

Ausgabe 5 – 2. Jahrgang

September 2010

RENAULT KLASSIK JOURNAL



DAS MAGAZIN VON

RENAULT KLASSIK

UND

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

IMPRESSUM

RENAULT Klassik-Journal erscheint in loser Folge und ist Teil von RENAULT Klassik.
RENAULT Klassik und R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V. handeln unabhängig und sind eine rein private Gemeinschaft, deren Hauptzweck nicht gewinnorientiert ausgerichtet ist. Auch die Nutzung des RENAULT Klassik-Forums und der Besuch der Homepage von RENAULT Klassik, sowie der Bezug des RENAULT Klassik-Journals sind unentgeltlich und kostenlos. Bei der Nutzung der Internetpräsenz(en) von RENAULT Klassik fallen dem Nutzer lediglich die eigenen Onlinekosten an. Die Vermittlung von Fahrzeugen oder Ersatzteilen im RENAULT Klassik-Forum und/oder im RENAULT Klassik-Journal sind rein privater Natur, Vermittlungsgebühren, Provisionen, etc. fallen nicht an!

RENAULT Klassik, R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V. und alle Aktivitäten und Publikationen sind keine offiziellen Organe und/oder Veranstaltungen der Deutschen RENAULT NISSAN AG, des D'ARC (Bundesverband Deutscher Alpine- und RENAULT Clubs e.V.), oder einer anderen nationalen RENAULT Gesellschaft.
R.A.U.T.E. - Förderverein RENAULT Klassik e.V. ist Mitgliedsverein des D'ARC!

RENAULT Klassik-Journal erscheint kostenlos und wird ausschließlich online verschickt. Ein Abonnement des RENAULT Klassik-Journals ist nicht an eine Mitgliedschaft oder kostenpflichtige Teilnahme von Veranstaltungen gebunden. Der Bezug des RKJ ist vollkommen kostenlos und unverbindlich!

Verantwortlich für den Inhalt:

Andreas Gaubatz, Ziegelhütte 18, D-66636 Tholey, Email: info@renault-klassik.org

Alle Einsender von Text und- / oder Bildbeiträgen erklären sich mit der Veröffentlichung Ihrer Bilder und Beiträge auch im RENAULT Klassik-Forum und auf der Homepage von RENAULT Klassik einverstanden. Die Beiträge in RKJ (RENAULT Klassik-Journal) stammen aus der Feder des jeweiligen Verfassers, andere Quellen erscheinen mit Hinweis darauf.

Bei den Angaben der Autoren handelt es sich NICHT um offizielle Arbeits- und/oder 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 6: Die Schätzchen unserer User

Seite 9: Franks Schatzkiste

Seite 10: Ins Netz gegangen: Das RENAULT Scene-Magazin

Seite 11: Stumme Zeugen

Seite 12: Aus der Werkstatt: Tipps & Tricks

Seite 17: Marktplatz

Seite 18: Übern Tellerrand geschaut

Seite 20: Ich glotz TV: RENAULT in Film und Fernsehen

Seite 21: Vorschau

In eigener Sache

Der erneuerte Auftritt der RENAULT Klassik-Homepage

Nach fast eineinhalb Jahren war es wieder einmal an der Zeit, die Homepage (URL: www.renault-klassik.eu) von RENAULT Klassik einem größeren Update zu unterziehen. Der Bereich der noch komplett fehlt, sind die Themen rund um die Geschichte von RENAULT und um die Fahrzeuge. Dieser Bereich wird momentan noch komplett neu überarbeitet, was natürlich auch eine ganze Menge Zeit in Anspruch nimmt. Daher möchte ich an dieser Stelle noch um etwas Geduld bitten. Zur Zeit sind die Themen Louis RENAULT und Teil 1 der Unternehmensgeschichte bis 1945 fertig gestellt, man kann der Homepage also beim „wachsen“ zusehen! Für Hinweise und Infos zum Thema bin ich natürlich sehr froh, bitte in dem Fall die Infos unter Angabe der Quelle an info@renault-klassik.org – Diese Hinweise werden nach Prüfung natürlich unter Angabe des Einsenders veröffentlicht!

