

Journal 16

Die Clubzeitung des Club 16 e.V.



4/2006

November 2006

Die Bilder
des Motor Klassik-
Fotoshootings

Jahrestreffen
des Club 16
im Ruhrgebiet

Neue Folge:

Wie ich zum R16 kam

Nächste Folge:

„Der Renault 16 meines Vaters“

Bild: © Rossen Gargolov

Europas freundschaftlicher Zusammenschluss von Renault 16-Liebhabern

wann	was	wo	wer von uns / warum
01.-10.12.2006	Essen Motor Show	Messegelände Essen	Eine der größten Auto- und Tuning-Messen Europas. Ein Muss für alle Autoverrückten! Auch Oldtimer- und Youngtimer-Fans kommen hier auf ihre Kosten. www.siha.de
17.-18.02.2007	Technorama	Messegelände Kassel	Großer Oldtimer- und Teilemarkt auf dem Kasseler Messegelände mit zahlreichen Ausstellern aller Marken. www.technorama.de
09.-11.03.2007	Retro Classics	Messegelände Stuttgart	Nach 40.000 Besuchern in diesem Jahr peilt die Retro Classics nächstes Jahr wieder einen Besucherrekord an. Die Messe für Oldtimer und Youngtimer bietet zahlreiche Aussteller, Shows und Events. www.stuttgart.de
29.03.-01.04.2007	Techno Classica	Messegelände Essen	Die weltgrößte Oldtimermesse mit Beteiligung aller namhafter Autohersteller und Oldtimerhändler. www.siha.de
31.03.- 01.04.2007	Nationales Alpine und Renault Treffen	Dorint Hotel am Nürburgring	Das 18. Nationale Alpine und Renault Clubtreffen findet auch nächstes Jahr am Nürburgring statt. Neben der Hauptversammlung des D'ARC erwartet die Mitglieder aller Renault-Clubs Deutschlands wieder ein großes Programm mit Livemusik, Tanz, Büffet und vielen Informationen rund um die Marke mit dem Rhombus. Beachtet auch die Einladung in diesem Journal! Anmeldung über Holger Schmidt bis zum 05.01.2007 erbeten!
05.-06.05.2007	Technorama	Messegelände Ulm	Die zweite Technorama-Messe in diesem Jahr. www.technorama.de
19.05.2007	R16-Rekordtreffen	Stosswihr (F)	Ein absolutes Muss für alle R16-Fans! Nach dem großen R16-Treffen im Mai 2004 plant Benoit Diringer mit der MUST R16 für 2007 eine Neuauflage im Elsass. Genauere Informationen folgen auf unserer Homepage und in den nächsten Ausgaben des Journal 16.

Bitte auch Termine im RENAULT-Report und im Internet beachten ! Stand: November 2006

Termine des Club 16 sind grau hinterlegt.

TERMINE

Worauf ihr euch in den nächsten Monaten freuen könnt **2**

EDITORIAL

Das Neueste vom Vorstand **4**

UNSERE CLUBMITGLIEDER

Wie Hans-Georg Latzel zu seinem R16 kam **6**

DAS ESSAY

Hans-Georg Latzel über die Ersatzteilsuche **10**

VERANSTALTUNGEN

Jahrestreffen des Club 16 im Ruhrgebiet **13**

Einladung zum 18. Nationalen Alpine und Renault Clubtreffen 2007 am Nürburgring **19**

DIE STORY

Die Bilder des Motor Klassik-Fotoshootings
Nicht öffentlich

MARKT

Eine Seite Autos, Teilelager + Co. **20**

ADRESSEN

Clubadressen und Homepages zum Thema Renault 16 **21**

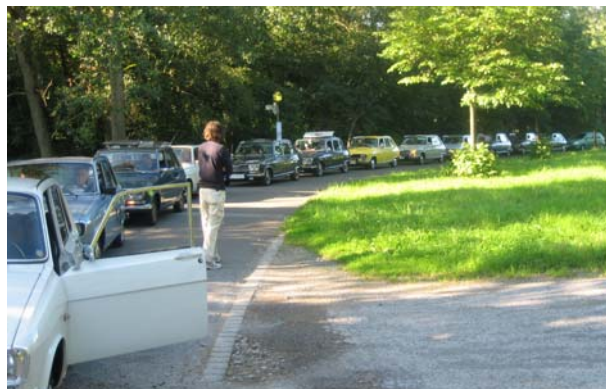
ÉCOUTEZ!

The Ten Tenors: Here's To The Heroes **22**

DER RENAULT 16 MEINES VATERS (Teil 10)

Nicht öffentlich

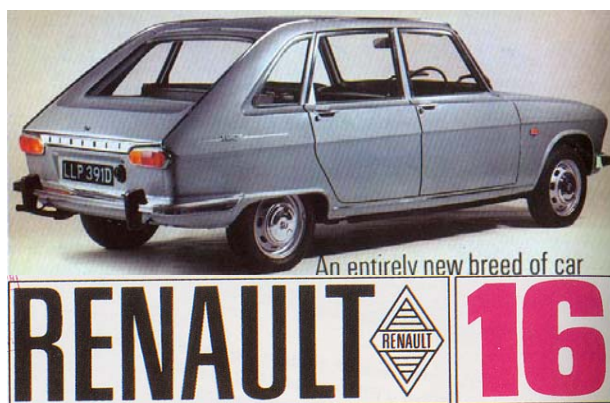
IMPRESSUM **23**



Das Jahrestreffen des Club 16 im Ruhrgebiet **13**



Die Bilder des Motor Klassik-Fotoshootings **N.Ö.**



Das Jahr 1967: Die ersten Modifikationen **N. Ö.**



Jens Engelmann



Dietrich Wenner



Holger Schmidt



Jürgen Elsner



das Jahrestreffen des Club 16 am 10. und 11. September wurde wieder einmal zu einem vollen Erfolg! Dazu trug nicht nur die bewährte gute Organisation von Birgit und Holger Schmidt bei, sondern auch die zahlreich erschienenen, gut gelaunten Mitglieder (insgesamt konnten wir 20 R16 und noch weitere Oldtimer versammeln) und nicht zuletzt das hervorragende Wetter. So wurde vor allem die Kanufahrt für alle zu einem Genuss ohne Reue (sprich: ohne nass zu werden — das Wetter bereitete unseren Organisatoren bei den geplanten Aktivitäten im Vorhinein verständlicherweise einiges Kopfzerbrechen!). Es freute uns auch ganz besonders, dass wir einige markenfremde Oldtimer auf unserem Treffen begrüßen konnten.

Lest dazu auch den Bericht von Birgit und Holger Schmidt in dieser Ausgabe ab Seite 13!

DIE JAHRESHAUPTVERSAMMLUNG DES CLUB 16

Auf unserer JHV standen dieses Jahr keine Vorstandswahlen an, jedoch vermelden wir diesbezüglich eine Änderung: Unser Kassierer und Ersatzteilverwalter Bernd Bianchi schied aus zeitlichen Gründen aus seinen Ämtern aus. Natürlich bleibt er mit seiner großen Erfahrung dem Club weiterhin erhalten. Wir bedanken uns ganz herzlich bei ihm für sein langjähriges Engagement im Clubvorstand und hoffen, dass er für seinen R16 trotzdem noch etwas Zeit übrig hat!

