Ausgabe 1/2016 * 1.Jahrgang * www.mythos-alpine.com * ISSN 2509-470X

Mythos Alpine Journal

www.mythos-alpine.com

Frankreichs legendäre Sportwagen



RETRO CLASSICS 2016

Europas größte Oldtimermesse



SHOWCAR ALPINE VISION

Ausblick auf künftiges Alpine Serienmodell

RENAULT ALPINE - Geschichte - Technik - Mythos

Berichtigungen zum Buch





Autoren: Andreas Gaubatz & Jan Erhartitsch

ISBN: 978-3-613-03685-7

Titel-Nr: 03685

Einband: gebunden

Format: 240mm x 220mm

Seiten: 96

Abbildungen: 115

Erscheinungsdatum: 15.10.2014 im Motorbuch Verlag

Preis: 12,95 € / 18,20 CHF

Liebe Leser,

endlich ist es soweit, die erste Ausgabe unseres Mythos-Alpine Journals ist fertig. Wir wünschen Euch viel Spaß beim Lesen und freuen uns auf Euer Feedback.

Andreas Gaubatz & Jan Erhartitsch



Inhaltsverzeichnis

Einleitung	Seite 3
Inhaltsverzeichnis	Seite 3
Wer sind wir denn überhaupt? Und was wollen wir eigentlich?	Seite 4
Ein Blick hinter die Kulissen	Seite 5
Wie ein Buch entsteht...	Seite 6
Showcar Alpine Vision gibt Ausblick auf künftiges Alpine Serienmodell	Seite 8
Retro Classics 2016... ...wenn zwei eine Reise tun!	Seite 14
Renault Alpine A310/4	Seite 22
Ein Dinosaurier der Alpine-Tuner-Ära	Seite 26
Alpine Renault A110 Berlinette 1300 V85	Seite 32
Renault Alpine - Geschichte - Technik - Mythos - Berichtigungen zum Buch	Seite 40
Exklusiv: Der Blick ins Buch!	Seite 44
Impressum	Seite 56
Vorschau	Seite 57

Wer sind wir denn überhaupt? Und was wollen wir eigentlich?

Anstandshalber stellt man sich ja erst einmal vor. Und das wollen wir hier an dieser Stelle einmal tun. Wir, das sind Jan Erhartitsch und Andreas Gaubatz, „kannten“ uns im weltweiten Netz schon etwas länger, als Jan den persönlichen Kontakt zu mir suchte. Denn Jan wusste, dass ich bereits ein Buch, eine Politsatire, veröffentlicht hatte und Jan ging mit dem Gedanken schwanger, ein Buch über seine große automobile Liebe, den Renault Twingo, zu schreiben. Er suchte Tipps und Rat.

Was er jedoch nicht wusste: Ich arbeitete zu dieser Zeit an einem Roman über das Leben des Louis Renault. So warfen wir unser beider Ideen gemeinsam in einen Hut und begannen mit einem intensiven Brainstorming. So kam es 2012 zur Gründung des Labels „Literatur Atelier“ - www.literatur-atelier.de , denn wir waren uns einig, nicht nur Sachbücher schreiben zu wollen.

Daher nimmt es nicht Wunder, dass unsere ersten beiden Bücher Romane waren, zuerst erschien „Sommer in Fleury“, ein Kriegsroman, der in den Wirren des ersten Weltkriegs die Geschichte eines Soldaten und seiner jungen Frau erzählt. Nur wenige Wochen später erschien „Mythos Renault: Der Patron“, die Lebensgeschichte des Louis Renault, die allerdings mithilfe fiktiver, aber auch realer Personen mehr ein Psychogramm des nicht unumstrittenen Industriellen zeichnete.

Und wie der Name des zweiten Romans schon andeutet, wir hatten auch die Idee zu zwei „Produkten“ unserer „Marke“, nämlich einmal „Mythos Renault“ und zum anderen „Mythos Alpine“. Unter diesen „Produktnamen“ war es unsere Absicht, eine ganze Reihe von Büchern rund um unsere Herzensmarke zu veröffentlichen. So ging der Sturm unserer Gedanken weiter.

Eine Vielzahl von Bänden wurde ersonnen, verworfen, geändert, neu zusammen gestellt. Mit dem Ergebnis waren wir am Ende des Tages sehr zufrieden. Und boten dieses Konzept dem Marktführer für technische Literatur, dem Motorbuch-Verlag, an. Und wurden abgeschmettert.

Aber, der Ressortchef bot uns an, eine „Schrader Typen-Chronik“ zum Thema Renault 4 zu verfassen. Es war der Beginn einer großartigen Zusammenarbeit. Eine weitere STC über den Renault 16 wurde angefordert und, das i-Tüpfelchen quasi, ein umfangreiches Buch über die Alpine-Thematik wurde in Autrag gegeben.

Und es wird weitere Publikationen geben, so viel steht fest. Egal in welcher Form. Und dazu sind auch unsere Leser aufgefordert mitzuwirken. Denn ein Motto unserer Arbeit lautet: „Be part of it – Werde Teil des Mythos“.

Auch kostenlose Veröffentlichungen wird es geben. Aber dazu mehr in nserem Beitrag „Hinter den Kulissen“.

Es bleibt also spannend bei Jan und mir. Und Literatur Atelier. Denn auch weitere Romane sind geplant und auch schon in Arbeit. Bleibt dran und besucht unsere Webseiten:

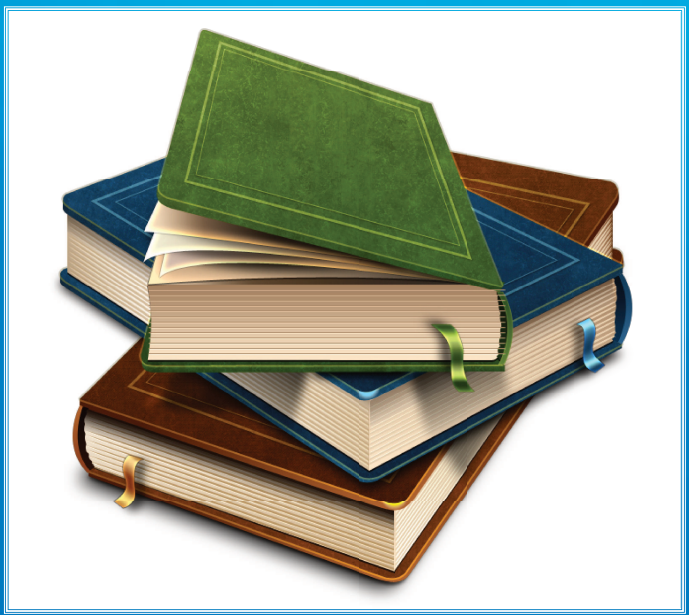
literatur-atelier.de

mythos-renault.com

mythos-alpine.com

Und natürlich findet Ihr Tagesaktuell die neuesten Infos in den sozialen Netzwerken google+, Twitter und natürlich auch auf Facebook.

Wir freuen uns auf Euch!



Ein Blick hinter die Kulissen

Was tun wir eigentlich sonst noch so? Diese Frage stellen wir uns nicht selbst, diese Frage wird uns ab und an von interessierten Lesern gestellt. Hier möchten wir eine Antwort geben. Natürlich arbeiten wir weiterhin an spannenden Renault-Themen. Aber auch an anderen Projekten sind wir dran.

Angefangen haben wir ja mit zwei Romanen, daher liegt es nahe, auch in diesem Bereich etwas Neues zu veröffentlichen. Selbstverständlich, man möge es uns nachsehen, wollen wir nicht allzu viel preisgeben. Auf jeden Fall wird es kein historischer Roman werden, vielmehr haben wir etwas Humoristisches verfasst. Es wird turbulent, aber auch informativ, das Lernen soll ja beim Lesen nicht zu kurz kommen. Aber auch das wird garantiert lustig.

Unser Hauptaugenmerk wird aber weiterhin auf dem Bereich „Automobil – Old- und Youngtimer“ liegen, hauptsächlich werden wir über Renault-Modelle berichten. Zur Zeit arbeiten wir an den Themen „Twingo“ und „Renault 5“. Aber das ist nicht alles, für unsere Leser (und solche die es werden wollen) haben wir zwei- bis dreimal pro Jahr ein kostenloses Magazin, wie das vorliegende, mit dem Titel „Mythos Alpine Journal“, bzw. „Mythos Renault Journal“ vorbereitet.

Darin werden wir etwaige Fehler korrigieren, unveröffentlichte Bilder, die es nicht ins Buch geschafft haben, zeigen, sowie über unsere Pläne und unsere Arbeit berichten. Ebenso werden wir zu gegebener Zeit eine Vorschau auf in Bälde erscheinende Bücher geben.