Viel Augenmerk wurde beim „runderneuern“ der Homepage auf die Links gelegt. Allerdings ist auch dieses Kapitel noch nicht vollständig. Entweder fehlten die Informationen (URL) oder ein passendes Banner. Wenn Eure Seite also fehlen sollte, dann genügt eine Email mit Angabe der URL und ein Banner oder Bild im .jpg- oder .gif-Format wären sehr gut. Bitte schickt die Email an: info@renault-klassik.org – Beim nächsten Update werden die Seiten dann ebenfalls mit aufgenommen.

Natürlich wäre es sehr schön, wenn als Lohn der Mühe ein Gegenlink auf Euren Seiten zustande käme. Die URL und ein Banner kann unter gleicher Emailadresse angefordert werden. Dafür möchte ich schon jetzt ganz herzlich danken.

Und ein Gästebucheintrag in unserem neuen Gästebuch wäre auch sehr nett.

Die komplette und umfassende RENAULT Klassik-Homepage wird wohl aller Voraussicht nach gegen Ende des Jahres im Netz veröffentlicht. Das dauert leider noch so lange, weil ein solches Projekt mit sehr viel Recherche und Arbeit verbunden ist. Also, immer mal wieder rein sehen, es bleibt interessant!

RENAULT: Die Régie und ihre Kapitäne

Pierre Lefauchaux: Das bittere Ende...

Man merkt es Allerorten: Es geht steil nach oben! Im April 1954 gibt es Grund zu feiern bei RENAULT! Das RENAULT-Modell Frégate Nummer 50.000 und der 500.000ste 4CV sind vom Band gelaufen! Im gleichen Monat kann man das Millionste Fahrzeug der noch jungen Régie RENAULT feiern, zwei Millionen Fahrzeuge seit der Gründung des Unternehmens 1898! Aber bei RENAULT ruht man sich nicht auf den erworbenen Lorbeeren aus. Längst hat Entwicklungschef Fernand Picard das Projekt 109 begonnen. Im Juli 1951 beschlossen, laufen die Arbeiten an der künftigen "Dauphine" auf Hochtouren! Vor Allem den Export soll die Dauphine ankurbeln, in erster Linie die USA erobern! Aber auch auf anderen Märkten ist RENAULT aktiv. LEFAUCHEUX reist schon 1951 nach Japan, ein traditionell starker Markt von RENAULT, und schließt ein Lizenzabkommen mit HINO Diesel Industry, die den 4CV in Lizenz bauen wollen.

LEFAUCHEUX, der Anfangs gar nicht neuer Kapitän bei RENAULT werden wollte, sieht sich mittlerweile voll in seinem Element. Und er geht neue Wege und schneidet alte Zöpfe ab! Wo LOUIS RENAULT noch alles selbst produzierte, schließt LEFAUCHEUX Lieferverträge mit Zulieferbetrieben ab, nicht ohne sich vorher von der hohen Qualität der Produkte überzeugt zu haben. Er will sich auf das Hauptgeschäft von RENAULT beschränken. Den Bau von PKW und Lastkraftwagen! Auch die Produktivität wurde enorm gesteigert. Zu Beginn des Jahres 1955 verfügt RENAULT über fast 22.000 Werkzeugmaschinen, die Produktionsstätten der Régie bedecken eine Fläche in der Größenordnung der Stadt Chartres. Die Effektivstärke der Belegschaft entspricht in Etwa jener der Stadt Poitiers!

Doch all diese beeindruckenden Rekorde und Zahlen werden mit einem Schlage nebensächlich...

Freitag, 11. Februar 1955: LEFAUCHEUX hat zugesagt, in Strassburg einen Vortrag zu halten. Er hat eine Fahrkarte für die Bahn in der Tasche, das Wetter ist schlecht, es wird Glatteis vorausgesagt. Doch in letzter Minute entscheidet sich LEFAUCHEUX für die Fahrt mit dem Auto. Er wirft seinen Koffer auf den Rücksitz seiner Frégate. Als die Stadt Saint-Dizier in Sicht kommt, überrascht ihn ein Schild, das eine Umleitung anzeigt. Er hätte geradeaus weiter fahren können, doch er versucht im letzten Moment der Umleitung nachzufahren. Er bremst, doch auf der Strasse ist Glatteis. Die Frégate dreht und überschlägt sich und kommt in einem Acker auf der Seite zum Liegen. Die Fahrgastzelle ist nahezu unbeschädigt. Doch der Koffer auf dem Rücksitz trifft LEFAUCHEUX im Nacken. PIERRE LEFAUCHEUX war auf der Stelle tot!