Auf der nächsten Jahreshauptversammlung 2007 werden wieder Vorstandswahlen stattfinden, bis dahin liegt die Verwaltung der Clubbeiträge und die Betreuung der Clubkasse zunächst kommissarisch in den Händen unseres unermüdlischen Vorstandes Dietrich Wenner, der Bernd ohnehin in den letzten Jahren bei dieser Tätigkeit unterstützt hatte.

Die Ersatzteilversorgung werden nun Peter Hemmers und Michael Staack (Teilenummern und Kontakt zur Deutschen Renault AG) übernehmen. Herzlichen Dank an die beiden, dass sie sich bereit erklärt haben, diese überaus wichtige Sparte zu betreuen!

Die Ersatzteillage wurde ja bereits auf den letzten Hauptversammlungen ausführlich diskutiert. Schließlich kam der Club zu dem Entschluss, die Versorgung auf Verschleißteile (und weniger auf sperrige Blechteile oder Scheinwerfer oder Sitzgarnituren) zu konzentrieren, die vor allem für die frühen Modell mittlerweile auch in Frankreich und den Niederlanden je nach gesuchtem Teil selten werden.

Als Nächstes soll im Teilelager des Clubs eine umfassende Inventur stattfinden und nach dem Verkauf nicht benötigter Teile auch katalogisiert werden. Da auch Peter Hemmers keine riesige Lagerhalle sein Eigen nennt, müssen wir unser Lager aus Platz- wie aus Kostengrün-

den rationalisieren. Daher wollen wir Euch zu einem „Lagerverkauf“ im März oder April (den genauen Termin setzen wir auf die Homepage) in Geldern einladen. Hier könnt Ihr dann Teile preiswert oder sogar kostenlos mitnehmen. Anschließend wird das Lager nach Alpen umziehen.

Aber keine Angst, wir werden natürlich keine brauchbaren und nachgefragten Teile entsorgen, d. h. wegwerfen!

Wir haben erfahren, dass einige Clubmitglieder in letzter Zeit unzufrieden mit der Teileversorgung durch den Club waren. Wir bedauern dies natürlich außerordentlich und werden uns bemühen, dass dieses nach der Neuordnung unserer Ersatzteilsituation in Zukunft wieder verbessert wird.

Mit Peter und Michael haben wir ja zwei „alte Hasen“ als Ansprechpartner, die sich auf diesem Gebiet bestens auskennen.

MITGLIEDER-NEUIGKEITEN

Seit unserem Jahrestreffen sind nochmals acht neue Mitglieder in unseren Club eingetreten, so dass wir nun mit 110 Mitgliedern immerhin der fünftgrößte Renault-Club im D'ARC sind. Wir heißen alle Neuzugänge herzlich willkommen!

In Anbetracht der Tatsache, dass noch fast 1000 Renault 16 beim KBA gemeldet sind, haben wir aber durchaus noch Potenzial...

JOURNAL 16

Unser Clubjournal erfreut sich nach wie vor großer Beliebtheit und wurde auf der Hauptversammlung in

bezug auf die Inhalte wie auf die Gestaltung viel gelobt. An dieser Stelle möchten wir uns auch bei allen Mitgliedern bedanken, die Artikel für das Journal verfasst haben und möchten auch gleichzeitig einen Aufruf an alle starten, die zu einem Thema eine Geschichte verfassen möchten (z. B. wie sie zu ihrem R16 gekommen sind). Ein gutes Clubjournal lebt auch immer von den Beiträgen der Mitglieder! Also, spitzt Eure Federn (bzw. schaltet den Computer ein...) und schreibt einen netten Artikel, sei es über besondere R16-Erlebnisse, über eine schöne CD für unsere Musikrubrik (die im übrigen sehr gut ankommt!) oder über technische Tipps und Tricks und schickt Euren Artikel, gerne auch mit ein paar Bildern, an unseren erwartungsvollen Chefredakteur!

Dieses Mal kommt unser Journal leider mit einmonatiger Verspätung heraus. Unser Chefredakteur Jürgen Elsner hatte Ende Oktober seine Examensprüfung und war daher in den Monaten davor verständlicherweise anderweitig beschäftigt. Die nächste Ausgabe (01/2007) wird dann wieder Ende Januar erscheinen.

TERMINE

Wir möchten noch auf zwei Termine im nächsten Jahr besonders hinweisen: Zum einen plant Benoît Diringer am **19. Mai** eine Wiederholung des 2004er R16-Rekordtreffens im Elsass. Wie vor zwei Jahren beabsichtigt der Club, wieder mit möglichst vielen R16 die Fahne der deutschen R16-Fahrer auf

diesem internationalen Treffen hoch zu halten. Unser Tourismusexperte Holger Schmidt wird dazu eine gemeinsame Fahrt planen. Wir werden Euch diesbezüglich auf jeden Fall auf unserer Homepage und in den folgenden Ausgaben des Journals auf dem Laufenden halten.

Zum Zweiten machen wir auf das große nationale Alpine und Renault-Clubtreffen des D'ARC am Nürburgring am **31. März und 1. April** aufmerksam. Es sind wieder alle Mitglieder der deutschen Alpine- und Renault-Clubs eingeladen. Euch erwartet ein großes Programm mit Live-Musik, Tanz, Büffet, Unterhaltung, natürlich viele nette Kollegen aus anderen Clubs und viele Informationen rund um die Marke Renault.

Das Programm des Treffens findet Ihr in diesem Journal auf Seite 21.

Bei Interesse meldet Euch bitte bis zum **05. Januar 2007** bei Holger Schmidt an, so dass er Eure Reservierung rechtzeitig weiterleiten kann.

Und jetzt wünschen wir Euch viel Spaß beim Lesen dieser Ausgabe und natürlich eine besinnliche Weihnachtszeit!

Euer Vorstand

Wie Hans-Georg Latzel zu seinem R16 kam



Eigentlich kam nicht ich zum R 16, sondern er kam zu mir. Und zwar ohne dass ich etwas dafür oder dagegen tun konnte, denn Schuld daran war mein Vater.

Selbiger war eingefleischter Renault-Fahrer (und das als pflichtbewusster OPEL(!) - Mitarbeiter). Begonnen hatte er mit einem 4CV, es folgten Dauphine-Gordini und anschließend insgesamt vier Mal der R 16. Zwar sollte es auch mal ein schnittiger Opel GT oder ein fescher R 17 sein, aber parallel zu diesen Gedanken wuchs der Bauch meiner Mutter und man blieb folglich doch lieber beim R 16. Form und Funktion waren für eine Familie hier einfach besser zusammengefasst.

Schon kurz nach meiner Geburt fand ich mich also auf dem Rücksitz in einem umfunktionierten Wäschekorb wieder und machte so die erste Bekanntschaft mit dieser Art des Reisens. Da der eine Teil meiner Großeltern damals noch in Portugal lebte, war dieses Auto natürlich der ideale Langstreckenwagen und wenn mal gerade kein Hotel den Weg

säumte, wurde zu dritt drin geschlafen...

Mit zunehmendem Alter folgten erst ein Kindersitz (ein unglaubliches Gestell im Vergleich zu heutigen Kindersitzen) und schließlich die Rückbank selber.



Und dann kam der 8. März 1977. Mein Vater säuselte mit dem nagelneuen R 16 TL die Hofeinfahrt hoch, und das ganze Haus bewunderte die Neuanschaffung. Schreiendes Rouge 705 und ein sich extrem langsam unter infernalischem Lärm öffnendes elektrisches Schiebedach - das war hipper als jede Prillblume...