Nun ist ein Verlag ja keine karitative Einrichtung, ein Verlag ist auf hohe Auflagen angewiesen. Es dürfte wohl kaum ein Leser so blauäugig sein, zu glauben, dass man mit dem Thema „Renault 14“ zum Beispiel eine Auflage von mehreren tausend Stück erreichen kann.

Aber es gibt eine Klientel die sich genau dafür interessiert. Und auch diese Nachfragen wollen wir in den nächsten Jahren befriedigen. In Form von e-Books. Auch Renault 12, 18 oder die Coupés dürften eher ein Fall für die Sparte e-Book sein, während wir der Auffassung sind, dass Twingo, R5 und Clio durchaus eine Chance haben dürften, als Print-Version zu erscheinen. Aber solche Entscheidungen können immer nur kurzfristig getroffen werden und liegen natürlich einzig beim Verlag.

Auf jeden Fall wird es bei uns interessant bleiben, so viel steht fest. Über die Neuerscheinungen werden unsere Leser entweder über ein kostenloses Journal oder über unsere Webseiten und die soziale Netzwerke informiert werden.

Aber auch so dürfte sich ein Besuch unserer Hauptseite literatur-atelier.de lohnen, der Besuch auf den Seiten mythos-alpine.com und mythos-renault.com sowieso. Und da wir auch den Kontakt zu unseren Lesern suchen, möchten wir im Forum renaultklassik.phpbb6.de mit Euch diskutieren, Ideen sammeln, Informationen bekommen.

Denkt daran:

„Be part of it – Werde Teil des Mythos“!





Wie ein Buch entsteht...

Kommt ein Mann in eine Buchhandlung.
Nein, das ist nicht der Anfang eines Witzes. Diese Szene markiert vielmehr das Ende eines langen Weges. Des Weges, den ein Buch bis zu seiner Präsentation gehen muss. Aber von vorne.

Im Allgemeinen steht am Anfang entweder eine eigene Idee oder ein konkreter Auftrag des Verlages. So oder so, zunächst muss man die Thematik in Stichpunkten, den späteren Kapiteln, fixieren. Hier sind der eigenen Kreativität im Grunde keine Grenzen gesetzt, aber einige Kapitel sind gerade bei einem Sachbuch zum Auto-Thema unabdingbar, wie Entwicklungsgeschichte, Modellversionen, technische Daten, etc.

Selbst wenn man als Autor mit einer Materie gut vertraut ist, sollte man einen erlauchten Kreis von Experten mit ins Boot holen. Zwei oder drei Fachleute wissen nicht nur mehr, sie verfügen oftmals auch über interessante und vielleicht sogar seltene Exponate, die für die Bebilderung eines Buches sehr von Vorteil sein können. Und in den meisten Fällen besitzen diese Leute Bildmaterial, das so vorher noch nie publiziert wurde.

Stichwort Bilder: Ein unglaublich wichtiger Faktor bei Sachbüchern. Hier macht es die Mischung. Man kann natürlich nicht ganz auf offizielles Bildmaterial der Hersteller verzichten, auch wenn dieses fast schon inflationär verbreitet wurde. Sie sind dennoch ein Muss. Dann gibt es noch den Teil mit Bildern, die von Besitzern der Fahrzeuge selbst erstellt wurden und meist wichtige Details, gerade bei Restaurierungen zeigen. Und nicht zu vergessen, die Prospekte, Werbeartikel und Reklameseiten aus Zeitschriften, die ganz typisch den jeweiligen Zeitgeist und Modegeschmack wiedergeben.

Wenn man dann noch das Glück hat, wie in unserem Fall, Menschen zu treffen, die über besondere Fähigkeiten verfügen, dann ist das fast schon wie ein Hauptgewinn im Lotto. In den von uns bisher verfassten Büchern der Reihe „Schrader Typen-Chronik“ konnten wir Bilder von Dioramen des Österreichers Robert Göschl zeigen, die den Leser in eine Miniaturwelt im Maßstab 1:43 entführen.
Szenen aus dem Werkstatt-Alltag zeigen bis ins allerkleinste Detail die Welt des Schrauber-Alltags. Vom chromglänzenden Neuwagen bis zum ausgedienten Schrottplatz-Bewohner.

Wenn man dann die Bildauswahl getroffen hat, zumindest eine erste Hauptauswahl, dann arbeitet man sich im Text vor. Wer glaubt, einen Text von A bis Z durchschreiben zu können, der sieht sich allerdings getäuscht. Zwar schreibt man seinen Text genau so, allerdings tauchen immer wieder Informationen auf, die im Nachhinein eingearbeitet werden müssen. Kein einfaches Unterfangen.

Wenn das Manuskript dann endlich fertig ist, wird es beim Verlag eingereicht und bekommt dort seine äußere Form, sprich das Layout. In diesen Rahmen setzen die Grafiker die Bilder an die Stellen, die von den Autoren benannt wurden und versehen sie mit den extra erstellten und markierten Bildunterschriften. Ebenso bekommt der Text seine finale Schriftart und -größe.

Am Ende heißt es dann für die Autoren, das Gesamtwerk Korrektur zu lesen, Fehler zu beheben und Korrekturen einzufügen. Das passiert am Ende mehr als ein- oder zweimal. Bis das Ergebnis alle Beteiligten zufrieden stellt.

Und doch, es können sich Fehler einschleichen. Denn ein Buch ist ein von Menschenhand gemachtes Werk. Und leider nicht immer fehlerfrei. Und gerade das macht es aber auch sympathisch und menschlich.

Natürlich sind auch wir bemüht Fehler zu vermeiden. Aber passieren kann es trotzdem. Eine falsche Bildunterschrift, eine Verwechslung oder Zahlendreher.

Aber dazu an anderer Stelle mehr. Denn so oder so: Das Buch ist fertig und steht im Regal des Buchladens.

Tja, und dann kommt ein Mann in eine Buchhandlung...

mille Miles
ALPINE MAGAZINE


50TH
ALPINE RENAULT A110 ANNIVERSARY
ALPINE





Showcar Alpine Vision gibt Ausblick auf künftiges Alpine Serienmodell



Seriennahe Studie feiert Premiere

Mit der Alpine Vision präsentiert die Renault Gruppe heute in Monte Carlo ein Showcar, das bereits einen realitätsnahen Ausblick auf das erste Serienmodell gibt, mit dem die traditionsreiche Sportwagenmarke 2017 ihren Neustart auf dem Markt feiert. Der Zweisitzer, dessen Design sich an der legendären A110 orientiert, zeichnet sich in bester Alpine Tradition durch niedriges Gewicht und herausragende Agilität aus. Für sportliche Fahrleistungen sorgt ein von Renault Sport entwickelter Vierzylinder-Turbomotor, der die Alpine Vision in nur 4,5 Sekunden von 0 auf 100 km/h beschleunigt. Schauplatz der Premiere sind die Strecken der Rallye Monte Carlo und der Col de Turini, wo Alpine in den 1960er- und 1970er-Jahren Motorsportgeschichte geschrieben hat.





„Motorsport und Sportwagen sind tief in der DNA von Renault verankert“, erklärte Carlos Ghosn, Präsident und Chief Executive Officer der Renault Gruppe. „Vor Kurzem verkündeten wir unsere Rückkehr in die Formel 1, heute kündigen wir den Neustart von Alpine an. Der Relaunch der Marke ist ein wichtiger Schritt in unserer Strategie, den Technologietransfer zwischen Rennstrecke und Straße zu beschleunigen. Wir freuen uns darauf, neue Kunden im Segment der Premium-Sportwagen zu gewinnen“, so Ghosn weiter.

In den kommenden zwölf Monaten wird das Alpine Team sich darauf konzentrieren, einen Sportwagen zur Serienreife zu entwickeln, der dem Showcar Alpine Vision in Design, Leichtbau, Handling und Agilität sowie in der Ausführung von Details sehr nahekommt. Produktionsstandort wird das traditionsreiche Alpine Werk in Dieppe an der französischen Kanalküste sein, wo zwischen 1955 und 1995 bereits die Typen A106 bis A610 gebaut wurden.









Ressourcenbasis von Renault Sport und der Renault Gruppe

Alpine wird von einem kleinen Team ausgewiesener Experten innerhalb der Renault Gruppe geleitet. Die Marke zielt auf das weltweite Wachstumssegment der Premium-Sportwagen ab. Michael van der Sande wird als Managing Director die Leitung von Alpine übernehmen. Chefdesigner wird Antony Villain. Alpine wird bei der Entwicklung neuer Fahrzeuge auf die umfangreiche Ressourcenbasis von Renault und Renault Sport zurückgreifen können.