Bild oben: Die Unfallstelle bei St.Dizier; Bild unten: Das Unfallfahrzeug!

Die Schätzchen unserer User

Die Blues-Brothers sind Kult. Aber kennen Sie auch die Douze-Brothers?

Vergessen Sie die Blues-Brothers! Die Zwei, die wir heute hier vorstellen wollen sind echte Kulttypen. Und nicht nur, dass sie schon ziemlich lange befreundet sind. Was den Blues-Brothers die Musik, das ist für die Douze-Brothers der RENAULT 12! Das Exemplar von Mathias Haupt zum Beispiel ist der vermutlich zweitälteste noch zugelassene und fahrbereite R12 überhaupt in Deutschland. Sein Großvater hat ihn 1970 bei der RENAULT Niederlassung in Frankfurt erworben, einen R1170 in grau 645. 19 Jahre war der R12 in der Hand des Großvaters. Als dieser starb hat ihn Mathias im Januar 1989 übernommen. Seit 1970 ist der Wagen also in Familienbesitz, seither wurde er nie restauriert, immer nur repariert wenn es nötig war, damit die Patina erhalten bleibt. Etwas ganz Besonderes, das amtliche Kennzeichen: Es ist eines der ganz wenigen Fahrzeuge, die im Main-Taunus-Kreis (eigentlich Kennzeichen MTK) noch das alte Kennzeichen des Landkreises Frankfurt-Höchst (FH) tragen!

Doch auch die Geschichte der R12 von Roland Gassmann ist jede für sich eine einzigartige Story. Roland hat gleich drei der gallischen Kultmobile. Einen roten R12 der ersten Serie, einen gelben Automatik und einen blauen der zweiten Serie. Den Einstand bei Roland gab der rote R12 der Phase I, eigentlich wollte Roland schon immer einen der zweiten Serie, aber der Wunsch nach dem eigenen R12 war übermächtig, die Gelegenheit gut, nur der ersehnte R12 war weit und breit nicht zu sehen! Doch wie das Leben so spielt: Gerade mal rund 200 Kilometer entfernt stand er, der Tankstellenfund. Zehn Jahre stand er dort unbeachtet, bis ein Rechtsanwalt ihn entdeckte und von seinem Schicksal erlöste. Die beiden waren sich schnell einig, der Wagen war fahrbereit und hatte TÜV, genau das was Roland wollte. Dass es ein Modell der ersten Baureihe war, das konnte er schnell verschmerzen.

Aber der Wunsch nach einem Phase II-Modell war ungebrochen, immer wieder stöberte Roland in Inseraten und Internet-Auktionshäusern. Und auf einmal war er da, wie aus dem Nichts: Ein gelber R12 Automatik der zweiten Serie, wenig Kilometer, über 28 Jahre in erster Hand, alle Belege vorhanden. Ein Traum! Auch der Preis war ein Traum, allerdings

ein Alptraum. Ein Besichtigungstermin musste leider verschoben werden, aber wozu hat man einen „Douze-Brother“? Mathias Haupt sichtete das Exemplar und erstattete Bericht. Nur der Preis war zu hoch. Das musste dann wohl auch der Verkäufer einsehen, denn nach einiger Zeit meldete er sich bei Roland und jetzt war auch der Preis akzeptabel. Der Handel war perfekt. Aber wer nun glaubt, Roland würde sich von seinem „Roten“ trennen: Weit gefehlt, von nun an waren sie zu Zweit! Doch das sollte noch nicht das Ende der Geschichte sein...

Denn der Wagen der Kindheitserinnerungen war ein blauer R12 der Phase-II, kein roter der ersten Baureihe und auch kein gelber Automatik! Wenn man doch nur einen finden würde. Und er fand: Einen unglaublichen R12 Phase-II in blau, 22 Jahre in erster Hand, dann zehn Jahre in Händen eines Sammler, eines ehemaligen RENAULT Händlers. Glaubwürdige 70.000 Kilometer auf der Uhr, Top-Zustand, Dinol-versiegelt, was will man mehr? Eben. Nichts. Der Preis war fair, der Zustand in der Tat bestechend. Allerdings ist die Farbe der Innenausstattung nicht so, wie sie die Erinnerungen der Kindheit überliefern. Aber man kann eben nicht alles haben (oder doch? Warten wir mal ab!) Nach 350 Kilometern Überführung auf eigener Achse läuft er jetzt wieder, mit H-Zulassung wie sich das gehört! Und Gott sei Dank, Stellplatzprobleme kennt Roland nicht. Und nach eigener Aussage ist jetzt wirklich Schluß. Wer's glaubt...



