvrable Dauphine*

Tous travaux de carrosserie  
Peinture deux tons - Pose de moulures  
Baguette - Joints d'ailes  
Renseignements gratuits  
CHAPRON, 114-116, rue Aristide-Briand  
LEVALLOIS (Seine) - Tél. : PER. 50-84  
SALON DE L'AUTOMOBILE — GRANDE NEF

Hier einmal wieder eine zeitgenössische Reklame aus Franks Wunderkiste, hier wirbt Henri Chapron für seine exklusiven Umbauten von Serienmodellen, so gehörten auch Frégate und Dauphine zum Beispiel zu den Objekten der Begierde.

Berühmt allerdings wurde Chapron durch seine Zusammenarbeit mit dem Mitbewerber Citroen, auf Basis der damals schon revolutionären DS entstanden wunderschöne Coupé- und Cabrioversionen. Chapron starb 1978, seine Firma musste 1985 leider die Tore für immer schließen!

## **Ins Netz gegangen: Projekt RENAULT!**

**Der neue Partner von RENAULT Klassik stellt sich vor!**

Projekt RENAULT. So heißt ein sehr interessantes Projekt, ins Leben gerufen von Jan Erhartitsch. Das Thema heißt schlicht: RENAULT. Und zwar nicht nur auf bestimmte Bereiche konzentriert, sondern ein allumfassendes Projekt, das auch die Klassiker aus Billancourt mit in den Fokus nimmt. Aber auch Nutzfahrzeuge und Dacia finden ihren Platz auf „Projekt RENAULT“, sowie auch der Motorsport.

Die Seite ist vom Design her sehr schön aufgebaut, eine sehr gut zu erkennende Farbwahl der Links, die sehr übersichtlich angeordnet sind, erleichtert die Navigation auf der Seite. Natürlich stehen an erster Stelle die aktuellen Meldungen und Infos rund um RENAULT, auch die aktuellen Modelle werden vorgestellt, ebenso technische Neuerungen. Die richtigen Schmankerln findet man unter anderem in der Mediathek. Dort gibt es Werbespots von RENAULT und dort findet man auch unser „RENAULT Klassik-Journal“, und zwar alle bisherigen Ausgaben, auch als PDF zum Download.

Wir haben uns aus gutem Grund dafür entschieden, eine Partnerschaft einzugehen. So denken wir, auch der Initiator von „Projekt RENAULT“, dass wir gemeinsam sehr gut voneinander profitieren können. So entsteht in den nächsten Wochen das Kapitel „Historie“ und „Historische Modelle“, an dem wir tatkräftig mitarbeiten werden.

Noch ist die Seite nicht zu einhundert Prozent fertig, der Neuaufbau einer solchen Projektseite ist sehr zeitintensiv und erfordert viel Geduld. Doch das bisherige Ergebnis kann sich jetzt schon sehen lassen, der Besuch der Seite verspricht sehr viele interessante Stunden, und der Besucher der Seite wird vielleicht auch das eine oder andere über die Marke RENAULT lernen.

[www.projekt-renault.de](http://www.projekt-renault.de)

Dieser Link gehört in jeden Favoritenordner eines RENAULT Freundes. Unser Fazit: Unbedingt rein schauen, mehr als nur empfehlenswert!

## Stumme Zeugen...

*Gebrauchtwagenstandplatz in Frankreich*



*November 1964*

Da stehen sie zusammen, Citroen 2CV, Ami6, Peugeot 403, RENAULT Dauphine, 4CV, Frégate, Juvaquatre... Einst Konkurrenten haben Sie nun eines gemeinsam: Das warten auf das Ende.

Der neue ist schon längst da, der RENAULT 4 oder 8, vielleicht auch ein anderes Modell, da war kein Platz mehr, für die einst treuen Gefährten... Und wer keinen neuen Käufer findet, dessen Schicksal ist besiegelt.