Und in dieses Fahrzeug wuchs ich weiter hinein. Irgendwann durfte ich ja auf dem Beifahrersitz Platz neh-

men und regelmäßig das gesamte Panorama der Landschaft vor mir genießen, denn Sonntagstouren in die nähere Umgebung waren damals ja noch in.

Als ich dann den Führerschein endlich in Händen hielt, war unsere Familienkutsche natürlich mein erstes Auto, mit dem selbstredend zur Schule gefahren werden musste. Da der R 16 damals, Ende der 80er / Anfang der 90er, bereits nur noch sporadisch als lebendes Fossil die Straßen säumte, war ich gegen die Golf-1 - Generation meiner Mitschüler ein echter Exot. Mal eben nach dem

Sport vier Mädels nach Hause bringen - das war lustig, bis von der Rückbank die Frage gestellt wurde, ob das Auto ein Lada sei... Tja - da waren es nur noch drei...

Die andere Seite des R 16 ist ja bekanntlich der Rost, welcher bereits wenige Jahre nach dem Erwerb mächtig zuschlug. Und das, obwohl auf dem Heck ein in psychedelischen Farben gehaltener Aufkleber etwas von serienmäßiger Hohlraum-



konservierung und Unterbodenschutz faselte...

Nicht mal sechs Jahre nach dem Kauf war auf der Beifahrerseite hinten die Schwinge am Innenschweller komplett durch und machte mit ins Mark gehenden Knirschgeräuschen beim Einfedern auf sich aufmerksam. Und von da an war mein Vater und sein TL regelmäßiger Kunde der örtlichen Renault-Werkstatt, welche sich in den folgenden Jahren mehrfach ums Auto schweißte. Dass dabei die Sache eher verschlechtert als verbessert wurde, fiel erst viel, viel später auf... Aber es ging ja momentan nur um den TÜV und nicht um die Ewigkeit. Schließlich sind für Werkstätten und erst recht für die dazugehörigen Vertragshändler Neuwagen viiiiiel schöner und wollen auch verkauft werden. Aber mein Vater bzw. die Familienfinanzen blieben stur, und so rollte der TL treu weiter.

Für mich kam 1992 die Zeit, dem 16er untreu zu werden. Meine Liebe gehörte von nun an meinem eigenen, meinem ersten Renault: einem Fue-

go GTS in Sepiametallic...

Auch mein Vater sah ein, dass der TL als Alltagswagen zwar extrem zuverlässig, aber eben auch in die Jahre gekommen war. Und so kam 1994 ein weiterer Renault in den Kreis unserer Fahrzeuge: ein roter R 21 GTS mit Schrägheck, also so etwas wie die moderne Form des 16er.

Der TL bekam in diesem Zuge eine Motorrevision, wurde abgemeldet und wartete in unserer Garage auf die im Familienkreis beschlossene Wiedergeburt. Was zunächst als Austausch einiger Blechteile und anderer Kleinigkeiten gedacht war, entpuppte sich beim ersten, zaghaften Zerlegen doch als Großbaustelle. Eine erste Bestandsaufnahme sorgte für komplette Ernüchterung: Kotflügel durch, Motorhaube durch, fast sämtliche Türen unten durch, Schweller durch, Schwingen samt Lager auf beiden Seiten durch, Bodenbleche großflächig durch, Schließbleche hinten durch, Frontmaske an den Übergängen zum Kotflügel durch etc...

Aber: das komplette Heck samt Tank war rostfrei!!! Na, das war doch was!

Es wurden etliche Köpfe zerbrochen, bis feststand: Das kann - mit vereinten Kräften - gehen. Leider war mein Vater zu diesem Zeitpunkt bereits schwer Krank und verstarb rund ein Jahr später. Neben dem persönlichen Rückschlag kam noch der "technische". Auf meinen Vater als Ratgeber, Helfer und versierten Schrauber zu verzichten war für mich als absoluter Laie in technischen Dingen extrem schwer.

Was nun? Die Frage stand im Raum. Einen Versuch, den Wagen zu veräußern, gab ich aufgrund des mangelnden Käuferinteresses und des jämmerlichen Zustandes des Wagens (halb ausgeweidet und offensichtlich rostübersät) rasch auf. Zumal ich ja auch an dem alten Bock hing...

Ein Jahr später, 1996, trat ich dem per Zufall entdeckten Club bei und begann, die Restauration konkret in die Wege zu leiten. Eine gut eingerichtete Garage hatte ich ja,



zusätzlich wurden weitere Werkzeuge, ein Schweißgerät und Literatur angeschafft, um mein Werk zu beginnen.

Ich zerlegte den Wagen komplett, beließ allerdings Motor und Getriebe an ihrem Platz. Sämtliche Teile wurden in Tüten verpackt, beschriftet und im Keller meiner Mutter zwischengelagert. Weitere Teile fanden auch in meinem alten Kinderzimmer Asyl, denn wozu bitte schön gibt es Platz unter der Couch oder auf dem Schrank???

Als auch die Frontmaske und die Seitenschweller abgetrennt waren, nahm ich noch die hinteren Kotflügel ab. Ist einfach bequemer, wenn es an die Schwingen geht...

Nach dem Ausbau der Vorderachsen sanierte ich zunächst den gesamten vorderen Bereich der Karosserie. Ich

öffnete dazu sämtliche Hohlräume und erkundete ihr Innenleben. Renault hatte nicht gelogen: in jedem Hohlraum fand ich eine kleine schwarze Sprühwolke Konservierungsmittel und zusätzlich einen Hauch Wachs. Allerdings nur im oberen Drittel, wo sich laut Newton und der Gravitation kein Wasser befindet. Das sammelte sich bevorzugt in den unteren Falzen und am Boden der Hohlräume und... na, der Rest dürfte fast jedem von Euch bekannt sein. Selbst die Verstärkungsbleche in den vorderen Längsträgern (da, wo die unteren Teile der Achsschenkel dranhängen) waren weg, also schweißte ich dort kurzerhand Eisenrohre zur Verstärkung hinein.

Oftmals waren am Wagenboden lieblos hingebrotene Blechbriefmar-

ken, unter denen der rostige Gammel erst so richtig zuschlagen konnte. Bis zu drei Blechschichten waren stellenweise übereinander getackert worden.

Zudem hatten die anscheinend rotweinbeseelten Mannen von Renault die grandiose Idee, Bauschaum in die A- und B-Säulen zu jagen. Ob gegen auftretende Windgeräusche oder um die dort vorhandene Feuchtigkeit zu vertreiben - ich weiß es nicht. Jedenfalls erleichterte mir diese Idee den Ausbau der Kotflügel gewaltig. Denn durch die Blasen im Schaum hielt sich die Feuchte entgegen der wohlgemeinten Absicht über Jahre am kaum versiegelten Blech und ich konnte die Kotflügel mitsamt den vorderen Bereichen der A-Säulen demontieren - ohne auch nur eine Schraube zu lösen!

Da ich möglichst sauber und ordentlich arbeiten wollte, ging ich nur an den TL, wenn ich ausreichend Lust und Zeit hatte. Das führte dazu, dass das Sanieren der Karosserie von der Frontmaske bis zu den B-Säulen fast fünf Jahre dauerte. Schließlich gibt es nebenher ja auch noch ein Leben, Freunde, Jobs, Kino, Kneipen und Frauen...