Die Douze-Brothers: Mathias Haupt (links im Bild) und Roland Gassmann (rechts).
Bild Rechts: Der originale R12 in Grau 645 von Mathias, dahinter Rolands Roter!



Links der R12 Phase-I von Roland, rechts sein gelber Automatik!



Oben: Links der blaue Phase-II von Roland, angeblich der letzte im Fuhrpark, rechts der graue R12 von Mathias Haupt, man beachte das Kennzeichen!

Unten: Volle Fahrt voraus, kein Problem für den rüstigen Herrn (damit ist der R12 gemeint)! Rechts die Sammlung von Roland Gassmann.



Franks Schatzkiste

Skurriles und Exotisches...

BION

Womit verführt der Renault 16 TS die Frauen?

Es ist keineswegs Liebe auf den ersten Blick. Die männlich herbe, aus der Funktion gebohrne Form des Renault 16 TS vermag kaum Herzklopfen auszulösen. Wenigstens bei Frauen nicht. Sympathie keimt frühestens auf beim Sitzen. Die fülligen, unendlich bequemen Polster vermitteln sofort ein Gefühl der Geborgenheit. Der lederbezogene Haltegriff verstärkt es noch. Dann kommen schlechte Strassen, Schlaglöcher. Im Wagen drin aber wird niemand durcheinandergerüttelt. Die Aufhängung schluckt jede Unebenheit der Fahrbahn. Mit leisem Motor gleitet man dahin, wie in einem ganz grossen Reisewagen. Das lieben Frauen!

Die Bremsen mit Servobremse sind unerhört wirksam und reagieren trotzdem sehr sanft. Da klebt niemand vorn an der Windschutzscheibe. Kühl- und Heizluft kann fein dosiert werden — ein

Kernstück echter Behaglichkeit. Auf Fernfahrt durch die Nacht lässt sich der Beifahrersitz zum Ausruhen während der Fahrt in Rallyeposition fixieren. Mütter sind begeistert, dass sie ihre Babies absolut sicher in einer Polstermulde unterbringen können. Begeistert auch über den riesigen Kofferraum, in dem sich alles verstauen lässt, was Kinder und Eltern brauchen. Und am Ende der Fahrt weiss jede Frau, dass sie kaum je in einem sichereren Auto fuhr. Das beruhigt, wenn man den Gatten oft «auf Achse» weiss. Frauen schätzen Sicherheit über alles. Und deshalb lieben sie den Renault 16 TS.

Die sechs Sitzpositionen im Renault 16 TS

RENAULT 16 TS

Für Auskünfte und Probefahrten wenden Sie sich bitte an einen der 300 Renault-Vertreter. Sie finden ihn im Telefonbuch unter RENAULT.

Eine seltene und etwas außergewöhnliche Reklame, wieder mal ein echtes Schmankerl...

Ins Netz gegangen: RENAULT Magazin

Ein weiterer Partner von RENAULT Klassik!

Mit dem „RENAULT Scene-Magazin“ stellen wir in dieser Ausgabe unseren neuesten Kooperationspartner vor: Das RENAULT Magazin! Auch hier ist das Ziel der Partnerschaft, die Klassiker von RENAULT mehr ins Bewusstsein der Fans zu rücken, andererseits wollen wir „Klassiker“ natürlich auch die aktuellen Informationen rund um RENAULT weiter tragen, Interessierten die Marke näher bringen. Und wie bei Projekt RENAULT können wir das im Grunde nur mit RENAULT Magazin. Rundum gelungener Webauftritt, lebhaftes und kompetent moderiertes Forum, ein interessantes und toll aufgemachtes Magazin. Das ist das Highlight, die Planungen gehen auch dahin, dieses Hochglanzmagazin auch in einer Printversion zu veröffentlichen. Ein Gedanke der jetzt schon Lust auf mehr macht! Ein weiteres Glanzlicht ist der Kalender, der jährlich erscheint, toll aufgemacht mit einer äußerst ausgewogenen Mischung von Motiven. 2011 ist auch erstmals ein Bild unserer Klassiker mit dabei! Die Seite mit der URL <http://www.renault-magazin.de> ist sehr zu empfehlen, alles was es zum Thema RENAULT gibt kann man dort nachlesen. Gut und seriös recherchiert, vor allem zum Bereich Motorsport gibt es viele interessante Berichte und Bilder.

