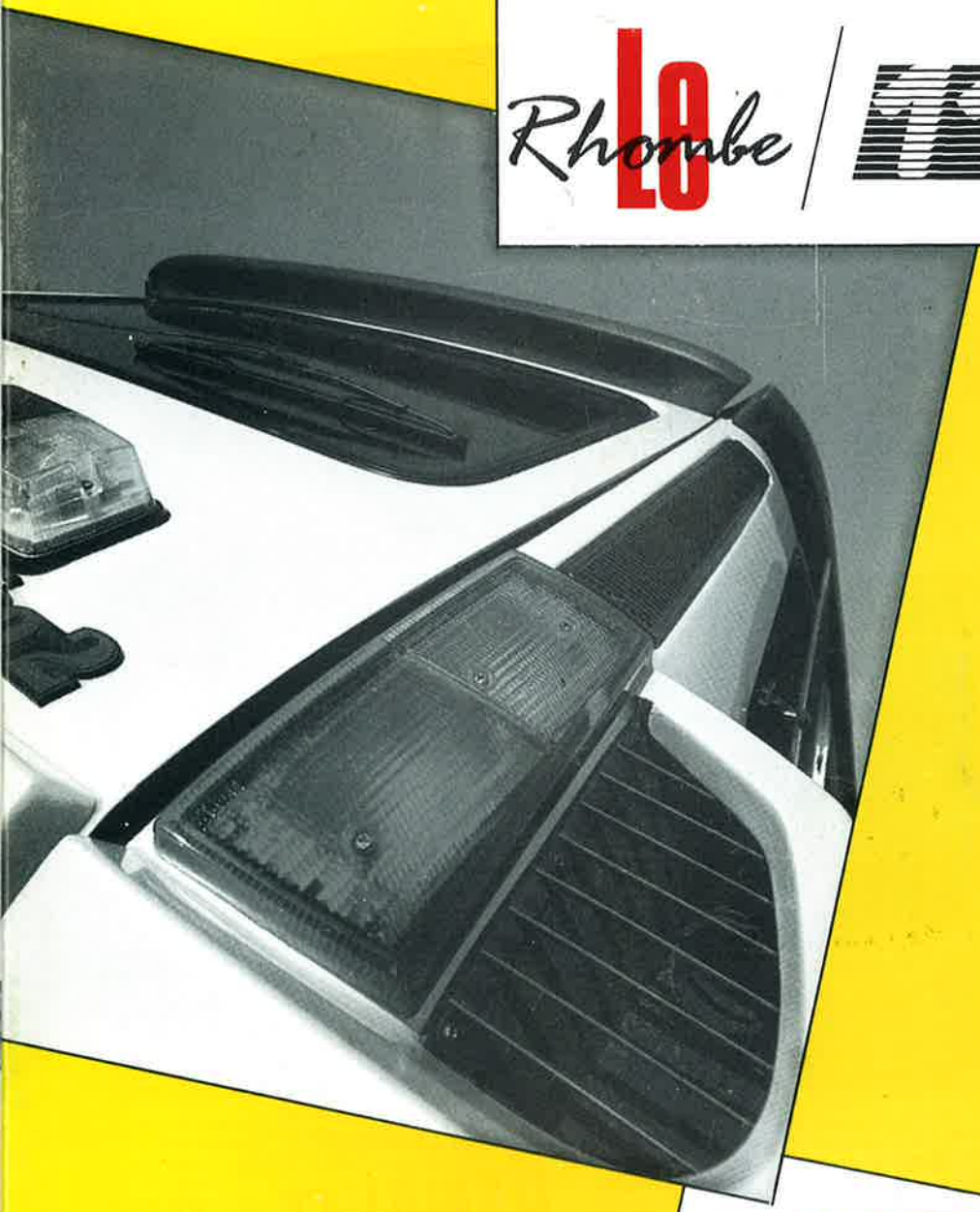
Le Rhombe



Club Renault Danois

COMFORT DE LUXE: 4 doors to luxury and space! Deep-sprung foam seats for 5. Very powerful heater/de-mister. Aircraft type fresh-air louvres. Superbly finished throughout. Sheer comfort for one and all! **SAFETY DE LUXE:** Disc brakes on all four wheels. **PERFORMANCE DE LUXE:** Advanced technical design. 5-bearing engine. Over 40 m.p.g. Top speeds over 80 mph. So quiet! Independent suspension on all four wheels. Brilliant road-holding qualities. **ETCETERAS DE LUXE:** 11 cu. ft. of luggage space. Complete under-spray protection. Courtesy lighting. Unique sealed cooling system. Windscreen washers. Childproof rear door locks. Etc., etc.

The world's richest car at **£628-17-11** INC P.T.

ALSO AVAILABLE: The R8 Automatic at £740-1-3 inc. p.t.