Zudem war ich ja absoluter Laie. Blecharbeiten und das Schweißen musste ich mir selbst beibringen, und da lässt man sich doch lieber etwas mehr Zeit und fertigt erst einmal etliche Pappschablonen an.

Somit fand ich allmählich auch den Weg zu den hinteren Schwingen. Hier war die Arbeit besonders knifflig. Denn durch die über die Jahre hinweg durchgeführten Behelfsreparaturen mit ihren angepunkteten Blechstücken war es kaum noch möglich, dort etwas vom ursprünglichen Blechbestand zu finden. Selbst die großen Lager der Hinterachse, welche bereits vom Rost nahezu zerfressen waren, hatte wer auch immer gleich vorsorglich am Innenschweller festgeschweißt...

Somit half nur rohe Gewalt, eine mutige Flex und ein beherzter Schnitt. Ich trennte den Innenschweller mitsamt Lager auf 50 cm Länge komplett heraus und baute alles Stück für Stück dank Ersatzteilen vom Club und selbst gefertigter Blechstücke wieder auf. Gleichzeitig wurde der Hohlraum unter der Rücksitzbank saniert. Glücklicherweise hatte ich auch hier Ersatzbleche, welche allerdings miserabel passten.

Wie es weitergeht? Nun, bis zum



nächsten Frühjahr will ich endgültig mit dem Schweißen fertig sein, denn dann soll der Lackierer seine Arbeit verrichten. Anschließend wird mein TL wieder zusammengebaut (vielleicht sollte ich dieses Event als "Schrauben bei 'ner Kiste Bier"-Symposium an mehreren Wochenenden veranstalten, in der Hoffnung, auf Eure erfahrene Mithilfe zu vertrauen...?).

Damit dürfte das Frühjahr 2008 als Zulassungszeitraum in greifbare Nähe rücken...

Ich kam also zweimal zum R 16. Einmal durch meinen Vater und das zweite Mal durch meiner Hände Arbeit.

So hat jeder seinen 16er. Der eine hat den ältesten, der andere den jüngsten, wiederum jemand besitzt den schönsten oder den seltensten und noch einer besitzt den mit der ultimativen Vollausrüstung oder der geringsten Kilometer-Laufleistung auf dem Tacho. Meiner war wahrscheinlich der schlechteste, und wäre er nicht als knackiger Newcomer

in unsere Familie gestoßen, der Hitze, Kälte, Staub und Salz klaglos ertragen hat, obwohl er anscheinend endlose Qualen litt, so wäre die rationale Antwort auf die Frage einer Restaurierung seinerzeit wohl "Schrottpresse" gewesen. Irrational und unwirtschaftlich. Ein biederer TL aus Sandouville auf schmalen Rädern, dessen einziger Reichtum in einem elektrischen Schiebdach bestand.

Aber das Gefühl, mit eben diesem Wagen mal wieder kurvige Landstraßen zu bereichern und dabei zu wissen, dass man so ein Projekt geschafft hat, macht alle Fragen nach der Wirtschaftlichkeit und Rationalität hinfällig. Aber das wisst Ihr wahrscheinlich besser als ich...

Viele Grüße aus der Garage am Rande der Stadt!

Hans-Georg Latzel

Jäger der verlorenen Schätze

Oder: Wo kommen eigentlich die ganzen Ersatzteile her?

*Ein Renault 16 ist kein Mercedes Strich Acht. Das erkennt man spätestens, wenn es um Ersatzteile geht. Der Weg zum freundlichen Renault-Händler ist mittlerweile oft vergebens, so dass man als Eigner des avantgardistischen Franzosen eine ausgeprägte Jäger-und-Sammler-Mentalität entwickelt und eifrig Netzwerke aufbaut, wie unser Gastkommentator **Hans-Georg Latzel** erzählt.*



Als ich neulich mal wieder mit zwei Bodenblechen unter dem Arm den Weg durch den Garten zu meiner Garage in Angriff nahm, entdeckte mich ein Nachbar und wollte wissen, wo man denn in diesen Tagen noch solche Teile für einen R 16 herbekäme. Ich stotterte etwas herum und faselte von "...langem Suchen...", "...nicht mehr dran geglaubt so was noch zu finden..." oder "...Glück...", merkte aber sehr bald, dass diese Geschichte länger werden würde, als der liebe Nachbar Zeit hatte. Also überließ ich ihn wieder dem Rasenmäher und verzog mich in meine Garage.

Aber wo kommen denn nun alle meine Teile her? Die Kinder bringt der Storch und das Essen der Bo-Frost-Mann. Wenn alles nur so einfach wäre. Ist es aber nicht.

Es gibt nicht *die eine* Quelle, so wie die Fahrer von bayerischen oder schwäbischen Vehikeln, welche zum Händler ihres Vertrauens pilgern können, um (fast) alles zu bekommen, was sie benötigen, damit ihr

Auto fährt. Jüngst sah ich auf der Techno Classica einen BMW 1602, der aus noch lieferbaren Original-Ersatzteilen zu 90% neu aufgebaut worden war. Den Wert verschweige ich, aber ich nehme an, dass ich am Ende meiner Arbeit eine ähnliche Summe angelegt haben werde.

Doch mal im Ernst. Je mehr ich darüber nachdenke, umso interessanter und mitunter auch spannender ist die Sache mit der Suche über die Jahre. Machen wir uns auf die Reise.

Im Januar 1994 wurde mein 77er TL abgemeldet, nachdem er all die Jahre als unsere Familienkutsche mehr als treu diente, aber doch vom Rost gezeichnet war. Oberflächlich betrachtet sah er noch gut aus, also wurde ein wenig geschraubt, zerlegt und dann doch festgestellt, dass eine Komplettrestauration wohl unumgänglich sei, sollte diese Sänfte noch mal zurück auf die Straße.

Und es waren ja bereits erste Schritte unternommen worden, um den Wagen zurück ins Leben zu bringen. Denn kurz vor der Stille-

gung bekam der Motor noch eine Komplettrevision, und bei dieser Gelegenheit verriet uns der Renault-Händler, er hätte da noch einige gebrauchte Hauben und Türen die er uns schenken würde, wenn wir wollten. Na, wer will da nicht? Also, die Motorhaube und die Heckklappe (Urtyp, mit Blende und Scheibe) waren leider Schrott, aber die Türen recht passabel. Und so landeten die ersten Teile im Keller meiner Mutter, um auf ihren großen Einsatz zu warten.

Im August des selben Jahres war ich in Viersen, auf dem Renault-Oldie-Treffen. Dort erstand ich eine neue Frontmaske und ein Schließblech für die Beifahrerseite (damals noch ohne jegliche Ahnung wie ich diese Dinge jemals an meinen TL bekommen sollte - ich war absoluter Laie...).

In den folgenden Monaten war ich auch regelmäßiger und gern gesehener Gast beim örtlichen Renault-Händler, aber außer einigen speziellen Kleinteilen wie Klam-

mern, Kontermuttern oder Kastenschrauben, welche mir beim Zerlegungsweg durch meine Diva so begegneten, konnte der gute Mann leider nichts für mich tun, obschon er sehr bemüht war und mir sogar Telefonnummern von Händlern in Westfalen und Süddeutschland gab. Aber leider konnten die mir bei meinen größten Problemen - Außenschwellern, Kotflügeln und die großen Längslenkerlager - leider auch nicht helfen.