„Wir alle bei Alpine sind stolz darauf, die Marke den Sportwagenliebhabern rund um die Welt zurückbringen zu können“, sagte Alpine Managing Director Michael van der Sande. „Unsere Aufgabe ist es, die berühmten Alpine Modelle der Vergangenheit neu zu interpretieren und Alpine mit einem schön gezeichneten und agilen High-Performance-Sportwagen in die Zukunft zu führen. Das Showcar Alpine Vision ist entschieden modern, aber sofort als Alpine Modell zu erkennen. Wir freuen uns darauf, die endgültige Serienversion im späteren Verlauf des Jahres 2016 enthüllen zu können“, erklärte van der Sande weiter.





Im Motorsport wird Alpine auch 2016 wieder mit dem Signatech-Alpine Team und zwei LMP2-Prototypen in der Langstrecken-Weltmeisterschaft WEC (World Endurance Championship) starten. Jahreshöhepunkt werden die 24 Stunden von Le Mans sein. Die Signatech-Alpine Equipe hat bereits zwei Langstrecken-Europameisterschaften gewonnen und 2016 auch den WEC-Titel in der LMP2-Kategorie geholt.

Quelle: Renault Presse Service, 16.02.2016









Retro Classics 2016... ...wenn zwei eine Reise tun!



Am 19. März reisten die Autoren nach Stuttgart, um im Rahmen der Retro Classics ihr Buch „Renault Alpine – Geschichte, Technik, Mythos“ zu präsentieren. Die Idee dazu hatten die Alpine-Freunde Fellbach, die sich damit an den Verlag wandten. Nach kurzer Absprache war der Termin gefunden. An besagtem Samstag standen wir zwischen 13 und 14 Uhr zum signieren unserer Bücher bereit. Und Rede und Antwort. Denn viele der weit mehr als 20 interessierten Käufer wollten Details wissen.

Die wir auch hier in diesem Journal beantworten möchten. So wollten einige wissen, wie überhaupt so ein Buch entsteht, wie lange man dafür benötigt, wie man an die Bilder kommt, und vieles mehr.

Den Rahmen dafür gestalteten die Clubmitlieder um Vorstand Frank Schmidtborn, dem wir und seinem Club an dieser Stelle herzlich danken wollen. Dieser Rahmen hätte besser nicht sein können. Standen wir doch in einer Reihe mit A110, A310, und V6! Dazu informierten eine Videowand, ausgelegte Alpine-Magazine und das persönliche Gespräch der Clubleute den neugierigen Besucher. Besser kann man sich und „seine“ Marke nicht präsentieren. Chapeau!

Aber auch die Organisatoren des Nachbarstandes, vom Autohaus Schweier in Fellbach, verwöhnten uns ganz französisch traditionell mit Chansons, Rotwein, Käse und Baguette. In bester Gesellschaft von 4CV, Dauphine und R8 plauderte der Inhaber über die mehr als 100-jährige Geschichte des Autohauses und über das hauseigene Museum. Über dieses werden wir ganz sicher in einer der nächsten Ausgaben des „Mythos Renault Journal“ berichten.

Einen besonderen Dank richten wir an Sabine Raddatz, Verkaufsleiterin Fach- und Spezialmärkte bei der Paul-Pietsch-Verlagsgruppe, die uns in einer beispiellosen Art und Weise während unseres Messebesuches betreute und sich sehr für unsere Projekte begeisterte. Außerdem ließ der Verlag Plakate und Flyer drucken, die am Stand von Motor-Klassik (Motorbuch) verteilt wurden.

Darüber hinaus konnten wir auch einige Aussteller auf der Messe besuchen, eine Vielzahl an Bildern machen und auch interessante Gespräche führen.

Auf jeden Fall ist Europas größte Oldtimer-Messe immer eine Reise wert und nur zu empfehlen!


RALLYE MONTE CARLO 71
Gesamtsieger
RENAULT ALPINE
3-facher Triumph:
RENAULT ALPINE


ALPINE
DIE NEUE ALPINE A 610 TURBO.
RENAULT
ALPINE
RENA


RENAULT
elf
BILSTEIN
elf
www.worresch.de


Axel Reß


Alpine Freunde Fellbach
JEAN REBLETTE


ALPINE
RENAULT
Axel Reß
Die Adresse für Alpine
A 610 TURBO


ALPINE
RENAULT
H&R
MOTORSPORT
A 310 S


RENAULT
„Vive La France"
Renault 4CV
WN RS 7575


190 BFW 06


R4
Freundeskreis
Stuttgart
LB RN 653H





Renault Alpine A310/4




Erfolgreichste Alpine A 310 Deutschlands
Gewinner der DAM-Slalom-Meisterschaft 1974
Vergölst
FLEISCHMANN
Fahrer:
Hans Fleischmann
Motor:
ca. 165 PS
Bereifung:
Michelin
Stoßdämpfer:
KONI


Mobil 1
FLEISCHMANN

Diese Alpine A310/4 wurde als einer der ersten in Deutschland, am 9 September 1972 an den damaligen Renault Alpine Werksfahrer Dieter Kern ausgeliefert. Dieter Kern war einer der erfolgreichsten Bergrennfahrer in den 70er Jahren. Er galt damals als der „König der Berge“.

1973 wechselte dieses Fahrzeug den Besitzer. Hans Fleischmann startete 1974 bei der DAM-Slalommeisterschaft, wo er auf Anhieb deutscher Slalommeister wurde. In den Jahren 1974-1976 folgten weitere Erfolge mit dieser A310. Die Alpine wurde auch stets im Bergsport bewegt, auch hier fuhr Hans Fleischmann viele Erfolge ein.

In den Jahren 1991-1999 wurde das Fahrzeug von Uli Selhorst auf der Rundstrecke bewegt. Unter anderem startete er, bei dem legendären 500km Rennen auf dem Nürburgring.

2008 wurde das Fahrzeug von Dennis Dollwet erworben. Die vielen Motorsportlichen Einsätze hatten dem Fahrzeug doch mächtig zugesetzt und seinen Tribut gefordert. Deshalb habe ich mich dazu entschlossen das Fahrzeug komplett zu restaurieren. Die Restaurierungsphase dauerte von 2009 bis 2012 und seither wird das Fahrzeug bei Oldtimerveranstaltung wieder eingesetzt.

Text/Fotos: Dennis Dollwet





Ein Dinosaurier der Alpine-Tuner-Ära



„Köhler Alpine“ V6 Breitbau von Bernd Voss









Wie auch die Tuner Fleischmann, Pahnhenrich, TechnicDesign, Plenk & Ringswandl, war auch „Auto Köhler“ ein Begriff in der Alpine-Szene. Nicht nur die V6 Turbo, nein auch schon der Vorgänger die A310 wurde von Köhler veredelt.

Von dem hier gezeigten V6-Breitbau wurden (n. m. Wissen) nur 13 Stück hergestellt. Eine echte Rarität also.

EZ 10/1990
2. Hand (1. Besitzer: Alpine-Händler)

Köhler-Umbau: 1992
Umbaukosten: über 30.000 DM

Umbau: kompletter Karosserieumbau, BBS-Felgen, Koni-Sportfahrwerk, neue Abgasanlage, Öltemperatur- + Ladedruckanzeige, Ladedruckerhöhung, Alarmanlage von Neimann und Komplettlackierung in Ferrari-Rot.

Die Maße haben sich folgendermaßen verändert:
Länge: 4330 mm auf 4410 mm
Breite: 1754 mm auf 2030 mm
Höhe: 1197 mm auf 1160 mm

BBS-Felgen: Vorderachse 9J x 15 mit 225/50/15 und Hinterachse 13J x x15 mit 345/35/15

Das Fahrzeug wurde, nach 16-jähriger Standzeit und einer Gesamtfahrleitung von 18.000 km, erworben und nach einer „2-wöchigen Kur“ bei dem Alpine-Spezialisten Axel Reß wieder auf die Straße gebracht.

Eine Leistungsmessung wurde aufgrund der langen Standzeit noch nicht durchgeführt, doch die Mehrleistung ist gegenüber einer Serien-V6-Turbo deutlich spürbar ;-)

Eine Reise nach Dieppe (F) zum 60. Geburtstag der Alpine hat die „Dicke“ problemlos gemeistert.

Ich hoffe, dass bleibt so!

Text/Fotos: Bernd Voss



KÖHLER Tuning
TECHNIK und DESIGN
6570 Kirn · Tel. 0 67 52 / 20 82

Das verstehen wir unter Breite.



Mit neuer Technik und neuem Outfit!!!





2,03 m Breite
(v) bis 10J x 15
m. 255/45 VR 15
(h) bis 13J x 15
m. 345/35 VR 15

Leistungssteigerung aller Alpine-Modelle durch erfahrene Tuningexperten. Sonderanfertigung jederzeit möglich.