NEW! R8 '1100' 1100 cc engine, four-speed fully-synchromesh gearbox & even more luxury £674.16.3 inc. pt

Main West End Showroom: 77 St. Martin's Lane, London, WC2. For free brochure and list of your nearest Renault dealers write to:-

RENAULT LIMITED Western Avenue · London · W3

RENAULT R8

INDHOLD

S. 4: Leder
S. 6: Det ser sort ud.
-et besøg hos Kleber.
S. 8: Petitesser.
S. 12: Fotoalbum.
S. 17: Lidt af hvert.
-lidt om klubben o.lign.
S. 19: Køb & Salg.
S. 20: Heavy Metal.
-lastbilnyt fra R.L.I.
S. 22: Renault's historie.
-del 8.
S. 24: Motorsport.

"le Rhombe" er medlemsblad for Club Renault Danois. Optaget stof dækker ikke klubbens synspunkter./ Redaktør: Kim G. Matsen. / Annoncer: 1/1 side 250.- kr. 1/2 side 175.- kr. Sendes til redaktionen (se bagsiden). / Montage og tryk: Palæ Print v. Koch-Hansen.

Leder

Når denne leder læses, har vi netop overstået vores årlige træf. Tilslutningen til det var pæn men ikke imponerende. Der var ca. 35 medlemmer til generalforsamlingen, og dette bevirkede, at vi må indkalde til en ekstraordinær sådan, idet vi skal have sat en formalitet på plads.
Hvis denne skulle kunne vedtages på selve generalforsamlingen, skulle mindst halvdelen af medlemmerne være tilstede. Dette var som sagt ikke tilfældet så derfor indkaldelsen.
Det drejer sig om § 1, at klubbens adresse følger formandens. Det er som sagt kun en formalitet, der kan vedtages ved almindeligt stemmeflertal blandt de fremmødte.
Ellers gik træffet og aftenens fællesspisning som det skulle, ihvertfald efter undertegnedes ringe mening. Herom mere i næste nummer.

Ellers er det lidt tyndt med stof til dette nummer. Der er faktisk intet kommet, så redaktøren måtte selv i arkiverne. Det tager ekstra tid, og dermed forsinkes bladet. Det så ellers så lovende ud sidste gang. Men det kommer vel igen.
Vi er allerede igang med træf og lign. til efteråret, så hold øje med aktivitetskalenderen. Allerede 30. August er der noget ved Silkeborg.
Indlagt med dette blad er følgende:
Årsmærkat indsat på side 2.
Nyt klubmærke til bilrudon.
Indkaldelse til ekstraordinær generalforsamling.
Se efter om det er der, ellers kontakt kassereren. Vi i bestyrelsen håber på et aktivt efterår med stort fremmøde blandt medlemmerne.
-Og der er endnu intet nyt med hensyn til en import af hele Renault programmet.

AKTIVITETER

Sjællands Motorveteraner afholder veterantræf 8-9 August ved Roskilde.
Nærmere information hos:
Vagn Hilstrøm, Jyderup.
Tlf. 03 47 63 00.

Der afholdes skilteløb for bl.a. klubbens medlemmer ved Silkeborg 30 August. Alle er velkomne. Nærmere information: Frank Pedersen.
Tlf. 06 82 74 12.

Amager Rundt bliver genafholdt lørdag d. 5 September. Alle er velkomne fra hele landet. Krav til start er to mand i hver bil og et Københavns kort.
Nærmere information: Kim Søgreen.
Tlf. 01 51 99 76.

I slutningen af September arrangerer Dansk Veteranbil Klub en bustur til Bugatti museet i Moulouse i Østfrankrig. Afgår fra Odense Fredag, hjemkomst Søndag formiddag. Imgen overnatning. Bus med bl.a. køleskab.
Pris 250-300.- pr. person. Indgang til museum 35.-.
Tilmelding efter princippet "først til mølle".
Nærmere information Lars Olsen.
Tlf. 09 96 31 46.
HUSK PAS!!!

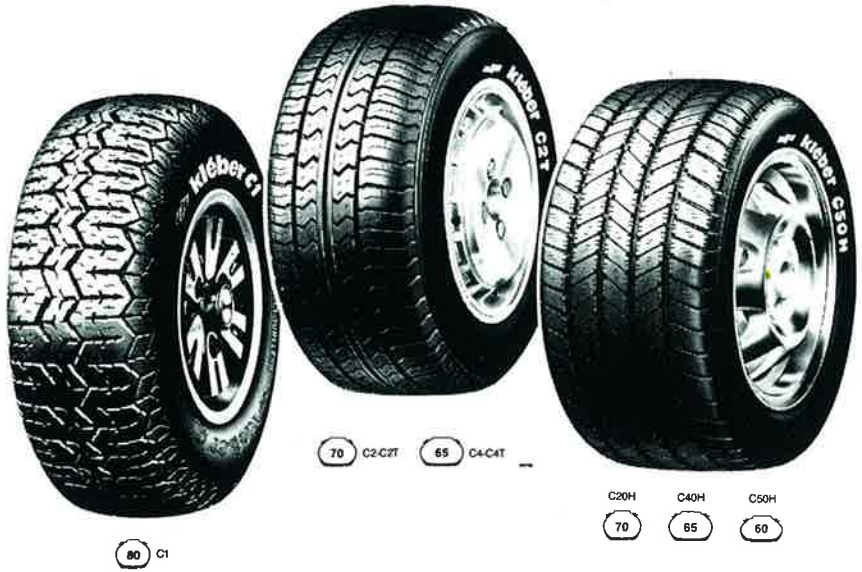
10 Oktober afholdes stumpe marked øst hos Knud Bradsted og Søn på Avedøre Holme. Nærmere information Kim Søgreen tlf. 01 51 99 76.
(Datoen er foreløbig)