## Aus der Werkstatt...

### Tipps und Tricks aus dem Schrauberalltag!

In dieser Ausgabe veröffentlichen wir eine recht interessante Diskussion um Getriebeöl, und zwar für ein Vorkriegsmodell. Eine „Monaquatre“ YN3 aus dem Jahr 1934. Die User „us303“, „WeissJ117“, „FranksR5“ und „Monaquatre“ diskutieren das Thema...

#### **us303:**

Hallo!

Ich habe meine Mona nun durch dem TÜV und will sie die nächsten Tage anmelden! Vorher möchte ich allerdings noch ein Getriebe und Differenzialölwechsel durchführen.

Aber nun kommt mein Problem, ich kann leider keine Aussage zu der benötigten Viskosität finden. Die einzige Aussage ist "Öl mittlerer Viskosität". Aber Mittel von was???

Kann mir da jemand helfen??

Getriebeöl für Monaquatre YN3 (8CV) Baujahr 1934.

#### **weissJ117:**

Hallo Werner 😊

Getriebeöl SAE 90 möglichst ohne additive.

das bekommt man am ehesten bei den Traktorenhändlern.

#### **us303:**

Hallo Werner :-)

Danke, SAE 90 hatte ich auch vermutet!

Aber der Renault Händler meines Vertrauens war sich nicht sicher, er hat gehört eventuelles zu mischen von Rizinus oder sogar Fischtran!!!! Ich halte das für reichlich abenteuerlich, aber sicher ist sicher.

Da frag ich doch lieber Euch Profis.

Nochmal Danke

FranksR5:

Öle auf pflanzlicher Basis sind durchaus nichts abenteuerliches; Peugeot hat es z.B. noch bis in die Siebziger bei den Hinterachsen verwendet. Ein unlegiertes Öl ist Pflicht; spezielle Öle für solche Anwendungen bietet z.B. „Millers“ an.

Vielleicht besitzt du auch schon die entsprechende Literatur; wenn nicht so gibts z.B. **hier\*** einen Teilekatalog zur Ansicht für einen Monaquatre YN1, und **hier\*** das Werkstatthandbuch M.R. 1 für einen Mona UY1. Habe nur auf die schnelle gesucht und weiß die technischen Ähnlichkeiten mit dem YN3-Modell nicht einzuordnen; man findet sicherlich aber auch die exakt passende Literatur im Netz. Die Spezifikation "SAE90" sollte auf jeden Fall vor Befüllung überprüft werden anhand von Literatur; das Netz bietet hierbei unerschöpfliche Möglichkeiten, falls die o.a. Publikationen nicht weiterhelfen.

**(\* Die Bezeichnung „hier“ weist auf einen Link im RENAULT Klassik-Forum hin, der dort auch aktiv ist und eingesehen werden kann!)**

**us303:**

Hallo Frank!

Danke für die Tipps werde da mal forschen!

Ja, ich habe einiges an Literatur und auch im Netz gesucht aber so richtig habe ich nichts gefunden. Ich denke die Unterschiede zwischen YN1 und YN3 werden in technischer Hinsicht nicht so groß sein.

Danke erst einmal

***Und weiter, einige Tage später:***

Habe jede Menge geforscht. In den Renault original Unterlagen steht man soll eine Mischung verwenden.

Ich habe aber nun die Überzeugung gefunden einfaches unlegiertes 90er Getriebeöl soll es sein.

### ***Monaquate:***

Hallo, welches Öl hast Du nun genommen? Ein SAE90? in meinen Unterlagen für eine 7CV Ausführung steht, das man ein sehr zähes und dickflüssiges Öl nehmen soll. Mittlerweile ist mir das auch klargeworden nachdem ich mal das Getriebe geöffnet habe. Die Kugellager sind nicht abgedichtet und das zu dünne Öl läuft dann in das Kupplungsgehäuse. Ich selber benutze SAE140 und glaube das dieses auch noch zu dünn ist. Fließfett ist genau das richtige aber nur ganz wenig und ein wenig damit fahren und danach SAE140 nachfüllen. Also insgesamt passen bei mir 0,6 Liter rein.