Mittlerweile war mein TL bereits komplett entkernt und sämtliche Teile sorgfältig beschriftet und verpackt in Mutters Keller verstaut. Das wurde zwar etwas eng, aber nach meinen farbenfrohen Ausführungen über den zweiten Frühling meines TLs wurde doch zeitlich unbefristetes Asyl gewährt.

Anfang September 1996 fand ich mich wieder mal in Viersen ein, und diesmal konnte ich meine Bibeln erstehen: Originale Werkstatthandbücher, welche die Zerlegung, Zusammenfügung und Reparatur des Fahrzeugs extrem genau darstellen. Und mir wurde klar, dass man eine Restauration schaffen kann - und um ganz ehrlich zu sein: ich konnte ja nichts mehr kaputt machen. Es war ja schon alles weggerostet...

Zudem erstand ich noch original verpackte Blinker gläser vorne (beide Seiten) sowie eine TX-Uhr mit Chromring, denn ein TL hat so was ja nicht - noch nicht...

Und man kann auch schön damit spielen: An den Trafo einer Modelleisenbahn angeschlossen, freute ich mich wie ein Kind über das Ticken der Uhr und die schummrig-grüne

Beleuchtung im Dunkeln.

Kurze Zeit später trat ich dem Club bei und fand im dortigen Teilebestand eine sehr schöne Motorhaube. Zudem erstand ich vom damaligen Clubmitglied Oliver Coordt einen originalen Satz Kotflügel für 90 €!! Ja, richtig: ZWEI KOTFLÜGEL FÜR 90 €!! Der Mann war schlau und hatte sich günstig welche aus England bestellt - das ging kurzfristig damals noch...

Im Mai 1997 fuhr ich zum R 16-Treffen ins niederländische Emmeloord, wo ich überraschenderweise die bereits lang gesuchten Außenschweller sowie ein Windleitblech und diverse Kleinteile fand. Stolz wie Oskar fuhr ich heim.

Später im Jahr war wieder mal Viersen angesagt, und ich lernte dort einen redseligen Zeitgenossen kennen, welcher mir vorschlug, mal mit ihm bei Zeiten einen benachbarten Renault-Händler aufzusuchen.

Gesagt, getan. Wenige Wochen später befand ich mich in einem Willicher Autohaus und kam aus dem Staunen nicht mehr raus. Motoren, Teile und Krimskrams, fein säuberlich geordnet und verteilt auf verschiedene Lager und Dachböden. Zudem ein top gepflegter, bronzenfarbener R 30 V6 sowie ein metalllicblauer R 17 TS. All das hatte der Mann über Jahre hinweg angesammelt.

Ich deckte mich ein mit einer kompletten Fahrertür, mehreren Reparaturblechen (Lampentöpfe, Unterboden) und einem sehr gut erhaltenen Längslenkerlager für die Beifahrerseite. Letzteres war für mich Gold wert, da meine beiden

Lager komplett vom Rost zerfressen waren und angeblich schon überhaupt gar nicht mehr aufzutreiben waren. So sagte man es mir bekanntlich - aber man muss nur Glück haben!

Zudem fanden noch ein Ersatzteilkatalog, einen schönen TS-Prospekt von 1968 sowie ein Ersatzteilkatalog für einen R 12 Gordini den Weg in meinen Kofferraum. Und das Beste: Alles zusammen für 50 €!

Selbstredend wurden auch diese Errungenschaften in Mutters Keller verstaut und freundlicherweise geduldet, da ich ja erklärte, irgendwann würden sie den Raum ja auch mal wieder verlassen...

So ging die Zeit ins Land, ich brachte mir das Schweißen bei und restaurierte den Vorderwagen, sogar die Frontmaske fand ihren Platz.

Ende 1999 fand ich mich in der Garage von Klaus Pölzl ein. Ich hatte per Zufall erfahren, dass er einige seiner R 16-Teile verkaufen wollte. Und so erstand ich Antriebswellen, einen kompletten Satz Stoßdämpfer, einen kompletten Handbremsseilzug und diverse Auspuffteile.

Das Jahr 2000 begann mit einer schlechten und einer guten Nachricht. Die schlechte war, dass das damalige Clubmitglied Oliver Coordt sein R 16-Kapitel beendete. Das war schade, konnte er mir doch so manches Mal bei Problemen helfen.

Das gute daran war, dass ich gnadenlos seinen Teilevorrat plündern konnte. Und so erstand ich etliches. Darunter waren Stoßstangen, Stoßstangenecken, eine Tür, eine Heckscheibe, neue Bremsättel samt Be-

lägen, Spurstangen, diverse Reparaturbleche für den vorderen und hinteren Unterboden, eine komplette Kupplung, einen Endschalldämpfer (noch mit Chrom...) und viel, viel Kleinkram.

Auch das musste in den Keller, aber einiges fand sich mittlerweile auch in meinem alten Kinderzimmer wieder. Ich brauchte es ja dank eigener Wohnung mittlerweile nicht mehr so oft...

Zufall, die nächste: Über den Freund einer damaligen Nachbarin, einem Alpine A 310-Fahrer, welchem ich das gute verbleite Super aus dem TL-Tank vermachte, erfuhr ich von der Gelsenkirchener Firma Treico. Diese ist zwar vornehmlich auf Alpine-Fahrzeuge spezialisiert, hat aber auch so manches für uns R 16-Restauratoren im Angebot. Und so erstand ich dort im Sommer 2000 Bremscheiben, Bremsschläuche, Radlager und sämtliche Kugelbolzen.

Mittlerweile schrieben wir Anfang 2001, und noch immer fehlte mir das große Längslenkerlager der Fahrerseite. Das Andere hatte ich ja bekanntlich in Willich aufgetrieben, aber ein R 16 auf drei Rädern? Ich versuchte mein Glück mit einer Suchanzeige in der "Oldtimer Markt", und siehe da: Zunächst rief jemand an, der dieses Teil zwar nicht hatte, aber ein bisschen mit mir über die schönen, alten Renaults quatschen wollte...

Der nächste war ein Anrufer aus Norddeutschland, der das Teil hatte. Ich war schon sehr zufrieden und überlegte noch, wo ich das Geld für das Lager und die Zeit für eine Fahrt

nach Norden hernehmen sollte, als da Telefon erneut klingelte. Es war, wie sich später herausstellte, unser Clubmitglied Michael Staack. Er wohnte damals in Düsseldorf, was schon bedeutend näher war. Und er bot mir das Teil günstiger an! Also wurde ein Termin vereinbart und ich holte mein Lager ab. Original-Ersatzteil, Teilnummer: 09 81 692 401. Zudem gab er mir noch einige Teilnummern, welche ich für mein Werk trefflich gebrauchen konnte. Zwar staunte der örtliche Renault-Onkel sehr, aber die Teile waren lieferbar und kamen. Zwar waren etliche der Tütchen schwer verstaubt und trugen noch das alte Firmenlogo - aber sie kamen, woher auch immer!

Hier liegt ja auch gerade ein großes Problem der Ersatzteile. Die Umcodierung der Teilnummern. Dank des Baukastenprinzips passt ja vieles auch von anderen Modellen, aber das muss man erst mal wissen, bzw. diese Nummern finden, da mein E-Teilkatalog beispielsweise für den R 16 zwischen Bj. 1968 und 1972 ist und folglich nicht mehr jede Nummer aktuell ist. Zu diesem Zweck hatte ich mir damals auch bei Ebay einen Gesamtkatalog der Ersatzteile für sämtliche Modelle bis Baujahr 1989 ergattert. Hilft nicht wirklich, sieht aber toll aus und es macht großen Spaß, die Teilnummern heraus zu frickeln. Zumindest merkt man so, dass der verbaute Kupplungskit unter seiner Bestellnummer eigentlich für den R 18 gedacht ist und die Gummis des vorderen Querstabilisators mittlerweile vom R 5 kommen...