31 Oktober afholdes stumpemarked vest i Skive hos K.Ø.Beton. Nærmere information hos Tommy Lind, Skive.
Tlf. 07 52 80 09.

kléber

Frække franske kvalitetsdæk

Sikkerhed. Komfort. Økonomi.



kléber

Nærmere oplysninger tlf. 02-64 68 00 · 06-18 53 00

Et firmabesøg hos Kleber Danmark.

Det ser sort ud

-men det løber rundt!!

I Glostrup, nærmere betegnet Park Allè 380, ligger et firma, der turde være kendt af alle "gamle" Renault ejere, nemlig Kleber. Den danske importør af de franske dæk er velkendt fordi det i tidernes morgen, hvilket vil sige i midten af 60'erne, var en del af Brd. Friis Hansen, der dengang lå på Ringvejen i Glostrup. Friis Hansen var som bekendt Renault importør, men det vidste vel alle.
Det var et ønske fra B.R.F. side at udvide aktiviteterne salgsmæssigt, der fik Kleber til Danmark, eller Kleber Colombes som der stod på de røde "livremme" omkring de nye dæk.
Senere da B.R.F. flyttede til Kornmarksvej i industrikvarteret, flyttede de med. Efter konkursen i Juni -81 videreførtes Kleber selskabet af Den Danske Bank med Ejvy Olsen som daglig leder, indtil Maj 1983, da Kleber blev udskilt fra konkursboet. En positiv udvikling af selskabet har herfra især været mulig p.g.a. en solid og tillidsfuld bank, der troede på firmaets evne til omstrukturering og levedygtighed, og denne tillid har idag båret frugt. Kleber er blandt landets 9 største dækimportører. Banken skabte så at sige fundamentet, og en entusiastisk medarbejderstab skabte den ikke mindre væsentlige "overbygning".

Idag ejes Kleber selvstændigt af direktørerne Ejvy Olsen og Arne Kaag. Huset på Park Allè, hvor der idag er 20 ansatte, har været deres residens siden 1/10 1985.
Udover Glostrup afdelingen, har man også en i Århus.

Salgsdirektør Leif Jensen (titlen blev udleveret under pres) der har været i selskabet i 10 år, og dermed har kendt til "de gode Renault dage", fortæller, at Kleber idag hovedsageligt producerer person-, vare- og traktordæk. I sidstnævnte kategori er de verdens største med en samlet markedsandel på 20-25%, og man har idag 30 års erfaring i disse dæk.

Man sælger herhjemme dæk til autoforhandlere, dækgrossister og diverse maskinforhandlere. Filosofien bag dette er, at man ønsker at omgive sit salg af dæk med størst mulig ekspertise, og man er ikke meget for, at få dem "langet over disken" som mange supermarkedstankstationer idag benytter sig af. Som deres dækekspert i Park Allè sagde:" Dæk er for mange mennesker selv idag, bare noget der er sort og rundt."

Denne opfattelse af en vigtig del af bilens sikkerhedsudstyr vil man gerne ændre lidt på.
Man har i tidens løb været en del involveret i motorsport i Danmark. Mange husker sikkert "Renault 5 Cup" hvor Kleber var en af hovedsponcorerne i følge med moderfirmaet. I -76 fik man den første proffetionelle kontrakt herhjemme med et Opel rallyteam og idag støtter man Team Opel Sjælland. Også et dansk hold i Safari Rally har man leveret dæk til.

Ellers er det ikke motorsport, man beskæftiger sig med, men nøjes med at styrke sin position blandt utallige dækmærker.
Man vil f.eks. ikke have, at vulkaniserer benytter Kleber's dækprofiler eller gamle karkasser til regummirering, for som det hedder: "Sker der noget med dækket p.g.a. for dårlig montering af de nye slidbaner; tja så står der Kleber på dækket, og dermed er det et blevet et dårligt dæk i kundens øjne." Logisk nok vil man gerne undgå den form for "reklame".
Klubben har flere gange nydt godt af firmaets tidligere tilknytning til Renaul. Gennem Mette Hadrup som er Kleber's marketingschef har de næsten konstant siden bladets start, annonceret i det, efter udstillingen i Bella Center i -85 var de med til at reducere underskuddet væsentligt. Premier har vi også fået til vores årstræf, og hvis alt går som det skal, bliver de også involveret i dette års træf på Tåsinge.
Som en modydelse kan vore medlemmer jo gøre så "mange" ting n'est pas?