AUTO KÖHLER GMBH

Industriegebiet Allweiden 4 b · 6570 Kirn (an der B 41) · Tel. (0 67 52) 20 82

AUTO KÖHLER GM BH



Das verstehen wir unter Breite.











AUTO KÖHLER GM BH
Industriegebiet Allweiden 4 b · 6570 Kirn (an der B 41)
Tel. (0 67 52) 20 82 · Fax (0 67 52) 20 83

ALPINE RENAULT A110 BERLINETTE 1300 V85




ALPINE
D
NR A 110H


43
NR A 110H


RHEINBACH CLASSICS 2011
NR A 110H

Steckbrief

Fahrzeug: Alpine Renault A110 Berlinette 1300 V85

Baujahr: März 1975

Motor: 4 Zylinder Reihenmotor
Originalmotor Nr 81005
R12 TS 1,3 Liter Hubraum 1289 cm^3
Leistung ca. 81 PS
Derzeit eingebauter Motor R5 Alpine
Hubraum 1397 cm^3
Leistung ca. gesunde 100 PS

Höchstgeschwindigkeit ca. 190/200 km/h je nach Getriebeübersetzung

Gutachtenwert: 10.01.1994 38.000 DM - Heute sicherlich mindestens 48.000 €

Voherige Erstbesitzer: Deutsche Renault Langenhagen

Nummernschild „H-A-5199“ dann umgemeldet nach
-Burgwedel
-Bad Munder
-Mayen
-Bongard
-Schöneberg

Am 01.09.1983 stillgelegt und von mir wieder zugelassen am 09.07.1993

Kostenaufwand ca: 20.000 DM



Restaurierung

Kauf 1988 als abgebrochener Restaurierungsversuch In Weissenthurm (Nachbarort Von Neuwied).

Zerlegt in ungeordneten nicht beschrifteten Kisten. Dann wohl über den Kopf gewachsen, da dieses Auto zwar klein ist , aber am Ende doch so einige Teile zusammenkommen. Einige ausgebaute Teile waren aber schon verkauft. Es fehlten Windschutzscheibe, Kunststofftank, alle Sitze und viele Kleinteile , wie man aber erst später feststellte.

Bis auf den Rahmen war bereits alles abgebaut. Ich hatte damals zum Glück den Spezialisten Peter Kretzer aus Neuwied, ein Kenner in der damaligen Szene, beim Kauf dabei, der gute Beziehungen nach Frankreich hatte und viele Ersatzteile eingelagert hatte. Heute weilt er leider nicht mehr unter uns. Ohne ihn hätte ich wohl dieses Auto niemals in so einem Zustand gekauft, denn eigentlich hatte ich keine Ahnung von Alpine, nur etwas Autowissen von meinen 2 Käfern und 2 Alfassuds und keine Restauration vor. Damals waren die jüngsten Fahrzeuge ja auch nur ca. 9-10 Jahre alt (Produktion bis 1978) und aus damailiger Sicht noch genug in den Kleinanzeigen vorhanden. (Es treibt einem die Tränen in die Augen, wenn man heute die alten Verkaufsanzeigen liest, aber das ist ein anderes Thema.

Aber da er mir seine Arbeitshilfe und sein Wissen beim Aufbau anbot, fiel es mir leichter zuzuschlagen. Aus dieser Zusage entstand auf lange Sicht eine enge Freundschaft die bis zu seinem Tod halten sollte.

Also wurde der Rohrrahmen auch noch entfernt, sodass einem kompletten Neuaufbau nichts mehr im Wege stand.

Der Rahmen hatte, obwohl er nur ca. 8 Jahre alt war doch schon in den Traversen und Aufnahmepunkten starke Korrosion. Rostvorsorge war damals kein Thema .Da der Rahmen aber aus einfachen Rechteckrohren und Rundrohren besteht, die überall leicht erhältlich waren, machten die Sanierung und die Schweissarbeiten eine grossen Probleme. Der Rahmen wurde danach spritzverzinkt, statt tauchverzinkt, um die Gefahr des Verzugs zu vermeiden. In Eigenleistung dann grundiert und endbeschichtet, dann wurden die einzelnen Fahrwerksteile überarbeitet bzw. erneuert und für den späteren Einbau vorbereitet. Da die sportlichen Gordini-Motoren eher anfällig und kostspielig sind, wurde auf eine standfeste Motorvariante des R5 Alpine ausgewichen. In den letzten Alpinemodellen unter spanischer Lizenz wurden diese auch eingebaut . Dieser Motor passt aufgrund seiner Drehzahlfestigkeit perfekt zur Alpine.

Sicherlich hätte aufgrund des Baukastensystems von Renault auch ein 2,0 Liter Motor hineingepasst, aber damit wäre für mich der Charakter der Alpine zu stark geändert worden. Die motorradmässige Drehzahlentwicklung fasziniert immer wieder.

Zu dieser Zeit gab es beim Schrottplatz um die Ecke immer mal wieder für kleines Geld R5 Alpine und Alpine Turbo Motoren. Die, die schönen Bronzeführungen für die Ventile verwenden und gehärtete Ventilsitze haben, somit auch bleifrei zu fahren sind. Ich habendamals alles was angeboten wurde eingelagert und bin heute froh auf einen grossen Fundus zurückgreifen zu können, wenn mal Not am Mann ist.

Der Motor wurde im klassischen Tuning einschl. zwei 40-er Weberdoppelvergaser auf etwas mehr Leistung getrimmt und passt bis heute gut zum Temperament der Alpine.

Da der Motor beim R5 Alpine vorne eingebaut ist und jetzt als Heckmotor eingebaut wurde, saß die Wasserpumpe im unzugänglichen Teil der Heckklappe, da aber der Alu-Querstromkopf praktischerweise durch wegfräsen und einkleben eines Alusteges die Möglichkeit besitzt, die Wasserpumpe auf die gegenüberliegende Seite des Kopfes zu platzieren, war der wartungsfreundliche Umbau relativ einfach zu Bewerkstelligen.

Bei der 1600-Alpine geht dies nicht. Dort gibt es werkseitig eine Wartungsklappe im

Fahrgastraum um den Keilriemen und die Wasserpumpe zu wechseln, allerdings baut man da besser auch direkt den Fahrersitz aus, um dort arbeiten zu können.Viel Platz ist in der Alpine nicht.

Der Zusammenbau des Motors war aufgrund der nassen Buchsen keine grosse Sache und ging ohne Probleme von statten. Die Ölwanne erhielt ein Schlingerblech mit Klappen, damit die Ölpumpe in engen Kurven nicht mal trocken läuft und der Öldruck schlagartig weg Ist

Karroserie

Danach wurde die Karosserie in Angriff genommen. Da etwas mehr Leistung ins Auto sollte entfiehl der Heckkühler zugunsten eines Alufrontkühlers mit verstärktem Netz. Dazu musste die Frontmaske entsprechend angepasst werden. Der Innenhimmel fehlte komplett, der Vorbesitzer hatte ihn aus unerfindlichen Gründen entfernt und so musste er zeitaufwändig mit Polyestermatten nachgebaut werden. Etliche Risse und kleinere Kampfspuren wurden ebenso mit Polyester und Harz ausgebessert und halten bis heute.

Ausserdem hatte der Vorbesitzer das Dach mit der Trennscheibe abgeschiffen, was erheblich viel Spachtelarbeit bedeutete, bis es wieder glatt war. Danach das alte Lied Schleifen Spritzspachtel, Füllern, Schleifen, Schleifen, Schleifen bis es endlich zum Lackierer ging.

Die Originalfarbe war Akropolis Orange. Ich habe allerdings damals unbedingt eine blaue Alpine haben müssen, da ich der Meinung war, eine Alpine hat blau zu sein.

Heute würde ich diese Entscheidung allerdings nicht mehr treffen, denn das Akropolis Orange steht dem Auto meiner Meinung nach aussergewöhlich gut und zeigt den Zeitgeist der 70er Jahre.

Die Karosserie, Türen und Hauben wurden dann aus unerklärlichen Gründen nicht in einem Zug zusammenlackiert. Sondern nacheinander und so ergaben sich unterschiedliche Blautöne beim Zusammenbau. So musste alles nochmals zum Lackierer, was wieder Zeit und Nerven kostete.

Dann erfolgte endlich der Wiedereinbau des Rahmens in die Karosserie, der in traditioneller Weise mit Polyestermatten eingeklebt wurde . Der Einbau der Fahrwerkskomponenten, Elektrik, Motor und Getriebe machte keine grösseren Probleme, hat sich aber doch aus diversen Zeitgründen lange hingezogen.