Auch diese Seite gehört ganz ohne Zweifel in den Favoritenordner der RENAULT Freunde, ein Muss! Unser Fazit: Rundum gelungen, TOP-Adresse und eine kompetente Community! Reinsehen lohnt also!

Hier schließt sich also der Kreis unserer Partner. Mit dem holländischen RENAULTOLOG von Ed Lenders (seit 2008), Projekt-RENAULT von Jan Erhartitsch und dem RENAULT Magazin von Marko Unger (beide seit 2010) haben wir ohne Übertreibung die Besten der Besten der Szene an unserer Seite. Mehr Information und mehr Basiswissen über „unsere“ Marke geht nicht. Auch wiederholte Besuche der Webseiten lohnen sich immer, es gibt immer etwas Neues zu entdecken. Wir freuen uns schon auf Sie...

Stumme Zeugen...



Endstation Sehnsucht...

Aus der Werkstatt...

Tipps und Tricks aus dem Schrauberalltag!

In dieser Ausgabe geht es um das Problem eines R4 mit „Schüttellähmung“! Aber das kann unser Forummoderator Ansgar (in Diskussion mit unseren Usern R12Break Gerhard, DennisR4 und Cliowilliamsfan Martin) selbst einmal schildern...

Ansgar:

Jetzt brauche ich ein Getriebe für den R 4 GTL meiner Frau. Es ist ein 89er, der keine 80.000 KM auf dem Buckel hat. Ich beschreibe Euch mal den Fehler, vielleicht fällt Euch noch was ein, was es sein könnte. Der R 4 lässt sich im 1. Gang nicht anfahren. Er schüttelt sich so heftig, dass man glaubt, die Karre fliegt auseinander. Im 2. Gang fährt er prima an, im Rückwärtsgang ebenfalls. Und wenn man den 1. Gang bei langsamer Fahrt einlegt, um in die Einfahrt zu fahren, geht das auch absolut problemlos. Jeden, den ich bisher gefragt habe, hat den Kopf geschüttelt und gesagt, nein, so was habe ich noch nicht gehört. Die Kupplung kann es nicht sein, dann könnte man die anderen Gänge auch nicht schalten. Die Motorböckchen sind es auch nicht (nein, auch nicht das Böckchen, das drin sitzt - schließlich ist es das Auto meiner Frau). Es deutet insofern einiges auf das Getriebe hin. Wer eines hat, bitte melden. Ich tausche auch sehr gerne gegen eines aus dem 850er R 4 bzw. R 5, da habe ich noch eines.

Viele fragende Grüße
Ansgar

R12Break:

Hallo Ansgar.
Vielleicht hat sich die Schraube gelöst und legt den Gang nicht voll ein. Deckel abbauen und kontrollieren sollte ohne Getriebeausbau gehen.
MfG. Gerhard

Ansgar:

Nein, leider nicht, lieber Gerhard. Der Gang lässt sich voll einlegen. Bei

langsamer Fahrt und auch im Stand. Man "fühlt" den Gang. Wenn man allerdings anfahren will, dann fängt es an zu schütteln, wenn man die Kupplung kommen lässt. Das ist am Berg viel schlimmer, als wenn man bergab fahren möchte. Im 2. Gang anfahren ist mit schleifender Kupplung absolut kein Problem. Und rückwärts anfahren auch nicht. Ich bin für Ratschläge - ohne Tauschwut - sehr dankbar. Ich habe eins in ebay gefunden, weiß jemand was mit der Bezeichnung anzufangen: JB4002?? Es steht noch was drauf, auf der Plakette: S117201.

Vielen Dank, viele Grüße
Ansgar

R12Break:

Hallo.
Soll wohl 4 Gang sein.
MfG. Gerhard

Cliowilliamsfan:

Hallo Ansgar kontrolliere erst die Getriebehalterung bevor du umsonst so ein Getriebe tauschst ich müsste noch welche haben (Getriebe)

Ansgar:

Vielen Dank für Eure Hinweise! Ich werde das kontrollieren. Zumal der Aufwand wahrscheinlich wesentlich geringer sein dürfte, als das Getriebe raus zu schmeißen. Kennt Ihr denn diesen Fehler? Bisher habe ich noch niemanden getroffen, bei dessen R 4 das schon mal aufgetaucht wäre.