Som en modydelse kan vore medlemmer jo gøre så "mange" ting n'est ce pas?

Kari G. Matsen

PETITESSER

I sidste nummer af "le Rhombe" viste vi en tegning af afløseren for R 9/11 serien. Her er så billederne af den første færdige prototype. Som det ses, har man tilsyneladende droppet den store buede bagrude, hvilket har givet et par store blinde vinkler bagud.
Men som sagt er det en prototype, så måske ser den endelige bil ikke helt sådan ud, når den præsenteres allerede næste år.
Det er sandsynligt, at den nye model kaldet R 19, vil bevæge sig en smule opad i klassen i forhold til R 9/11. Der vil blive et stort udvalg af modeller helt fra debut'en, og der kommer motorer fra 1,4-1,7 ltr. med ydelser fra 70-130 hk. Den nye 4-ventilede motor kommer med sikkerhed i den nye bil, og måske i flere varianter, men der bliver ingen turbo udgave efter alt at dømme.
Den vil bruge en del af de tekniske komponenter fra 9/11 serien, og fra R 21 kommer bl.a. hele baghjulsophænget. Om der bliver en variant med almindeligt bagagerum som R 9 er ikke helt afklaret. Fra Paris forlyder det, at en sådan udgave måske ikke er nødvendig.
Det er også på tide, at der kommer en afløser for R 9/11 serien. 11'eren har hele tiden solgt rimeligt og altid bedre end 9'eren, der kun opnåede en 19. plads i Frankrig på salgslisten sidste år, kun en skærmbredde fra den 25 år gamle R 4, og den blev overbevisende slået af både R 21 og Citröen BX, der begge er væsentlig dyrere biler.

Renault Espace kommer muligvis med motoren fra den nye R 21 Turbo og 4-hjulstræk. Prototypen eksisterer allerede og dermed skulle den kunne runde 200 km/t. Desuden kan der også blive tale om ændringer i karosseriet især bagtil, således at bagagepladsen, når alle 7 sæder er i brug, bliver udvidet.
Et ændret fortøj med bl.a. øget sporvidde er også igang, ligesom kapaciteten i ventilationsanlægget øges. Den tidligere omtalte V6 udgave af Espace'n er også undervejs.

Syv nye modeller indføres i Renault programmet i år. Disse bliver:
R 21 Turbo Intercooler
R 21 TXE Automatic
R 5 GT 16 S (16 ventiler)
R 9 GT 16 S
R 5 "Basis" som R 4 erstatning
R 25 Injection 160 hk
Espace 4x4

R 21 kan hvis markedet ønsker det med kort varsel udstyres med V6 motoren. Den er forøvrigt under omarbejdning til en 2,8 ltr, måske i en 24 ventil version med over 200 hk.
Der er også en variant med hækdør på vej. Dens koncept og størrelse minder meget om den hedengangne R 16, hvis afløser R 20 aldrig rigtig blev, vel mest på grund af størrelsesforskellen. En regulær coupè af 21'eren er også under overvejelse.

Tilsyneladende kommer der ikke nogen afløser for R 4 foreløbig. Efter planerne ikke før 1990. Den kommer på et forkortet chassis fra 5'erens afløser. Der bliver 3 cyl. dieselmotorer og benzinudgaver med flere ventiler. Tegningen viser en af prototyperne.

I nr. 10 nævnte vi, at der i 1993 kom en afløser for R 25. Den kommer muligvis til at hedde R 40 og bliver måske udstyret med V8 motor.
Iøvrigt kommer den til at dele undervogn med Espace'ns afløser, der i fremtiden ikke mere skal bygges af Matra. Man går måske også væk fra Espace'ns aluminium/glasfiber konstruktion til fordel for en billigere ståkarosse.