Da man leider die Arbeiten aus diversen Gründen nicht kontinuierlich durchziehen konnte, hat es dann doch fast 5 Jahre Feierabend- und Wochenendarbeit gedauert, bis die Alpine endlich zum Tüv angemeldet werden konnte. Die Fahrt dahin klappte nicht direkt, da sie beim ersten Mal den Weg dahin nicht ganz geschafft hat. Wir hatten an alles gedacht, aber in der Euphorie dann doch vergessen Öl ins Getriebe zu füllen, sodass nach kurzer Zeit das Getriebe fest war. Nach Ausbau, Zerlegen und Revision des Getriebes klappte mit Getriebeöl diesmal die Vollabnahme ohne Probleme. Auch die H-Zulassung am 13.06 2005 klappte auf Anhieb. Seit diesem Zeitpunkt ist die Alpine immer zugelassen und wurde artgerecht bei vielen Oldtimerrallyes eingesetzt. Bei Gleichmässigkeitsveranstaltungen im In- und Ausland, aber auch bei freiem Fahren auf der Rennstrecke wie Croix en Ternoise, Monthlery, Mas di Clos, usw. , bei der die Drehzahlgrenzen immer voll ausgenutzt wurden.

Natürlich lief im Laufe von über 23 Jahren nicht immer alles glatt. Ich erinnere mich aber gerne an gemeisterte Pannen, die mich mit dem Auto immer mehr verbunden haben z.B. ein geplatzter Wasserschlauch unter dem Auto Sonntags mitten in Paris, Abschleppen bei Regen am Seil hinter einem Autotransporter auf dem auch eine Alpine stand bis kurz vor Lemans. Unterwegs auf der Landstrasse wurde ein Ersatzschlauch bei einem geschlossenen Schrottplatz besorgt bei dem über den Zaun gestiegen wurde und in den dort abgestellten Autos nach passenden 90 Grad Bögen gesucht wurde. Einige habe ich heute noch ;-) Reparatur Sonntag Nachmittags in einer französ-

sischen Hinterhofwerkstatt mit defekter Einsäulenhebebühne, die beim reparieren um einen Meter schlagartig abgesackt ist und dann kurzerhand von dem Besitzer mit einem dünnem Stahlrohr mit dem Kommentar „Ce qui est normal“ gesichert wurde.

An den defekten Bremsschlauch einer Bremse vorne auf dem Weg zu einem französischen Freund mit abtrennen des Bremsschlauches mit dem eingesteckten Schraubenzieher und Schlauchklemmen.

Nach erfolgter Reparatur und gleichzeitiger Umrüstung auf die grossen R-30-Bremsen und zügiger Testfahrt im Dorf meines französischen Bekannten in St. Nazaire stand dann die Gendamerie auf einmal hinter mir und erklärte mir sehr eindringlich die Verkehrsregeln in Frankreich. Glücklicherweise kannte mein französicher Freund die Polizisten im Ort und es ging glimpflich ab…. Undenkbar in Deutschland.

Bis das Auto und ich sich aneinander gewöhnt haben sind am Anfang so einige Kilometer und Motoren hinter uns geblieben.

Aber seit dem das Auto bei meinem Freund Hans-Werner Kisseler von der Firma Kisseler und Feldhof in Dohrgaul in Betreuung ist, gibt es eigentlich keine Probleme mehr.

Wer sich auf die Alpine einlässt und das ausbrechende und teilweises zuckende Heck einfangen kann, hat eine Menge Spass beim Fahren und versteht auch heute noch warum die Alpine in den 70-er Jahren das Rallye Auto schlechthin war.

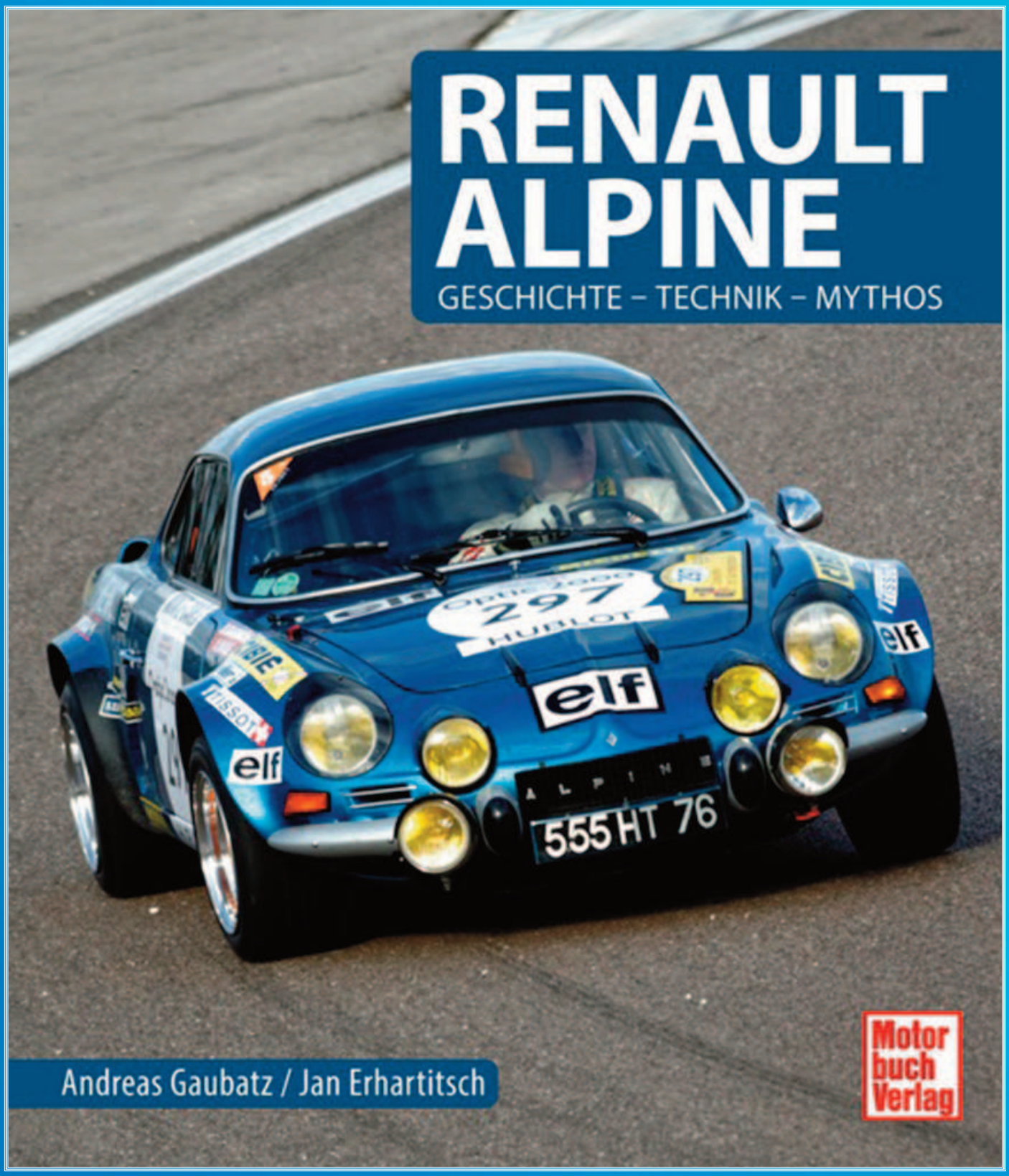
2017 soll eine neue Alpine herauskommen, die diese Gene in sich haben soll. Es bleibt abzuwarten ob diese dann nicht doch am Ende genmanipuliert sind.

Text/Fotos: Alexander Stenzel






1300



Berichtigungen zum Buch

Leider lässt es sich nicht immer vermeiden, dass sich Fehler in ein Buch einschleichen. Sei es, dass der „Drucktehlerfeufel“ zugeschlagen hat, dass eine Änderung übersehen wurde, dass ein Bild vertauscht wurde oder dass wir Autoren es schlicht falsch gemacht haben.

So oder so, das sollte nicht passieren. Aber wie wir bereits etwas weiter zurückliegend in diesem Journal berichteten, sind es Menschen, die ein solches Buch erschaffen. Viele Menschen. Das soll und darf keine Ausrede sein, ist aber so.

Daher sind wir den Hinweisgebern außerordentlich dankbar, dass sie in konstruktiver Art und Weise die Fehler entdeckten und uns darauf hinwiesen.

Seite 32:

Auf Seite 32 wird ein Fahrgestell beschrieben, das viele R8-Komponenten in sich trägt. Allerdings handelt es sich bei der Abbildung um ein A310-Fahrgestell. Dieser Fehler ist Renault höchstselbst unterlaufen, die es als A110-Fahrgestell deklarierten. Selbstverständlich haben wir Herstellerangaben nicht überprüft...



Das richtige Bild, vielen Dank an den Vorsitzenden der Alpine-Freunde Fellbach, Herrn Frank Schmidtborn, der uns das Bild freundlicherweise zur Verfügung stellte.