Gruß

### ***us303:***

Hallo Monaquate!

Ich habe jetzt 90er Öl eingefüllt. Da ich nicht weiß wie alt das alte Öl war werde ich erst einmal eine Reinigungsphase einlegen.

Das mit den Lagern habe ich auch schon vernommen, werde demnächst einmal die Kupplung ausbauen und nachsehen ob evtl. eine Möglichkeit zum abdichten der Lager besteht, aber sonst denke ich ist 90 er Öl das Richtige.

Da ich ein Fan von Mathy Additiven bin sind diese bei mir auch immer mit im Spiel. Aber das ist eine Sache über die man reichlich streiten kann. Ich bin jedenfalls überzeugt von dem Zeug.

Bei Fragen zu diesem Thema können natürlich die Diskussionsteilnehmer direkt im RENAULT Klassik-Forum kontaktiert werden. Wenn Ihr auch Informationen und wertvolle Tipps zu diesem Thema habt, oder selbst Erfahrungen gemacht habt, dann würden wir uns über einen entsprechenden Beitrag in unserem Forum sehr freuen!

## **Marktplatz**

### **Fahrzeuge, Teile, Zubehör: Gesuche!**

Bis zum Einsendeschluss gab es keine aktuellen Anfragen!

### **Fahrzeuge, Teile, Zubehör: Angebote!**

#### **RENAULT 18GTS:**

RENAULT 18GTS zu verkaufen, nähere Angaben hierzu gibt es direkt beim Verkäufer, der ebenfalls einen großen Fundus an Ersatzteilen für Fuego Turbo anbietet, ebenso zwei TRX-Reifen auf Felgen. Bei Interesse Email an: fuego0568[ät]yahoo.de

#### **RENAULT 12TL (R1170):**

Restaurierungsobjekt, zerlegt aber in Teilen komplett, auch einige Neuteile bereits vorhanden. EZ 05/73, Zustand Motor/Getriebe: Top, ~120.000km, Karosserie sehr gut bis auf die Frontpartie, VHB 300,00€. Nähere Infos und Bilder: info[ät]renault-klassik.org

#### **RENAULT 11 Automatique:**

für 399,00€, nähere Informationen: h.p.bano[ät]gmx.at

#### **Ersatzteile für diverse Modelle:**

Kotflügel RENAULT 21 (kurze Ausführung für Modelle mit Quermotor), neu, Preis 40,00€ mit Versand innerhalb Deutschlands.

Kotflügel für RENAULT 14 (alte Ausführung 1976 – 1979, Blinker in der Stoßstange), neu, Preis 60,00€ mit Versand innerhalb Deutschlands.

Kontakt: alpine5freund[ät]aol.com oder 0171/4440628 – Auch andere Ersatzteile immer wieder vorrätig, einfach anfragen!

#### **Diverse Ersatzteile, vieles R12, aber auch andere Modelle:**

Viele Ersatzteile zum größten Teil neu und OVP, für viele RENAULT Modelle, Liste bitte anfordern: info[ät]renault-klassik.org

#### **Verschiedene Gebrauchtteile RENAULT Fuego Turbo:**

Diverse Gebrauchtteile, Karosserie, Innenausstattung, etc. von Fuego Turbo, weitere Informationen: Braun.rene[ät]web.de