PETITESSER

Renault har nu atter hjemmemarkedet under kontrol efter et par års usikkerhed omkring markedsandelene. Peugeot og Citröen (PSA) har koncentreret sig voldsomt om eksportmarkederne med især Peogeot 205 og Citröen BX og har markedsføringsmæssigt efterladt et tomrum i Frankrig, et tomrum Renault med glæde har udfyldt.
Sidste år havde de en andel hjemme på totalt 31,5% og i Europa som helhed 10,7%. Endnu mangler der dog lidt inden de glade dage i starten af 80'erne, hvor andelene var henholdsvis 40,5% og 14,6%. I disse år var Renault nr. 1 i Europa.
De to konkurrenter PSA og Renault har en meget forskellig markedsføringsstil. PSA er meget højrystet og frembrusende i sin annoncestil, en slags "nej, hvor er vi go'e" måde at skabe et nyt image. Også i deres prognoser for fremtiden er de store armbevægelser i brug. I midten af 1986 hed det i en pressemeddelse fra Peugeot, at hele PSA-gruppen, som jo også indeholder Citröen, ville tage 35% af hjemmemarkedet dette år. Da regnskabets time kom blev det trods alle de flotte spådomme kun til 32,1%.
Ligeledes havde man forudsagt, at Citröen BX ville sætte sig på 8% af hjemmemarkedet, uden at have regnet stationcar versionen med. Slutresultatet blev 6,5% - med stationcar'en. Nu fortæller man, at om 4-5 år vil PSA have mellem 12,5 og 13% af det Europæiske marked, nok en smule af en overdrivelse. Man er nemlig oppe imod et par giganter, der allerede sidder solidt på markedet, og så er en eventuel stigning af salget af japanske biler endda ikke regnet med. For VAG (VW, Audi og SEAT), Fiat (Fiat, Lancia of Alfa Romeo), samt GM og Ford er ikke firmaer, der stiltiende vil lade andre hugge sig ind på dem.
Midt i forargelsen over PSA's pralerier, skal det retfærdigvis nævnes, at da Renault var Europa's største, var der heller ikke her mangel på store armsving, men se hvordan det gik!! Er PSA-gruppen i færd med at begå den samme fejl og falde i her-går-det-godt Tornerose-søvn?
For som årene går, bliver det sværere at hente tabte markedsandele hjem igen. For ingen er vel i tvivl om, at Renault hellere end gerne vil være nr. 1 igen, men at jobbet at opnå det er særdeles vanskeligt, ikke mindst når flere og flere fabrikker slutter sig sammen.
Renault er idag blandt de få "selvstændige" fabrikker i Europa, og måske må man også her se sig om efter en samarbejdspartner. Toyota har været nævnt i forbindelse med en fælles motorudvikling (nu var der vel ingen, der fik kaffen galt i halsen??), men da man netop har afhændet sit amerikanske "involvement" til Chrysler (se andetsteds) er det sikkert, at man vil se sig godt for inden et nyt arrangement af den slags ser dagens lys.
Men uanset forskellene på Renault og PSA, har de en ting til fælles. De vil meget gerne holde konkurrenterne stangen på hjemmemarkedet. Importmærkernes andel af dette marked er i 1986 faldet fra 36,6 til 36,4%, måske ikke den store forskel, men set på baggrund af en konstant stigning af antallet af importerede biler siden 1978, kan denne stagnation godt få betydning fremover. Især hvis Renault kan fortsætte sin politik med at nøjes med at sælge biler i stedet for at fortælle hvad de synes om dem selv og fremtiden.

Markedsandele af solgte biler i Frankrig 1986 opgivet i % :

1.	Renault 5	11,5 %
2.	Peugeot 205	10,8 %
3.	Renault 21	7,6 %
4.	Citroën BX	6,5 %
5.	Renault 11	5,0 %
6.	Peugeot 309	4,8 %
7.	Renault 25	3,6 %
8.	Opel Corsa	2,6 %

Vi har i tidligere numre skrevet om en kommende R 21 Turbo. Nu er den endelig på vej. Her er bilen fotograferet under en prøvetur i Nordsverige. Den skulle blive forsynet med en 2 ltr. motor med turbo, der skulle give en samlet effekt på 160 hk en acceleration fra 0-100 km/t på ca. 7 sekunder og en topfart på den anden side af de 200.
Premieren bliver sikkert på IAA automobilmessen i Frankfurt i September. Til forskel fra de andre modeller i programmet, får denne kofangere i bilens farve og en dyb spoiler for og muligvis en bagtil også. Den har ganske vist kørt som prototype både med og uden, men har vist sig mere stabil ved høje hastigheder med spoileren. Bemærk hullerne i bagklappen, sandsynligvis monteringshuller til spoileren.

FOTOALBUM

6 yndige piger viser fransk mode, med tilhørende biler udlånt af de københavnske Renault forhandlere. Billedet er taget i lufthavnen i 1961.

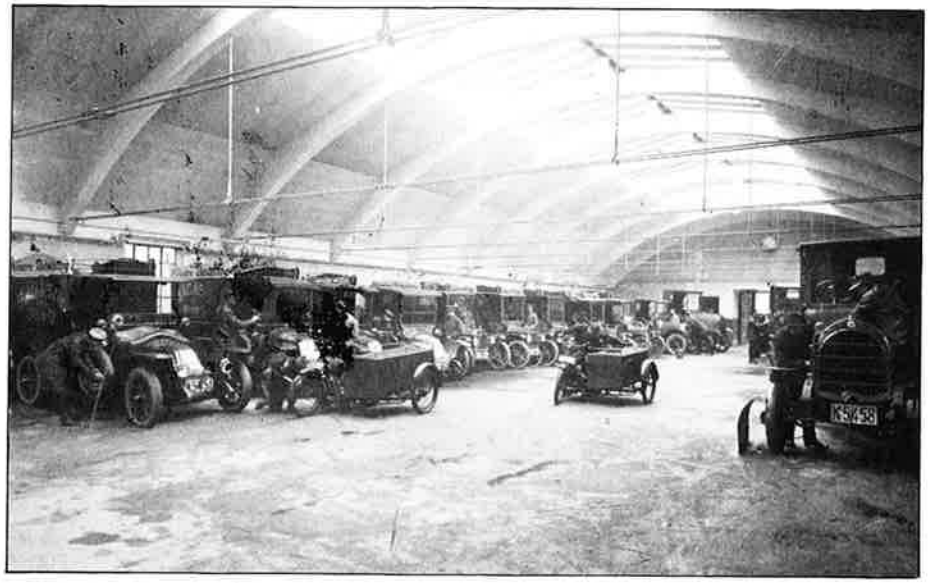
Navnebrødre. Billedet er fra USA, hvor Caravellen har fået en udmærkelse for sin formfuldendthed af "Fashion Foundation of America". Foto'et er fra 1961.