Im Spätsommer 2001 war mal wieder Viersen angesagt, und ich konnte von Bernd Bianchi die ersehnte, nachgefertigte Schwingenaufnahme samt Füllblech in Empfang nehmen - ihr wisst schon: die, wo die großen Lager drankommen... Meine letzten Erwerbungen in dieser Hinsicht waren 2002 - wieder mal in Viersen - ein weiterer Endschalldämpfer und eine nagelneue Heckklappenblende, da bei der alten fast sämtliche Nasen beim Ausbau abbrachen.

Wie es weitergeht? Nun, mittlerweile habe ich fast alles was ich brauche, zumindest glaube ich das. Es ist geplant, demnächst noch mal zur Firma Treico zu fahren, zudem benötige ich noch Bremsleitungen und eine Windschutzscheibe, möglichst getönt. Und natürlich gab und gebe ich zwischendurch und bis heute mein mühselig erspartes Geld noch für Werkzeuge, Schweißgerät, Blechtafeln, Fertan, Grundierungen, Lacke und ähnliches mit vollen Händen aus. Und vielleicht bräuchte ich noch eine schöne Sitzgarnitur, eventuell sogar aus einem TX - wenn schon, denn schon...

Und der TL? Der hinkt der Teilesuche etwas hinterher. Mittlerweile ist er bis zur B-Säule komplett fertig, und momentan sitze ich an den hinteren Schwingen. Aber mich drängt ja nichts, gewerkelt wird nur, wenn ich Lust und Zeit habe. Die meisten Teile habe ich ja...

Schöne Grüße aus der Garage am Rande der Stadt

Hans-Georg Latzel



*Ein schönes und ruhig gelegenes Hotel, schöne Landstraßen, Naturschutzgebiete, kulturhistorische Gebäude, schöne Autos und darüber hinaus noch ein perfektes Wetter - dies sind alles Voraussetzungen, um im Rahmen der **Jahreshauptversammlung des Club 16** ein angenehmes Wochenende im Ruhrgebiet zu verbringen!*



Beginnen soll die Story über unsere Jahreshauptversammlung schon am Freitagnachmittag. Ich war bereits mit Birgit angereist, um die letzten organisatorischen Dinge, wie beispielsweise das Aufhängen von Wegweisern, zu erledigen, da kamen auch schon die ersten Clubmitglieder an. Es war ein interessantes Trio,

was uns als erstes begegnete und ihre schönen Autos auf dem nicht minder angenehmen Hotelparkplatz abstellte. Ein kleiner Autokorso bestehend aus Alfred van der Gaast, Wim Boer, beide in Begleitung ihrer Frauen und, na wer gehört noch dazu? Richtig: Markus Mosch, unser Mitglied aus der Schweiz! Sicher-

lich stellte Markus diesmal mit seiner Quasi-Europatour (Schweiz-Rotterdam-Ruhrgebiet) den Streckenrekord auf, und das diesmal nicht im Leihwagen!

Später am Abend musste der Kellner für uns schon das erste mal die Tische rücken, denn unsere Gruppe war auf stattliche 14 Perso-



nen angewachsen. Dietrich kam aufgrund leichter technischer Mängel in seinem rost-rotem R4 und mit einer guten Flasche Rotwein etwas später, während Jens obligatorisch erst nach Mitternacht eintraf. Am Samstagmorgen konnten wir dann zwanzig R16, zwei R5, einen R4, eine DS, einen Buckelvolvo, ein Alfa Spider und alle diejenigen begrüßen, deren R16 für die weite Fahrt nicht tauglich waren.

Ein Beispiel dafür waren Steffen Gutzmann und Gattin, deren R16 leider in der Werkstatt bleiben musste und sie so kurzerhand in einem Toyota (!) morgens um 2.30 Uhr in Chemnitz losfuhren, um



pünktlich beim Treffen zu sein. Bis 11.00 Uhr fanden sich alle auf dem Hotelplatz ein.

Die Wartezeit bis dahin kann man auf verschiedene Art verstreichen lassen: Man hält ein kleines Schwätzchen, poliert noch einmal sein Schmuckstück oder man simuliert tragische Unfälle, wie es uns

Alfred vormacht (links).

Das Ziel unserer ersten Entdeckungsreise war das 13 km entfernte Westfälische Freilichtmuseum. Während wir eine Führung in dem Themenbereich Essen und Trinken um die Jahrhundertwende genossen, deckten sich einige mit selbstgebackenem Holzofenbrot ein, genossen ein Gläschen Bier aus der eigenen Brauerei oder einfach nur die Sonne. Anschließend kosteten wir bei unserem alljährlichen R16-Begrüßungspicknick in historischem Ambiente eine Menge Baguette, Käse, Salami und roten Wein.

Auch wenn es schwer fiel, sich von dieser angenehmen Atmosphäre



R 16 fahren ist cool, findet Wim Boer.



Unser Präsident bei einer seiner zahlreichen „Verpflichtungen“.



Auch andere Fahrzeuge, wie der gelbe Audi 80 rechts, waren willkommen.

zu trennen, mussten wir unser Picknick gegen 14.30 Uhr beenden, denn wir hatten noch Großes vor an diesem Tag.

Unsere erste offizielle Teilebörse im Rahmen des Jahrestreffens war ja schriftlich angekündigt worden, und so hatten einige ihre Autos richtig

voll gepackt.

Zwischen Stehtischen, Kaffee und Kuchen wechselten so manche Ersatzteile, Prospekte sowie Ein- und Anbauanleitungen ihren Besitzer. Dazu ergänzten mittlerweile aus den Siebzigern zwei Audi 100, ein Audi 80 und eine A310 unsere Fahrzeug-

palette.

Obwohl sich die meisten Fahrzeuge insgesamt in einem guten bis sehr guten Zustand (z.B. der hellblaue TL der Familie Hell oder der Urtyp von Volker Schmiedel) befanden, gehörten sie jedoch nicht zu den meist fotografierten und bewunderten Fahrzeugen. Dies war ohne Frage der TX von Bernd Bianchi, dessen Farbe als auch das Blech nicht mehr allzu viel vom Ursprungszustand eines fabrikneuen R16 vermuten ließ.

Etwas später, während der Jahreshauptversammlung, ließen Jens und Dietrich wieder einmal keine Fragen offen (siehe Protokoll!). Auch Hans Jörg Nieswand, unser neuer Gebietsvertreter, war anwesend und stellte sich und sein zukünftiges Tun vor.

Während des gewohnt professionellen Vortrages über die Geschicke des Clubs wurde für uns ein nicht minder anspruchsvolles Buffet vorbereitet. Und wer schon mal auf



Für eine kleine Erfrischung war gesorgt.



Jens erfreut sich seiner heimlichen Leidenschaft: Dem Verleihen von Pokalen!

unseren Treffen war, der weiß, dass dies der Einstieg in einen interessanten Abend bedeutet.