Ich wünsche Euch allen ein sonniges Wochenende - es soll wohl so werden!

Viele liebe Grüße
Ansgar

R12Break:

Hallo Ansgar

Wenn der Bock vorne abgerissen ist kommt das Getriebe beim anfahren hoch.

MfG. Gerhard

Ansgar:

Es ist echt bekloppt. Jetzt habe ich ein Getriebe, dann ist das gar nicht kaputt. Nun gut, dann geht es eben in den Vorrat. Ich will in dieser Woche danach gucken, ich kam noch nicht dazu - meine Frau hatte Geburtstag am Samstag...

Vielen Dank, ich melde mich wieder, wenn die Aktion beendet ist.

Viele Grüße

Ansgar

Ansgar (Einige Zeit später):

Nee, Leute, mir reicht es langsam. Der Lagerbock ist es nun wirklich nicht. Das heißt wohl, dass es doch das Getriebe sein muss.

Jetzt habe ich 2 Lagerböcke, eine neue Kupplung (kommt dann auch gleich neu, wenn das Getriebe schon raus muss) und ein gebrauchtes Getriebe. Und die Karre steht seit fast 4 Wochen. Das Getriebe kommt diese Woche raus, ich habe aber noch ein paar mehr Baustellen, um die ich mich noch kümmern muss.

Viele Grüße

Ansgar

DennisR4:

Hallo Ansgar,

das Problem hatte ich bei meinem BMW mal gehabt. Allerdings nur im Rückwärtsgang. Wenn du eine neue Kupplung rein machst sollte es weg sein. War zumindest bei mir so!! Wenn du das Getriebe eh ausbaust schau dir zuerst mal die Kupplung an. Die an meinem BMW war fertig und verglast. Kupplung raus und neu und siehe da, kein ruckeln mehr!!

Probier mal dein Glück!!

Gruß Dennis

Ansgar:

Tja Dennis, als gestern das Getriebe herauskam und das Öl abgelassen wurde, kamen die Späne geradezu herausgesprudelt. Es liegt wohl definitiv am Getriebe. Die Kupplung und der Simmerring kommen sowieso neu, jetzt, wo das Getriebe sowieso schon raus ist.

Vielen Dank und viele Grüße

Ansgar

Ansgar (Wieder einige Zeit später):

Hör mir auf, es geht mir auf die ...

Ein anderes Getriebe ist eingebaut, das Silentlager ist neu und der Fehler tritt immer noch auf. Jetzt wird weiter gesucht: Antriebswellen, Schwungscheibe oder sonst was... Und ich wollte am Samstag damit zu den Volkern fahren.

Naja, einen fahrbaren Untersatz werde ich noch finden ;-)

Viele Grüße

Ansgar

Ansgar (Noch etwas später...):

So, Leute, die Mühle ist seit letztem Freitag wieder auf der Straße.

Wir haben gewechselt:

Zunächst das Silentlager vom Getriebe - Fehler immer noch vorhanden. Dann haben wir ein gebrauchtes Getriebe eingebaut und eine flammen-neue Kupplung - immer noch nix. Die Antriebswellen haben wir getauscht - ohne Erfolg. Die Motorlager kamen neu - nix. Der Fehler lag an der Schwungscheibe - die hat allerdings auch die neue Kupplung schon wieder hingerichtet. Also die ganze Sch... nochmal raus, die Schwungscheibe gewechselt, eine gebrauchte Kupplung hatte ich noch vom Rodeo und die Karre hat ihre Schüttellähmung eingebüßt.

Für drei Monate Steuern und Versicherung bezahlt und den ganzen

Aufwand wegen einer Schwungscheibe. Unglaublich.
Naja, jedenfalls darf das Wägelchen nun wieder fahren.
Ich danke Euch für Eure Anregungen und Hinweise, vielleicht taucht das Problem ja mal bei einem von Euren Autos auf, dann braucht Ihr nicht so lange zu suchen und zu basteln wie wir. Jedenfalls danke ich Michael und Kim für ihre "gnadenlose" Geduld!!!