# Über'n Tellerrand geschaut

## 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. Teil 2 dieser Serie befasst sich mit dem FIAT 124.

Schon früh begann man bei FIAT einen Nachfolger der Baureihe 1300/1500 zu entwickeln. Und zwar schon kurz nach deren Debüt. Auch in Italien hatte die in den 1960er-Jahren moderne „neue Sachlichkeit“ Einzug gehalten, so wurde auch der Nachfolger, das Modell 124 sehr sachlich gestaltet. Und man wollte es richtig machen, so gelang es der Turiner Autoschmiede schon 1966 die Limousine und den Kombi „Familiare“ zu präsentieren, ebenso den sportlichen Spider. Schon ein Jahr später folgte das Coupé. So sachlich und nüchtern Limousine und Kombi auch daher kamen, so bildhübsch waren Spider und Coupé. Der FIAT 124 prägte das Stadtbild, nicht nur in Italien. Er war praktisch und die zeitgenössischen Tester lobten seinen praktischen Nutzen. So wurde der kantige Typ auch bei SEAT in Spanien und AutoVAZ (Lada) in der Sowjetunion in Lizenz gefertigt, auch die Türkei und Indien brachten Lizenzmodelle in den heimischen Verkehr. Natürlich erlebte der FIAT 124 auch ständig technische Neuerungen und das Erscheinungsbild wurde in den Jahren der Mode angepasst. Ein großes Problem trat mit der Verwendung russischen Stahls auf, so wie es auch andere Hersteller, wie Volkswagen und andere, auch hatten. Die Fahrzeuge rosteten unglaublich schnell, was natürlich auch dem Image der Marke auf Dauer schadete. Nichts desto trotz erfreute sich der 124 bis zur Einstellung der Produktion bei FIAT großer Beliebtheit, der Spider wurde unter verschiedenen Bezeichnungen sogar bis 1985 produziert. Mittlerweile gibt es eine rührige Fangemeinde, die sich um den vergessenen Erfolgstyp kümmert. Es wäre auch zu schade, würde ein solches Auto völlig in der Versenkung verschwinden. Hoffen wir, dass die letzten ihrer Art, die den Rost überlebten, in gute und pflegende Hände kommen!





## Ich glotz TV...

### RENAULT in Film und Fernsehen.

1985 war Roger Moore wieder einmal in der Welt unterwegs, natürlich im Auftrag seiner Majestät. Der britische Geheimagent, den nichts und niemand stoppen kann, stellte dies in „A view to a kill“ sehr eindrucksvoll dar, und zwar mit einem Taxi, einem RENAULT 11! Am Ende war das arme Auto total geschrottet, aber wie zuverlässig ein RENAULT ist, selbst wenn nur noch ein Viertel von ihm übrig ist, das wurde hier klar!



## **Brandkatastrophe: 20 Jahre vernichtet Großfeuer vernichtet Auto- und Teilesammlung!**

2. Juni 2010. Im hessischen Ulrichstein vernichtet ein Großfeuer die Arbeit und Sammelleidenschaft eines RENAULT Freundes. Gott sei Dank blieben bei dem Brand alle Zwei- und Vierbeiner unverletzt. Aber was der RENAULT Enthusiast an materiellem und ideellem Schaden erlitt, kann in nackten Zahlen nicht beziffert werden. Seit 20 Jahren sammelt der R16-Kenner Fahrzeuge, Teile, Werkzeuge und Literatur rund um das legendäre Modell. Doch der größte Teil ist den Flammen zum Opfer gefallen. Das ganze Unglück kann unter folgenden Link nachgelesen werden: [http://www.osthessen-news.de/beitrag\\_G.php?id=1182729](http://www.osthessen-news.de/beitrag_G.php?id=1182729)

Bei dem RENAULT Freund handelt es sich um unseren Freund „Buggy“, der eine große Stütze des RENAULT Klassik-Forums ist, und der schon vielen Usern durch sein Fachwissen und auch mit Teilen und Werkzeug sehr geholfen hat. Vielleicht haben wir nun die Möglichkeit, auch ihm wieder auf die Beine zu helfen. Gesucht ist alles, was den RENAULT 16 betrifft, Teile, Fahrzeuge, Werkzeuge, ein SUN-Motortester wird dringend benötigt, ebenso Spezialwerkzeuge. Wenn Ihr, liebe Leser, etwas anbieten könnt, und das an Buggy preiswert abgeben wollt, dann meldet Euch bitte bei Buggy per Email: [r16tx\[at\]web.de](mailto:r16tx[at]web.de) – Aber auch Sachspenden werden gerne und dankbar angenommen.