Der nächste Tag begann, wie es besser nicht hätte sein können. Schon zum gemeinsamen Frühstück begrüßte uns die Sonne und so konnte die bevorstehende Fahrrad- und Kanutour nur gelingen. Ihr könnt mir glauben, die Befürchtungen, unsere geplanten Outdoor-Aktivitäten könnten aufgrund des in Deutschland ach so beständigen Septemberwetters „ins Wasser fallen“, hat mir so manche schlaflose Nacht beschert!

Nach unserer kurzen, aber schönen Anfahrt zum Kanutreff erhielten wir dort zunächst eine Führung in



Die große R16-Parade auf dem Weg zur Ruhr!

die Steuerung von Kanadiern und unsere Ausrüstung, doch Markus Mosch brachte dem bevorstehenden Ereignis eine nicht unerhebliche Skepsis entgegen.

Auch den anderen Kanuten war die Aufregung deutlich anzumerken: „Wie klappt es bloß mit dem Einsteigen?“ oder „Kippt dieses flache Boot nicht um?“, waren

noch die harmlosen Bemerkungen. Doch die Aufregung legte sich schon nach kurzer Zeit bei unzähligen Wasserschlächten zur Kürung von Mrs. und Mr. Wet-Shirt.

Diejenigen, die sich vom kühlen Nass nicht so angezogen fühlten, entspannten sich auf Inlinern und Fahrrädern.





Den Abschluss unseres Treffens bildete nach der harten körperlichen Betätigung dann ein Grillbuffet in einer ehemaligen Rohrmeisterei, nahe der Anlegestelle.

Ich weiß nicht, woran es lag, dass auch nach dem offiziellen Abschluss des Treffens die Gespräche nicht endeten und die Tische noch lange besetzt blieben. Vielleicht lag es am Wetter, an unserem gemeinsamen

Hobby oder auch an den netten Leuten selbst.

Möglicherweise war es auch die Gegend, die einlud eine Menge zu sehen und zu erfahren und eventuell heißt es irgendwann noch einmal

R16 goes to Ruhrgebiet

Schöne Grüße wünschen Euch

Birgit und Holger

Einladung zum 18. Nationalen Alpine und Renault Clubtreffen 2007

REPORT

Magazin & Services

An alle Alpine und Renault Clubs

**18. Nationales Alpine und Renault Clubtreffen 2007
31. März/1. April 2007**

Brühl, 26. Oktober 2006

Liebe Renault Clubfreunde,

unter Berücksichtigung des sehr frühen Termins der World Series by Renault am 2./3. Juni 2007 auf dem Nürburgring haben wir in Abstimmung mit D'ARC das 18. Nationale Alpine und Renault Clubtreffen auf das Wochenende 31. März/1. April 2007 gelegt. „Renault Live“ fand bei seiner Premiere 2006 ein äußerst positives Echo und wird auch 2007 in das Programm aufgenommen – sehr empfehlenswert für **alle** (!) Teilnehmer.

18. Nationales Alpine und Renault Clubtreffen 2007

1. Datum 31. März/1. April 2007
2. Ort Dorint Hotel am Nürburgring
3. Ablauf
 - a) **Samstag, 31. März 2007**
 - ab 9 Uhr: Eintreffen im Dorint am Nürburgring. Spezieller RC-Parkplatz. Frühstück.
 - 10.30 Uhr: „Renault Live“. Große Informationsveranstaltung über Aktuelles von Renault, Renault Clubbetreuung, D'ARC...Teilnahme **frei** für **alle** Renault Clubmitglieder!
 - 12.30 Uhr: Mittagessen
 - 14.30 Uhr: D'ARC-Jahreshauptversammlung (separate Einladung durch D'ARC!) bzw. Freizeit für Nicht-JHV-Teilnehmer
 - 19.30 Uhr: Einlass zum Großen Renault Club-Abend (Programm, Live-Musik, Büffet ...)
 - Übernachtung im Dorint Hotel (soweit unser Übernachtungskontingent ausreicht!)
 - b) **Sonntag, 1. April 2007**
 - bis 10 Uhr: Frühstück
 - individuelles Programm in der Eifel oder Heimfahrt
4. Leistungen/Kosten
Frühstück, „Renault Live“, Mittagessen, großer Renault Club-Abend mit Programm, Live-Musik, Büffet (ohne Getränke!), Übernachtung/Frühstück (31.3. auf 1.4.):
pro Person im DZ 100,- EUR/im EZ 120,- EUR.
5. Sonstiges
Zusatzübernachtung Freitag, 29.4., auf Samstag, 30.4., inkl. Frühstück:
pro Person im DZ 70,- EUR/ im EZ 95,- EUR.

- 2 -

Hier mal wieder reichhaltige Infos von der Teilefront mit Top-Angeboten. Alle Daten auch auf der Homepage !

Biete

Kotflügel zu verkaufen. Verkaufe einen Satz gebrauchte vordere Kotflügel für den Renault 16. Die Flügel haben keine Beulen oder Durchrostungen, lediglich an ein paar Stellen oberflächlicher Rost unter der Lackschicht. Preis 90,- € das Stück. Bei Interesse bitte mailen, kann dann Fotos zusenden.

E-Mail: michaelstaack@aol.com

Urtyp zu verkaufen. R 1150 von 1967 (Standardausführung mit vorderer Sitzbank). Unrestauriert und rostig, aber komplett. Zum Schlach-

ten oder Wiederaufbauen. Mit vielen Teilen dabei. Abgabe nur komplett. Preisvorstellung 600,- € VB. Standort D-35091.

E-Mail: frank.peter4@freenet.de

Tel.: 06421-85708

Renault 16: Türen, Hauben, originale Zierleisten. 2 Fondtüren und eine Beifahrertür blaumetallic, 1 Heckklappe blaumetallic, 1 Fahrertür hellgrünmetallic, 1 Motorhaube blaumetallic, 1 Kiste mit Teilen, Sack mit originalen neuen Zierleisten, auch andere Renault-Modelle. Standort Berlin.

Preis 150,- €

E-Mail: gutschmidt2000@yahoo.de

Suche

R16 Verteilerritzel gesucht! Suche Antriebsritzeln für Verteiler aus R16 TL/TS/TX in gutem Zustand.

E-Mail: uhb70@gmx.de

Tel.: 0170-4804549

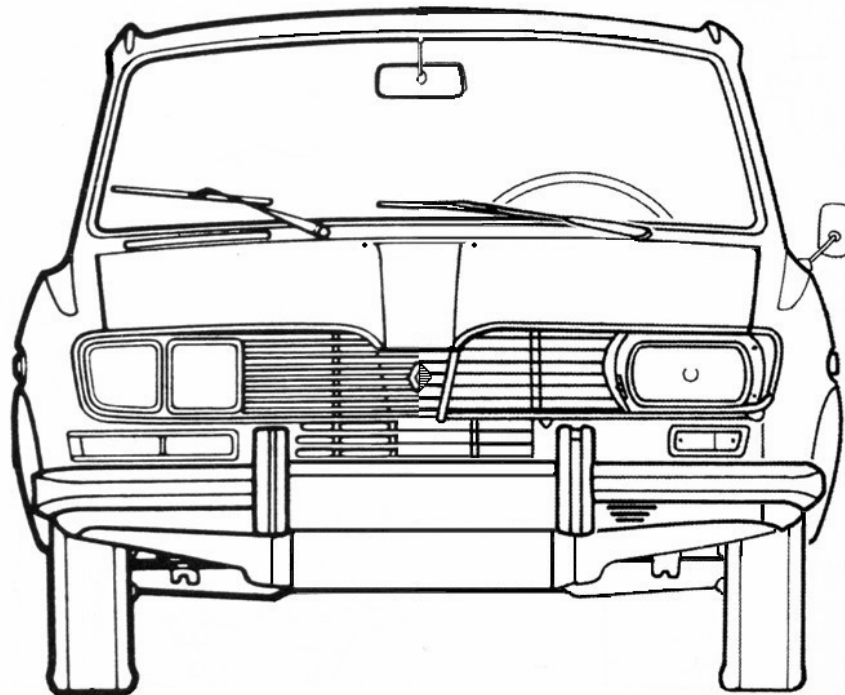


Bild: MUST R16

Hier findet ihr Adressen von Clubs und Homepages, die sich (nicht nur) mit dem Renault 16 befassen!