FRA DENGANG DET VAR FØR

Magasin du Nord på Kongens Nytorv anskaffede en del Renault'er. Billedet her er omkring 1906-10, en gammel sag uden vindspejl.

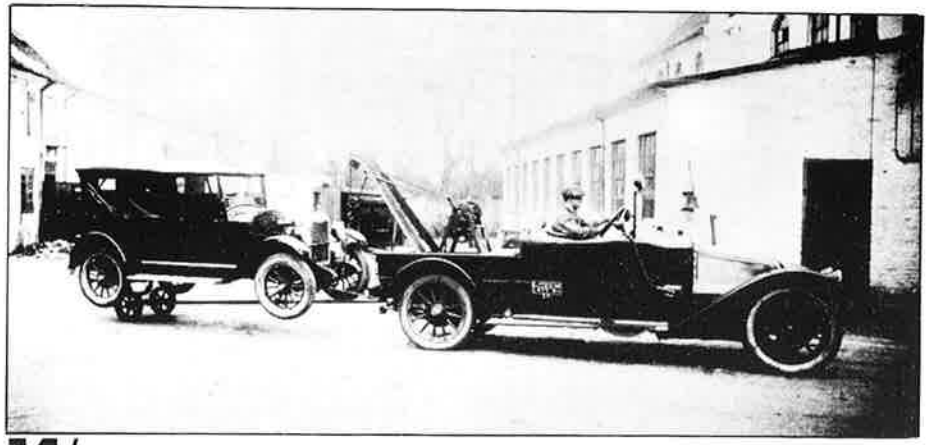
Hvor utroligt det idag end lyder, var Renault engang det altdominerende bilmærke i de københavnske gader. Engang vil sige fra ca. 1905 til ca. 1920. Mange firmaer brugte det franske mærke i deres flåde af biler, og vi vil her vise nogle af disse. I det hele taget har der i starten af bilismens tidsalder været rigtig mange Renault'er i landet, hvoraf en stor del er gået tabt med årene.

At der stadig, omend sjældnere med tiden, kan gøres fund herhjemme er der ingen tvivl om, så måske findes nogle af de gamle mærkefæller stadig rundt omkring som hønsehus o.lign.
Billederne er hentet fra Dansk Veteranbil Klub's blad "Bilhistorisk Tidsskrift" venligst udlånt af Poul A. Bøgh af nogle kendt som vores ubestikkelige kassemester.



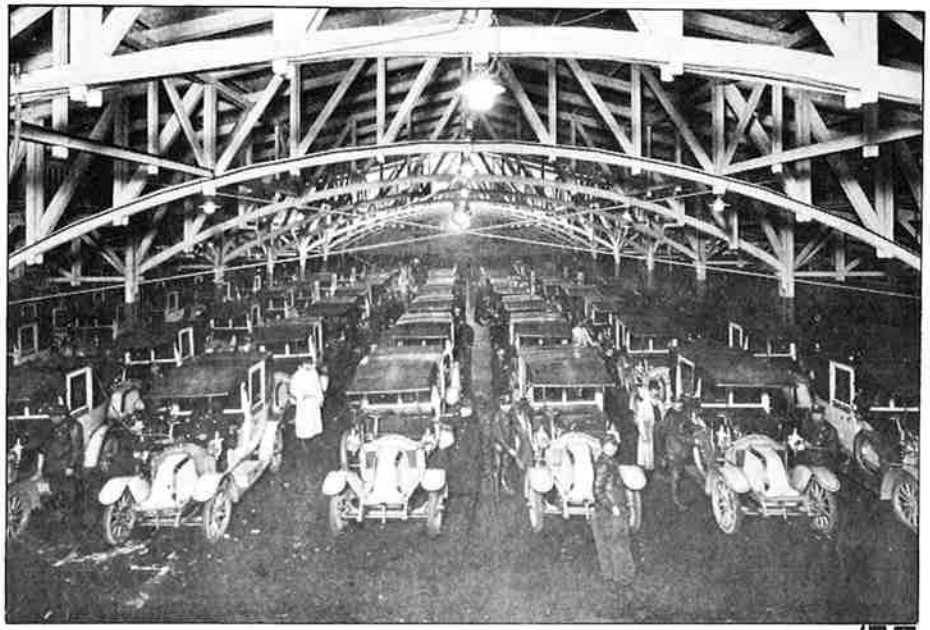
Her et billede fra Magasin's garagehal. Indimellem Renault'erne ses et par Ford T.