Viele liebe Grüße
Ansgar

R12Break:

Hallo Ansgar.
Schrauben lose?
MfG. Gerhard

Ansgar:

Tja Gerhard, auch das glaube ich nicht, das hätten wir - hoffentlich - beim abschrauben bemerkt. Die Scheibe war ja immerhin 21 Jahre lang drin. Das Wägelchen stand fast 10 Jahre in der Garage, danach wurde er wieder fit gemacht. Allerdings blieb der gesamte Antrieb verschont, es wurden lediglich die Flüssigkeiten, Kerzen und Kontakte gewechselt. Auch die Kupplung war noch gut (Km-Stand: 78.000, muss nix heißen, doch normalerweise hält sie wesentlich länger). Ich kann es mir nicht erklären. Meine Frau ist damit gefahren und hat erzählt, dass sie mehrmals am Berg anfahren musste, stehen blieb weg. Radfahrern und dann erneut anfahren musste. Ob das die Ursache sein kann, ich weiß es nicht.
Egal, er läuft wieder, es hat viel Zeit und natürlich auch Geld gekostet, doch er ist es wert.

Viele Grüße, schönes Wochenende!
Ansgar

Marktplatz

Fahrzeuge, Teile, Zubehör: Gesuche!

Bis zum Einsendeschluss gab es keine aktuellen Anfragen!

Fahrzeuge, Teile, Zubehör: Angebote!

Viele Ersatzteile, auch für R9 und R11:

Noch Einiges an Lager für verschiedene Modelle, besonders für R9 und R11, Anfragen bitte an: churchman248[at]yahoo.de

Diverse Ersatzteile, vieles auch für R12:

Vieles für verschiedene Modelle, Vieles auch für R12, ein Großteil sind originalverpackte Original-Ersatzteile! Liste anfordern bei: info[at]renault-klassik.org

R19 16V Cabrio (Phase-I) und Laguna Grandtour 3.0 24V:

R19: 90.000KM, kein Rost, kleinere Mängel, Einiges vor ca. 5000KM erneuert, reichhaltige Ausstattung (z.B. Alus und Sportstahlfelgen, Sitzheizung, Originalradio m. Fernbedienung, u.v.m.), VHB 5.000,00€

Laguna: 145.000KM, guter Zustand, leichtere Mängel, Einiges vor 2500KM erneuert, VHB 4.000,00€

Beide Fahrzeuge ohne TÜV, auf Wunsch aber gerne neu, detaillierte Informationen unter Telefon: 0160/5815212 o. Email: m-bieler[at]gmx.de

Über'n Tellerrand geschaut

Die Unscheinbaren

Dieses Mal berichten wir über einen recht skurrilen Vertreter aus Wolfsburg, den Typ 4. Auch bekannt als VW411 und VW412.

1968 stellte der VW-Konzern ein neues Modell vor, das dem Unternehmen die Tür zur oberen Mittelklasse öffnen sollte. Der Käfer war schon zu „Lebzeiten“ eine Legende, der „Bulli“ ebenso. Der Typ 3 (VW1600) zu nah am Käfer. Also brauchte es eine Neukonstruktion, technisch war bei dem Neuen Vieles auf der Höhe der Zeit, vom Heckmotorprinzip und der Luftkühlung des Motors einmal abgesehen. Aber er verfügte über VW's erste selbsttragende Karosserie, und auch optisch wollte man Neuland betreten, aber ohne stilistische Experimente. Das Ergebnis war der VW 411, die erste Serie verfügte über Breitbandscheinwerfer, das brachte dem Auto den Spitznamen „Zyklop“ ein. Schon 1969 gab es daher ein erstes Facelift, dieses Mal blickte der 411 mit runden Doppelscheinwerfern in die große weite Welt. Die Limousine mit Schrägheck war wahlweise zwei- oder viertürig zu bekommen, den Kombi gab es nur als Zweitürer. Schon 1972 folgte der „große VW“ der zweiten Generation, folgerichtig als VW412 benannt. Auch hier gab es außer optischen Retuschen keine großen Veränderungen. Etwas mehr Leistung aus dem Motor geholt, größere Scheinwerfer und Rückleuchten, das war's im Großen und Ganzen. Auch der 412 wurde als zwei- oder viertürige Schräghecklimousine oder als zweitüriger Variant angeboten. Aufgrund seines Aussehens hatten die Typen 411/412 sehr schnell ihren Namen weg. Wegen des langen Vorderbaus nannten ihn (nicht nur) Fans „Nasenbär“, ganz böse Zungen bezeichneten den 411/412 auch als „Nordhoff's Rache“!