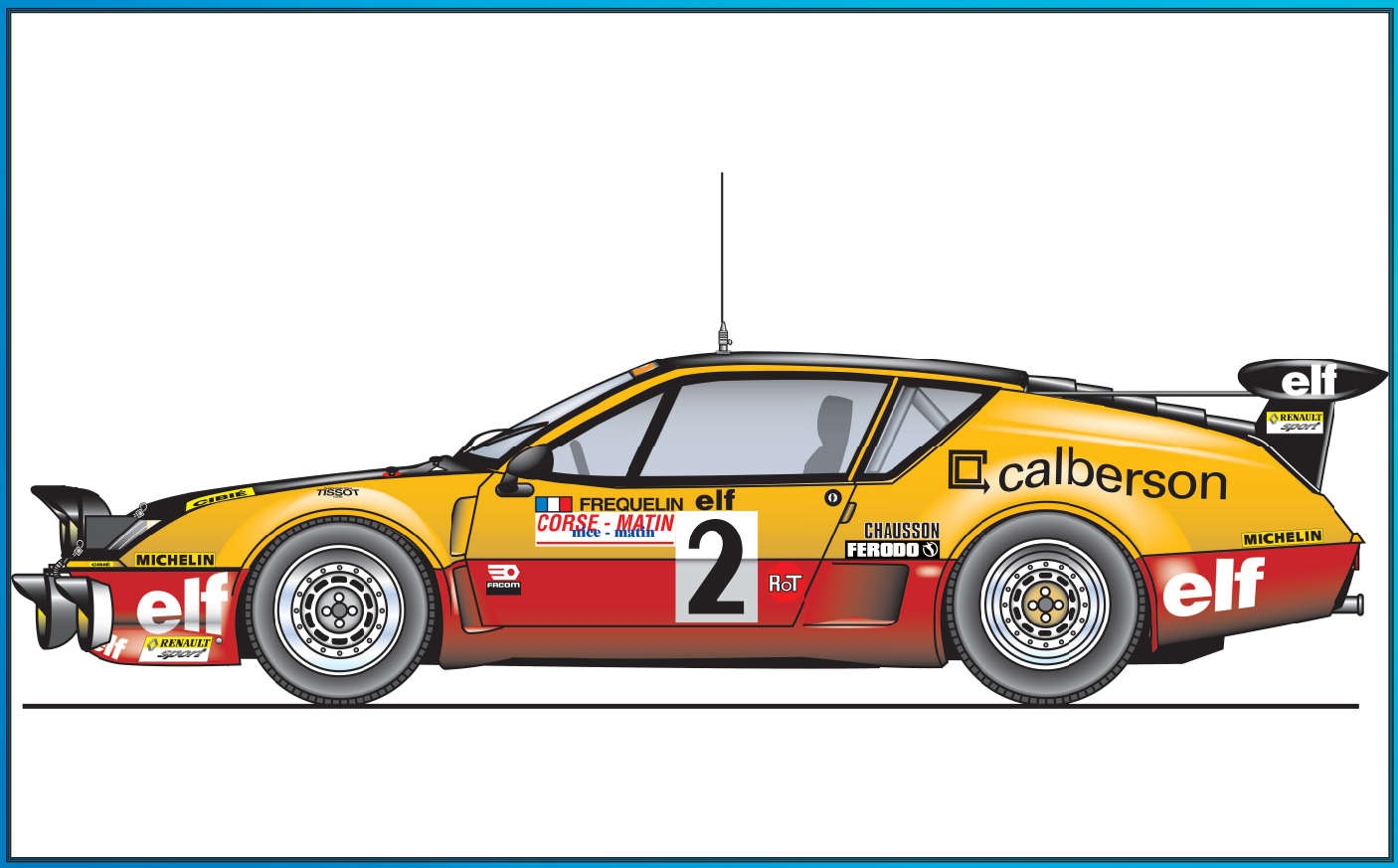
Seite 35:

Hier zeigt ein Bild die sogenannte Ur-Form der A110, die vollständig aus Metall gefertigt wurde.

Hierzu besagt die Bildunterschrift:

„Die »Ur-Form« der A110, die vollständig aus Metall besteht. Von dieser Form werden die Kunststoffteile für die Produktion abgenommen.“

Hierzu kam die Anmerkung, dass die Karosserieteile aus Kunststoffformen herauslaminiert wurden. Das ist insofern richtig, jedoch konnten diese Kunststoffformen nur bis zu maimal 25 mal genutzt werden und mussten dann neu von der Ur-Form abgenommen werden. Dies hätten wir vielleicht ausführlicher erklären müssen. Somit aber haben beide Seiten Recht: Wir und Herr Schmidtborn.



Seite 87:

Hier zeigt ein Bild die A110 bei der Rallye Monte-Carlo mit den Aufklebern der Monte-Carlo von 1971.

Hierzu besagt die Bildunterschrift:
„Dreifachsieg für Alpine bei der „Monte“ 1973. Ein gelungener Saison-Auftakt!“

Hierzu kam die Anmerkung, dass aufgrund der Jahreszahl 1971 auf dem Bild, es sich ja um ein Foto von der „Monte“ 1971 handeln muß. Dies ist natürlich richtig, wir hätten also eine andere Bildunterschrift wählen können, da aber auch Renault selbst fast nur mit Bildern von der Rally Monte Carlo 1971 alles rund um die „Monte“ mit Alpine Beteiligung veröffentlicht, sei es uns verziehen, daß wir uns für die obengenannte Bildunterschrift entschieden haben, da wir den Dreifachsieg 1973 einfach als wichtiger erachtet haben, als die Jahreszahl auf dem Aufkleber.

Seite 123:

Auch hier ein Fehler, der uns hätte auffallen müssen. Das Bild zeigt natürlich nicht den A610-Motor, sondern ein A310-Aggregat. Auch hier hat Herr Schmidtborn ausgeholfen.



Seite 161 & Seite 162:

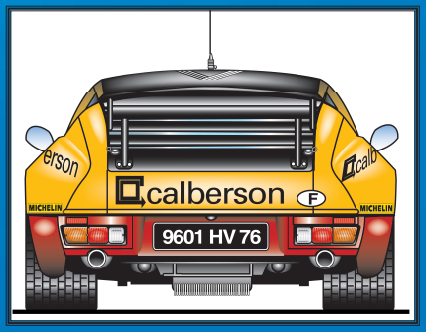
Der Motor des Renault 5 Alpine und des Renault 5 Turbo hat wie von uns beschrieben 1.397 cm³, stammt aber nicht aus dem R5TS, sondern von den 1400ern-R5 wie z.B. dem TX. Er ist auch nicht mit einem Doppelvergaser bestückt, sondern mit einem „Weber 32DIR“-Registervergaser.

Seite 207:

Hier wurde bemängelt, dass dieser R4 aus einem späten Baujahr keine Teile (Rücklichter) für das A110-Cabrio beisteuerte, sondern ein Vertreter aus früheren Baujahren. Auch das ist richtig, da sich in kleinen Details die R4-Rückleuchten veränderten. Allerdings ging es uns im ganz Allgemeinen darum, einen R4 zu zeigen...

Das war es von unserer Seite. Sollte auch Ihnen etwas Unstimmiges aufgefallen, oder Sie haben gar einen Fehler entdeckt, dann schreiben Sie uns.
Oder diskutieren Sie mit uns im Renault Klassik-Forum, renaultklassik.phpbb6.de.

Wir freuen uns darauf!



Exklusiv: Der Blick ins Buch!

Liebe Leserinnen, liebe Leser,

am 28. April diesen Jahres erschein , natürlich im Motorbuch-Verlag, eine „Schrader Typen-Chronik“, die sich dem Renault 16 annimmt.
Hier haben unsere Leser exklusiv die Möglichkeit, vorab einen Blick ins Buch zu riskieren.



Vielleicht bekommt Ihr ja Lust auf mehr...?

IMPRESSUM

Einbandgestaltung: Frank Zähringer.

Bildnachweis: Die zur Illustration dieses Buches verwendeten Aufnahmen stammen – wenn nicht anderes vermerkt ist – vom Verfasser.

Eine Haftung des Autors oder des Verlages und seiner Beauftragten für Personen-, Sach- und Vermögensschäden ist ausgeschlossen.

ISBN: 978-3-613-03797-7

Copyright © by Motorbuch Verlag,
Postfach 103743, 70032 Stuttgart
Ein Unternehmen der Paul Pietsch Verlage GmbH & Co. KG

1. Auflage 2016

Sie finden uns im Internet unter www.motorbuch-verlag.de

Nachdruck, auch einzelner Teile, ist verboten. Das Urheberrecht und sämtliche weiteren Rechte sind dem Verlag vorbehalten. Übersetzung, Speicherung, Vervielfältigung und Verbreitung einschließlich Übernahme auf elektronische Datenträger wie DVD, CD-ROM usw. sowie Einspeicherung in elektronische Medien wie Internet usw. ist ohne vorherige schriftliche Genehmigung des Verlages unzulässig und strafbar.