Zonens Redningskorps havde et par Renault vogne i sin flåde. Øverst en Vivasix ambulance fra ca. 1927 og nederst en gammel, stor Reanult ombygget til kranvogn. Selvom alle kan se bilens oprindelse, skulle der have været malet "Ford Autoambulance på siden. Billedet er fra Rudkøbing.



Bilhistorisk Tidsskrift 79/1984

Taxamotor havde ikke mindre end 130 Renault taxa'er, såvidt vides alle hvidmalede,dog var de i starten kongeblå med røde stafferinger (øverst) og billedet nederst viser en stor del af dem i garageanlægget i Stoltenbergsgade. Bilerne var næsten magen til de parisiske.



Et rigtigt sommerbillede hvor de kvindelige medlemmer af familien er gået i gang med bilvask, det var måske inden farmand selv syntes det var interessant at have med rengøring at gøre.
Billedet er fra Sydthy Egnshistoriske Arkiv og skulle være fra Hurup. Bilen har en udsædvanlig cabrioletkarosse for tiden, måske en ombygget? Ejeren var cementstøber Mads Chr. Notlevsen og billedet er fra omkring 1917.

Af Kim G. Matsen

LIDT af HVERT!!

Referat fra bestyrelsmøde hos Erik Bülow, Agedrup, med mødested på Tåsinge kl. 10.00.
Tilstede: Kim Søgreen, Tommy Lind, Poul Johannsen, Poul A. Bøgh, Kim Matsen, Frank Pedersen, Benny Pedersen og Vagn Hansen. Eller med andre ord: hele bestyrelsen.

Følg. punkter var på dagsordenen:
P. 1: Årstræf på Tåsinge.
P. 2: Odense Nær Radio.
P. 3: Eventuelt.

Punkt 1: Årstræf.
Bestyrelsen diskuterede forskellige arrangementer, herunder den kendte fælles køretur, som efterhånden er et fast tilbagevendende arrangement. Poul Johannsen og Erik Bülow var jo, som indfødte, næsten selvskrevne som arrangører, og de påtog sig da også opgaven (med glæde. Red.). Endvidere blev arrangementer til børn (og barnlige sjæle) bragt frem. Dette vil Kim Søgreen (og Jeanette) tage sig af.

Punkt 2: ONR.
Odense Nær Radio meddeles om arrengementet på Tåsinge. Heri vil vi forsøge, at give klubben og træffet lidt reklame, så evt. interesserede vil kunne få mulighed for at komme og se på. Poul Johannsen kontakter ONR.

Punkt 3: Eventuelt.
Her blev Kanal Fyn (lokal tv) bragt på bane, men bestyrelsen var ikke sikker på, at man herfra vil bringe noget p.g.a. reklamen for Renault. Erik Bülow og Poul Johannsen henvender sig og spør'. Ligeledes blev det vedtaget, at købe en eller anden form for "premie" til vores eventuelle udenlandske gæster. Endelig strejfedes fællesspisningen for de sidste detailler.

Ref. Poul Johannsen.

Til alle jer i klubben, der vil restaurere deres ældre Renault som f.eks. R 4, R 12 eller R 18 skal være opmærksomme på Toldvæsenets kringlede bestemmelser i den henseende.
Først og fremmest må reparationen ikke overstige bilens handelsværdi. Det vil sige at man ikke må restaurere en bil, der i fri handel ville indbringe måske 20.000 kr. for et beløb, der ligger over dette tal, således at bilens samlede pris nu bliver 42.000 kr Dog gives der et tillæg på 10% af handelsværdien efter vognens fyldte 6. år op til ialt 150% af denne.
En 10 år gammel bil må således reparares for 1½ gang sin handelspris.
Bilens skal have været indregistreret i mindst 6 måneder inden restaureringen påbegyndes, og (dette er vigtigt) restaureringen må ikke foretages med salg for øje.
Alle benyttede dele skal være originale, og bilen må hverken skifte type ellers udseende. Man må altså ikke lave sin R 18 TS om til en GTX 2,0, uden at der skal betales ekstraafgift til staten.
Og så skal genopbygningen foretages af et momsregistreret firma, med en specificeret regning, der skal følge registreringsattesten.
Så ikke noget med "Kurt's Carport" her, hvis man altså vil køre i fred for toldvæsenet. Go' fornøjelse!!!

Der er også kommet nye bestemmelser for indregistrering af veteranbiler, således at alle biler som er førstegangsregistreret inden udgangen af 1950 kan indregisrteres som veteranbil med en deraf følgende væsentlig afgiftslettelse. Nu skal der nemlig bl.a. kun betale 25% af den normale vægtafgift.