Fakt ist allerdings, dass die Baureihe 411/412 etwas Besonderes in der automobilen Welt darstellt. Ganz klar, es ist Geschmackssache. Aber es wäre schade, wenn so ein Automobil ganz von der Bildfläche verschwinden würde. Aber es gibt eine sehr aktive Szene, auf der Homepage der „Nasenbär-Freunde“ (www.vw-typ4.de) findet man viele Informationen zu dem skurrilen Gefährt. Hoffen wir, dass wir ihn noch recht lange zu Gesicht bekommen, den Typ 4!



Oben links: Der 411 der ersten Baureihe 1968, rechts die 4-türige Variante ab 1969



Oben links: Der 411Variant, nur als 2-Türer lieferbar, rechts die 2-türige Variante



Bild ganz oben: Der 2-türige 412 und die Kombiversion „Variant“. Die beiden unteren Bilder zeigen den VW412LE als Variant.

Ich glotz TV...

RENAULT in Film und Fernsehen.

1977 feierte eine Vorabendserie ihr Debüt, die sich schon bald großer Beliebtheit erfreuen sollte: Auf Achse.

Manfred Krug konnte in seiner ersten TV-Hauptrolle (nach seiner Ausreise aus der damaligen DDR) derart überzeugen, dass er schon schnell zum TV-Liebling wurde. In der Serie „Auf Achse“ erlebte er zusammen mit seinem Beifahrer (dargestellt von Rüdiger Kirschstein) allerlei Abenteuer. Neben dem obligatorischen Termindruck waren Schmuggler, Zwicklichtige Typen und andere Gangster ihre ständigen Begleiter. Bis 1996 wurden über 80 Folgen gedreht und ausgestrahlt.

Natürlich fuhr der Held der Geschichte Franz Meersdonk auch LKW von RENAULT, unter anderem einen TR280 und einen R310.



Links: Uuuund Äkschen! Der R310 im Einsatz! Rechts: Ein TR280!

Zu guter Letzt...

Die weiteren Aussichten:

Wir sind wieder einmal am Ende angelangt. Wir hoffen natürlich, es hat Euch auch dieses Mal Spaß gemacht und es war für den geneigten Leser interessant und kurzweilig!

Wie geht's weiter? Die nächste Ausgabe erscheint in zwei Monaten, im November. Dies wird dann die letzte Ausgabe sein in diesem Jahr. Wir berichten im November über den belgischen Club „aroc“, die in diesem Jahr ihr 25-jähriges Jubiläum feiern. Aber auch unsere Serien werden fortgesetzt, wir erfahren wie es mit der Régie weiterging, nach dem Tod von Pierre Lefaucheur und wir schauen wieder einmal in Franks Schatzkiste. Auch die Schätzchen unserer User werden wir wieder zeigen und wir werden sehen, was es im TV oder Film so zu sehen gab!

2011 wird sich das RKJ verstärkt um die Modelle 4CV (65 Jahre), Dauphine (55 Jahre), R4 (50 Jahre) und R15/R17 (40 Jahre) kümmern.

Im September diesen Jahres fällt der Startschuss für ein sehr wichtiges und einzigartiges Treffen unserer Szene: Venlo 2012, Europas größtes RENAULT Treffen, das unser Freund und Kooperationspartner Ed Lenders organisiert. Das Treffen findet am 4. und 5. August 2012 in Kronenbourg, in der Nähe von Venlo statt. Auf diesem Treffen wird alles zu sehen sein, was RENAULT jemals produzierte, das ist der Anspruch des Veranstalters. Ich möchte alle Leser bitten, dieses Projekt zu unterstützen, es steckt sehr viel Arbeit in einem solchen Projekt. Und ich bin mir sicher, es wird einzigartig. Auf der Homepage des RENAULTOLOG sind alle wichtigen Informationen zu finden. Aber wir werden natürlich auch auf der Website und im Forum von RENAULT Klassik darüber berichten, auch hier im RKJ. Es bleibt interessant.

Also, bleiben Sie uns gewogen...