Lektorat: Joachim Köster / Martin Gollnick
Innengestaltung:
Druck und Bindung:
Printed in




RENAULT 16TS

INHALT

Vorwort	**4**
Einleitung	**6**
Die Entwicklung: R-Folgsgeschichte	**10**
Die kantigen Geschwister: R8 und R10	25
Der Exportschlager: R12	29
Die Nachfolger: R20/R30	34
Der Kapitän: Pierre Dreyfus	35
Der Nachfolger: Bernard Vernier-Palliez	37
Tolle Typen: R16 für jeden Geschmack	**38**
Typ R1150	39
Typ R1151	41
Typ R1153	45
Typ R1154/ R1152	45
Typ R1155	47
Typ R1157	47
Die Chronologie: Jahresringe	**48**
R-Lesen: Der R16 im Spiegel der Presse	**56**
Fröhliche Vielfalt: Prospekte, Farbkarten, Reklame	**60**
Kunst und Kommerz: Der R16 als Kultmobil	**74**
Félicitations – Vive la Renault 16!	
Fans und Freunde: Faszination Renault 16	**84**
Der Liebhaber: Hans Georg Latzel	85
Die Überzeugungstäter: Barbara de Bruin und Reinier Zevenhuijzen	87
Der Unermüdliche: Christian Both	88
Der Zugvogel: Martin Zabel	89
Anhang: Der R16 in Zahlen	**92**

Rettet mindestens 16!

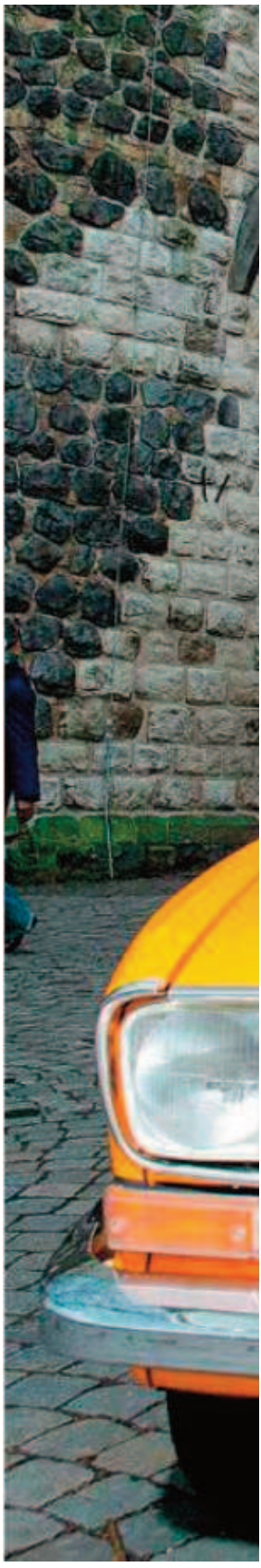
Eigentlich war ich mit dem R4 verheiratet. Mehr Auto empfand ich als dekadent. Der R 16 war mein automobiler Seitensprung, mein Fremdgehen bei der Bourgeoisie. Der R4 machte Seitensprünge leicht, weil er selbst untreu war. Er liebte den Schrotthändler und bahnte die Affäre durch starkes bröseln an – und das, wie kolportiert wird, bereits im Prospekt. »Rost 4« definierten wir die Abkürzung. Ob der R16 da soviel tugendhafter war, weiß ich gar nicht, auch er trägt das »R« vor der Zahl. Dass die amouröse Hinwendung zum Autoverwerter tödlich endet, wussten meine zahlreichen R4 und auch der eine R16 wohl nicht. Er war wie eine schöne Blume, die zügig verwelkt. Ich bin mit ihm fremdgegangen, weil er so französisch war, mehr noch als der R4.

Der R16 kombinierte die damals aufkommende französische Strenge mit revolutionären Details. An der Seite laufen Linien nie parallel, sie fließen förmlich zum Heck. Die 60er Jahre bleiben dennoch sichtbar, denn er hat Heckflossen – am Dach! Denn das Heck war ja schräg, der eigentliche Clou damals in der Mittelklasse. Andere sind damit gnadenlos baden gegangen, noch Jahre später, wie Ford mit dem Granada-Nachfolger Scorpio. Der Spießer wollte ein Stufenheck – Punkt. Daher konnte im R16 kein Spießer sitzen, somit war das Fremdgehen politisch korrekt. Außerdem war er mit seinen 55PS auch nicht viel flotter als der kernige 850er im federleichten R4. So wechselte ich danach wieder zum kleinen Renault mit den Schiebefenstern und der Alubrille. Er war wie wir damals mit unseren Parkas und fettigen langen Haaren. Sah scheiße aus, war aber extra. Die tätowierte Jugend von heute sieht manchmal auch scheiße aus, aber die weiß das nicht.

R4 und R16 machten mich aufgeschlossen für außergewöhnliche Ideen. Heute fahre ich ein 26 Jahre altes Auto aus Rentnerhand mit nur 84000 Kilometer auf der Uhr für 1400 Euro. Einen Ford Scorpio der ersten Serie, den es nur mit Schrägheck gab. Ein bisschen R16 muss also immer noch sein. Aber nur ein bisschen.

Denn R16 und R4 sind mir heute einfach zu teuer – dekadent. Und zum Kilometer schrubben einfach zu schade. Denn die letzten sollten wir vor den Avancen des Schrotthändlers bewahren.

Ihr
Jürgen Becker




D
BM TX 116

Einleitung



Große Klappe, viel dahinter. Viel Platz nämlich. Der erste praktische Schräghec



k-Wagen der gehobenen Mittelklasse vereint Eleganz und praktischen Mehrwert.

50 Jahre sind ein Grund zum Feiern. Ein 50. Geburtstag, das ist etwas Besonderes. Vor allem wenn es um das Jubelfest eines Automobils geht. Und vor allem, wenn es sich um so ein außergewöhnliches Fahrzeug wie den Renault 16 handelt. Der Renault 16 ist auch heute noch im kollektiven Gedächtnis der Automobilisten präsent, die Anhängerschar wächst stetig. Aber warum? Er trat 1965 in einem Marktsegment an, dass von vielen anderen Herstellern bereits bedient wurde. Und Renault hatte diesen Markt nach Einstellung der »Frégate« vernachlässigt. Umso schwerer, hier wieder Fuß zu fassen. Aber wie bekannt, ist dem Staatskonzern dieses kleine Kunststück gelungen. Die sogenannte »Mittelklasse« hielt in jenen Tagen Konkurrenten vom Schlage eines VW Typ 3, Ford 12m/15m, Opel Rekord, BMW 1500 und 1600 (die »neue Klasse«), Fiat 1300, Peugeot 504, Citroëns Göttin DS und noch einige mehr bereit. Alle diese Fahrzeuge bedienten den Geschmack der Käufer und den Zeitgeist. Wie sollte also ausgerechnet der Renault 16 da Fuß fassen? Mit seiner außergewöhnlichen und abseits des Mainstream gehaltenen Form! Aber er tat es. An den Stückzahlen kann es auch nicht liegen, dass der 16er so im Gedächtnis haften blieb. Zum Vergleich: Volkswagen schickte mehr als 2,5 Millionen Typ3 in Kundenhand, der 1968 lancierte Peugeot 504 schaffte 3,7 Millionen Einheiten, 2,4 Millionen der Modelle Rekord C und Rekord D konnte Opel verkaufen, der 1969 erschienene kleine Bruder Renault 12 schaffte in kürzerer Bauzeit gar mehr als 4,2 Millionen. Der Renault 16 kam auf ungefähr 1,85 Millionen. Sogar der Renault 6 wurde 1,7 Millionen Mal gefertigt, die altbackenen Schwestern Renault 8 und 10 freuten sich über 1,9 Millionen Bestellungen. Dennoch darf der R16 mit diesen Zahlen als sehr erfolgreich angesehen werden. Aber damit ist er eben nichts Besonderes. Auch seine Technik kam nicht neu und aufregend daher. Sie basiert in ihren Grundzügen auf dem wirklich revolutionären R4 des Jahres 1961. Also, was ist es?