Es wäre schön, könnte unser Freund langsam, nach und nach mit Unserer und Eurer Hilfe seine Sammlung wieder aufbauen! Wir drücken an dieser Stelle die Daumen und hoffen auf Eure Hilfe!

Vielen Dank!

## Der RENAULT 10: Eine neue Seite im Netz

...und eine neue Interessengemeinschaft!

Seit dem 29. Juni ist sie im Netz. Zwar noch unvollständig, aber bis jetzt eine schon umfangreiche Seite. Der Hintergrund ist einfach: Der kleine RENAULT 10, eigentlich die Luxusversion des RENAULT 8 und der letzte Vertreter der Heckmotorära bei RENAULT, führt bislang ein Schattendasein. Und das völlig zu Unrecht! Vielleicht war der Zeitpunkt seines Debüts etwas unglücklich, die Schlagzeilen beherrschte (zu Recht) der revolutionäre RENAULT 16. Aber immerhin brachte es der RENAULT 10 zu guter Letzt doch auf beachtliche 700.000 Einheiten. Aber wie viele haben überlebt? Darum soll sich nun eine Interessengemeinschaft kümmern, die es nun noch zu gründen gilt. Daher der Aufruf an alle Besitzer eines RENAULT 10, diese IG mit zu gestalten. Aber auch Freunde des kleinen Hecktrieblers, die selbst keinen besitzen, können natürlich mitmachen! Das Ziel für 2011 ist darüber hinaus ein reines RENAULT 10 Treffen, mit Teilnehmern aus Deutschland und ganz Europa! Und da die Teilelage bei diesem Modell auch nicht unbedingt besser wird, soll ein „Register“ entstehen, in dem alle bekannten RENAULT 10 gelistet werden sollen. Da liegt natürlich noch viel Arbeit vor den Protagonisten, aber gut Ding will (und wird) Weile haben! Aber die Homepage, die sollte man sich trotz der momentan vorhanden Lücken doch einmal ansehen! Unter <http://renault10.de.tl> kann sich jeder über den Fortschritt der Seite informieren! Es lohnt sich auf jeden Fall!



## **Zu guter Letzt...**

### **Die weiteren Aussichten:**

Wieder einmal sind wir am Ende unserer aktuellen Ausgabe angelangt. Wir hoffen, Ihr hattet wieder Euren Spaß an den Berichten und Bildern, natürlich freuen wir uns auf weitere Einsendungen. In einer der nächsten Ausgaben werden wir über ein ganz besonderes Fahrzeug berichten können, einen 4CV als Polizeimodell, eine ganz besondere Arbeit eines Schweizer RENAULT Freundes. Wer weiß, vielleicht gelingt es uns schon in der nächsten Ausgabe. Auch wenn nicht, Themen für die September-Ausgabe haben wir schon, auch Dank Eurer Einsendungen. Allerdings dürfte der Marktplatz etwas mehr genutzt werden, viele sehen die große Chance auf einen größeren Erfolg offensichtlich nicht, daher noch einmal der Aufruf. Und ein Inserat ist völlig kostenlos und mit keinen weiteren Kosten verbunden, keine Provisionen oder Gebühren!

Besonders das Schicksal unseres Forum-Freundes „Buggy“ liegt uns aber auch am Herzen. Vielleicht können wir schon in der nächsten Ausgabe über erste Erfolge berichten. Wir drücken die Daumen!

Und ansonsten werden wir natürlich wieder unsere Serien fortsetzen.

Also, bleiben Sie uns gewogen...