Renault 16 Club Tilburg

Geert Ehrisman
Hellebardstraat 1
5021EC Tilburg

www.renault16.nl (niederländisch/deutsch)

E-Mail: r16geert@home.nl

Unsere Renault 16-Freunde aus den Niederlanden.

MUST R16

Benoît Diringer
5, Chemin du Hohneck
F-68140 Stosswihr-Ampfersbach

www.auto.collection.org/site/r16 (französisch)

E-Mail: benoit.diringer@libertysurf.fr

Benoits R16-Vereinigung aus dem Elsass.

Amicale 16

Jacky Bertin
1, Allée de la Coudraie
F-77400 Pomponne

www.amicale-r16.com (französisch)

E-Mail: Amicale.r16@caramail.com

Französischer Renault 16-Club.

The Renault 16 Site (www.r16site.com)

Berühmte Seite von Magnus Bjelk aus Malmö/Schweden mit vielen Daten und Fakten (englisch).

Andy the Candy (www.r16.info)

Private Seite eines Freundes aus Österreich (deutsch/englisch).

Réparer sa Renault 16 (renault16.chez.tiscali.fr)

Homepage aus dem Mutterland des Renault 16 (französisch).

Renault-spezifische Seiten:

Renault Nissan Deutschland AG (www.renault.de)

Internetseite der deutschen Konzernmutter.

Renault Oldtimer/Youngtimer (www.renault-klassik.de)

Homepage von Andreas Gaubatz und Freunden, die alle Renault-Klassiker im Blick hat. Wir empfehlen auch unseren Mitgliedern das Forum zum Gedankenaustausch.

Bundesverband Deutscher Alpine- und Renault-Clubs e.V. D'ARC (www.renault-club.de)

Der Dachverband aller angeschlossenen Renault-Clubs und Bindeglied zur Renault Nissan Deutschland AG.

Viele Musikfans beklagen, dass die Charts immer mehr von gecasteten und verwechselbaren Interpreten und Gruppen dominiert werden, die entweder verwurstete Hits der 80er und 90er oder charakterlose, vor allem aber handyklingelntaugliche Fließbandware trällern. Aber es gibt sie noch, die andere, die besondere Musik! Jürgen Elsner stellt in dieser Rubrik CDs vor, die nicht unbedingt brandneu sind, die aber in gewisser Weise besonders gut zum Renault 16 passen, da sie denselben Charakter aufweisen: Ungewöhnlich, eigenständig, lässig und zeitlos. Und sich besonders gut zum Autofahren eignen!.

The Ten Tenors: Here's To The Heroes

1998 taten sich zehn junge australische Sänger, von denen viele eine Ausbildung als Opernsänger besaßen, zusammen und zeichneten eine dreieinhalbstündige Session auf. Seither schreiben die „Zehn Tenöre“ aus Down Under australische Popmusikgeschichte, und mit jedem Album und jedem Live-Auftritt vergrößert sich ihre Fangemeinde.

Auch wenn sich schon viele Akteure der Opernbranche am Thema „Pop goes Classic“ versucht haben, bieten die zehn australischen Tenöre vor allem bei ihren Live-Auftritten, wie im Juli in der Kölner Philharmonie, eine einmalige, beeindruckende Show und Hörgenuss vom Feinsten. Sowohl bei den Eigenkompositionen als auch bei den gekonnt gecoverten und neu interpretierten Stücken harmonieren die zehn Stimmen in faszinierender Weise miteinander. Dabei zeigen die Zehn ein recht breites Repertoire von klassischen Stücken über große Solitäre der Popgeschichte, wie Queens Bohemian Rhapsody oder Abbas Dancing Queen bis hin zu wunderbar gefühlvoll interpretierten Filmsongs wie

„Who Wants To Live Forever“, ebenfalls von Queen, oder dem James-Bond-Klassiker „You Only Live Twice“ von John Barry.

Nach dem opulenten 2004er Album „Larger Than Life“ mit dem wundervollen Starter „Water – Va Pensiero“ aus Verdis Oper Nabucco als mein persönliches Highlight waren die Erwartungen an das neue Album „Here's To The Heroes“ natürlich hoch.

Auch dieses Album stellt wieder ein gelungenes Werk dar. Aufgenommen wurde es mit musikalischer Unterstützung des London Philharmonic Orchestra. Im Gegensatz zu „Larger Than Life“ legen die zehn Sänger auf dieser CD ein etwas gemächlicheres Tempo vor. Die Balladen stehen diesmal im Mittelpunkt. Man vermisst etwas die eigenen Lieder, aber die äußerst gediegen interpretierten Filmsongs wie „You only Live Twice“, „Who Wants To Live Forever“ oder die Gladiator Suite „Now We Are All Free“ entschädigen reichlich.

Der erste Song „Just To See Each Other Again“ fällt vor allem im Ver-

gleich zum formidablen „Water“ des letzten Albums etwas ab. Zu lau, etwas zu müde kommen die zehn Stimmen rüber. Doch der zweite Song „Here's To The Heroes“, ursprünglich gesungen von Erkan Aki, weckt den Hörer auf.

Absolute Highlights stellen für mich auch „Buongiorno Principessa“ (bekannt aus dem Film La Vita è bella), die Gänsehaut erzeugende Ballade „We Have All The Time In The World“ und das mit viel Queen-Bombast gesungene „Who Wants To Live Forever“ dar.

Auch wenn die Live-Auftritte ungleich beeindruckender sind, so lässt das Hören der Alben der zehn sympathischen Sangeskünstler jeden Alltagsstress vergessen!



Impressum

Club 16 e.V.
c/o Mercatorstraße 62
49080 Osnabrück



Vereinsregister Essen VR 3569
www.renault16.de

info@renault16.de

Konto: 33 00 96 14
Sparkasse Paderborn
BLZ: 472 501 01
IBAN: DE79 4725 0101 0033 0096 14
Swift-BIC: WELADED1PBN

Vorstand:

1. Vorsitzender

Jens Engelmann

engelmann@renault16.de

2. Vorsitzender, Kassierer

Dietrich Wenner

wenner@renault16.de

Schriftführer

Holger Schmidt

schmidt@renault16.de

Chefredakteur Journal 16

Jürgen Elsner

elsner@renault16.de

Beisitzer:

Michael Staack

Nikolaus Pölzl

Ralf Plump

Redaktion/Layout Journal 16

Jürgen Elsner

Jens Engelmann

Reproduktion, Druck, Versand

von Busch GmbH

Alfred-Bozi-Straße 12

33602 Bielefeld

www.von-busch.de