Es ist sicherlich die Summe seiner Eigenschaften, die ihn so beliebt machten und noch immer machen. Auch auf dem sehr verwöhnten deutschen Markt. Seine variable Karosserie erlaubt sieben verschiedene Innenraum-Konfigurationen. Aber auch ohne große Verwandlung ist der großzügige Kofferraum ausreichend und durch die Heckklappe gut zu beladen – ein Novum in dieser Fahrzeugklasse. 1965 war er der erste Vertreter der Mittelklasse, der das klassische Stufenheck abschüttelte und mehr den praktischen Nutzen im Auge hatte. Seine Wirtschaftlichkeit, Zuverlässigkeit, sein Komfort und seine Sparsamkeit sind Tugenden, die auch deutsche Automobil-Käufer zu schätzen wussten.

All diese teutonischen Tugenden wurden dem R16 allerdings nicht in die Wiege gelegt, im Gegenteil. Zunächst sah alles nach einer Totgeburt aus.



Charakteristisch für die frühen Renault war die Form der Schnauze, denn Louis Renault verlegte den Kühler nicht an den Bug, sondern rückte ihn hin zur Spritzwand.

Renault ist in den Jahren vor dem Krieg zweifelsohne auf dem Zenit angelangt. Das Erfolgsgeheimnis des Patriarchen Louis Renault sind eine glückliche Hand und ein vorausschauendes Auge. Er überwindet die Weltwirtschaftskrise durch eine stabile Kapitaldecke mit so wenigen Entlassungen wie möglich, besitzt eine ultra-moderne Fertigungsanlage und hat vor allem aber für ein ausgewogenes Typenprogramm gesorgt. Während andere Hersteller panikartig auf die kleinen und billigen Wagen setzen, lässt Renault sein Programm weitgehend

unverändert in den Preislisten stehen. 1929 finden sich nur zwei Vierzylinderwagen, aber gleich fünf Sechsender im Programm. Und sogar ein Achtzylinder ist erhältlich. Doch nicht nur das, in den Jahren der Krise ergänzt Renault seine Modellpalette um gleich jeweils zwei Vier-, Sechs- und Achtzylindermodelle. Mutig, aber im Rückblick genau richtig. Wozu die kleinen Autos für wenig Geld anbieten? In dieser Zeit gibt es entweder jene bemitleidenswerten Zeitgenossen, die gar nichts mehr haben, nicht mal Geld für ein kleines und billiges Gefährt. Oder die Superreichen. Die, die Geld für ein Auto ausgeben können. Und die bedient Renault, das festigt seinen Platz im Markt. Nachdem die Krise überwunden ist, steht Renault als einer der wenigen Unternehmer relativ gesund auf den Beinen. Andere wie André Citroen haben dieses Glück nicht.

Schon 1908, wir erinnern uns: Die Automobilmanufaktur der Brüder Renault existiert gerade einmal zehn Jahre und erst seit 1902 baut Louis Renault eigene Motoren, lanciert das Unternehmen einen sagenhaften 50CV-Wagen, den Typ AR. Allerdings ist dieser Motor seiner Zeit wohl zu weit voraus, ab 1911 gehört die Zukunft den 40CV-Modellen



Urahnen des Renault 16: Bis zum Zweiten Weltkrieg baute Renault weit mehr als nur Kleinwagen. Es waren die großen Sechs- und dann auch Achtzylinder-Modelle, denen Renault das Überleben des schwarzen Freitags verdankt.

wie den Typen CG, ES, MC und noch einigen anderen. Pünktlich zur Weltwirtschaftskrise bringt Renault 1929 die ersten Achtzylindermodelle »Reinastella« und später »Reinasport« auf den krisengeschüttelten Markt. Renault gelingt es, in den 1930er-Jahren ein wirklich ausgewogenes Typenprogramm vorzuweisen.

Aber auch das Glück des Louis Renault ist nicht von langer Dauer. Nachdem die deutsche Wehrmacht Frankreich überrannt und weite Teile Nordfrankreichs und der Atlantikküste unter Kontrolle gebracht hat, werden auch die wichtigen Industriezentren unter Zwangsverwaltung gestellt. Die Geschichte ist bekannt: Renault stirbt 1944, sein Nachfolger Lefaucheux steuert das havarierte Schiff durch die Nachkriegszeit und bringt es wieder auf Kurs. Dank des Rettungsankers mit Namen Renault 4CV. Doch gerade die Entscheidung, einen Wagen in dieser Leistungsklasse anzubieten – die Bezeichnung orientiert sich an der Steuereinstufung – verankert Renault in den Köpfen als Kleinwagen-Hersteller, auch die größeren Modelle »Juvaquatre« und »Dauphine« sowie das Flaggschiff »Frégate« können daran nichts ändern. Dieser Ruf wird mit dem Debüt des R4 im Jahre 1961 noch weiter gefestigt. Da fragt sich der Autokäufer, kann Renault überhaupt noch den großen Familien- und Reisewagen bauen? Renault kann. Allerdings wird sich die Entwicklung eines solchen Wagens immer wieder verzögern. Zuerst ist es der plötzliche Unfalltod des Kapitäns, der neue Ideen lähmt. Die Suche nach einem Nachfolger gestaltet sich als nicht ganz so einfach. Nach längerem Hin und Her gibt sich Pierre Dreyfus geschlagen und nimmt auf dem Direktorensessel Platz. Wenn auch mit der Bemerkung, dass ihm für diesen Posten mehr als zehn Zentimeter fehlen würden, womit er nicht nur auf die Körpergröße Lefaucheux' anspielt. Kaum inthronisiert, muss der neue König von Billancourt die richtigen Leute um sich versammeln. Zwar hat er seine elf Apostel, wie man die Kader des Unternehmens nennt, aber er ist kein Ingenieur wie Lefaucheux, mit Automobilen kennt er sich gar nicht aus. Er ist ein Verwaltungsfachmann, ein Beamter. Wohl kann er sich auf Leute wie Fernand Picard blind verlassen, doch er weiß um die Herkulesaufgabe die vor ihm liegt. So weist er seinen Personalchef Jean Myon an, einen zirka 40-jährigen Polytechniker mit Erfahrung im Automobilbau und in der Industrie zu suchen. Schon bald erfährt Myon von einem solchen Mann, der aber das Entwurfsbüro bei Chenard & Walker leitet. Der Sohn eines Generals gilt als ebenso schonungslos ehrlich wie auch als kompetent. Für den 1. August 1955 hat er seine Urlaubsreise geplant, doch Dreyfus will keine Zeit verlieren. Am Abend zuvor kommt es zu einem ersten Treffen, der junge Mann ist der Einladung von Jean Myon gefolgt. Auf die Frage Myons, ob er sich ein Engagement bei Renault vorstellen könne, antwortet dieser mit einem klaren »Nein!«. Erstens wolle er am nächsten Tag seinen Urlaub antreten, zum Zweiten werde

Impressum

Herausgeber: Literatur-Atelier Andreas Gaubatz & Jan Erhartitsch (V.i.S.d.P.)

ISSN: 2509-470X

Grafik, Satz & Layout: Jan Erhartitsch

Bilder & Texte: Literatur-Atelier Andreas Gaubatz & Jan Erhartitsch und alle in den Artikeln genannten Firmen und Personen. In dieser Ausgabe Dennis Dollwet, Bernd Voss, Alexander Stenzel, sowie Grafiken von AutoGraphisme und Fotos von Frank Schmidtborn.

Copyright:

Das Copyright liegt bei den jeweiligen Marken, Firmen und Personen die in den Artikeln aufgeführt sind. Das Copyright für das Mythos-Alpine Journal als Gesamtwerk liegt beim Literatur-Atelier Andreas Gaubatz & Jan Erhartitsch.

Hinweis:

Das Mythos-Alpine Journal erscheint unregelmäßig und ist genauso wie die Webseiten literatu-atelier.de, mythos-alpine.com und mythos-renault.com ein publizistisches Projekt vom Literatur-Atelier Andreas Gaubatz & Jan Erhartitsch. Mit dem Mythos-Alpine Journal werden keinerlei Einnahmen erzielt. Sämtliche Ausgaben und deren Inhalt stehen den Lesern kostenlos zur Verfügung.

Kontakt:
contact@mythos-alpine.com

Webseiten:
www.literatur-atelier.de - mythos-alpine.com - mythos-renault.com



Vorschau

Für die zweite Ausgabe des Mythos-Alpine Journals planen wir einige Stories über die bekannten Alpine Tuner und wollen natürlich auch wieder Euer Autos im Journal präsentieren, daher zögert nicht und reicht Eure Schätzchen mit Bildmaterial und Infos unter

contact@mythos-alpine.com

ein. Jede Einsendung wird garantiert veröffentlicht.

Sollte sich im Bezug auf die angekündigte neue Alpine was ergeben, so informieren wir Euch auch darüber in der nächsten Ausgabe.



Demnächst erscheint auch die Ausgabe 1/2016 des Projekt-Renault Journals.


ALPINE
VISION