Fra prøven ved startbanen.

Den østlige del af klubben afholdt lørdag 28. Marts en køretur Amager Rundt. Det blev en temmelig tynd affære med bare 5 deltagende biler. Der var udsendt invitationer til turen med besked om fortilmelding, men som sagt kun 5 gjorde brug af tilbuddet.
Omtalte invitation blev sendt sent ud og måske var det lige tidligt nok på sæsonen, så vi prøver igen på eftersommeren, at lave arrangementet og håber så på større deltagelse. Sæt lørdagene i September af!!!!

Imidlertid var der spænding nok ved afslutningen på Sølvgades Skole. Det blæste temmelig voldsomt den eftermiddag og under kaffedrikningen i pigegymnastiksalen løde der et særdeles højt brag. En støvsky rejste sig, og under den lå 30 meter stillads, som vinden havde leget med. Thank God var der ingen i gården da det skete, og 2 biler slap med en støvet lak.

Her det væltede stillads i skolegården

Fotos Kim Søgreen

H.C. Hansen ville dog ikke love også fremover at sørge for lignende dramatiske underholdningsmomenter ved træf på skolen. Så med 4 Falck vogne og 2 politibiler, alle ankommet med fuld musik, da resten af stilladset truede med at slutte sig til det allerede nedlagte, parkeret i gården, sluttede festen. Vel mødt igen.

Vores medlemskonkurrence, der som omtalt fik nøjagtig 4(!) svar tilsendt, blev vundet af:

010 Henrik Kirkegaard,

114 Geert Lissau og
201 Bent Eldahl Christensen.

Vi håber naturlig ikke at det var fordi premierne var for små, at der ikke kom flere svar. Eller måske betyder 200.- ikke så meget mellem danskere?
Svarene var som følger:

1. Egeskov 31/5 1984.
2. Renault 4.
3. Les voitures Billancourt.
4. Berliet og Saviem.
5. Fernand Picard.
6. Frankrig's GP 1979.
7. Dauphine, R5, R8, R12 og R17.
8. R 5 Gordini.

Næsten alle svarene var at finde i diverse numre af bladene, men vi prøver en anden god gang.

KØB & SALG

Sælges:

R 12 TS -74. Synet og godkendt som 1600 (16 TS motor). Registreringsafgift betalt.
5 trins gearkasse, Fuego int. Malet i org. Gordine blå.
Pris: 25.000.-

Flemming Johansen.
Tlf. 03 67 14 37.

Sælges:

Renault Dauphine m. org. soltag -61. Synet i 1985. Skal sættes letter istand. Kørt 50.000 km.

Ulla Porsild, Virum.
Tlf. 02 83 08 19.

Sælges:

1 sæt vindafvisere til R 5 gammel model. Org. franske, kun brugt en sommer.
Rep. håndbog til R 14 -76-79 på fransk.
Instruktionsbog til R 8 Major 1965.

Købes:

Til Dauphine -62 købes Solex karburator, lydpotte og kofangere for og bag.

Geert Lissau, Vipperød.
Tlf. 03 48 27 28.

Sælges:

Renault Dauphine -63. Kørt omkring 100.000 km. Skal sættes istand (finish). Evt. bytte med R 4 eller R 5.
Gerne varevogn.
Henrik Bentzen.
Tlf. Ring til redaktionen. 01 55 63 57

HEAVY METAL

Renault Lastbil Import introducerer i disse dage en ny lastvognsmodel i 6 - 9,5 tons klassen. Modellen hedder Renault S 150.09 TI og er forsynet med en sejtrækkermotor på 154 hk fra en 5500 cm³ motor. Den er især beregnet til brændstofbesparelse på 10-20% i forhold til tidligere.
Det mindre forbrug er opnået ved at ændre fødepumpen til en rækkepumpe og ved at ændre indsprøjtningen. Derved bliver også røgudviklingen mindre, og den nye lastbil er derfor miljøvenlig. Renault'en er forsynet med lavprofildæk, der sænker læssehøjden til 86,5 cm. Dertil kommer muligheden for en større overbygning på chassiet.

For 10 år siden begyndte firmaet "Danish Rattan" en produktion af kurvemøbler. Idag eksporterer de for 40 mill. kroner om året. De leverer direkte til forretningerne i Europa og da "Danish Rattan" ønsker at bevare sin position som markedsled-ende og fortsat vil bestræbe sig på at holde et højt serviceniveau, har de netop anskaffet sig endnu en ny lastbil af mærket Renault.

Valget faldt på en R 340, fortæller direktør A. Stylianos, fordi leverandøren Renault Lastbiler i Odense, er specialister i leverancer af volumenkøretøjer. Bilen er opbygget i nært samarbejde de to firmaer imellem.
Den er bl.a. forsynet med højt førerhus, der tillader chaufføren at stå oprejst i kabinen. Hele rumindholdet i kabinen er på 7 kubikmeter mod normalt 5.

Fra træskur til verdensfirma

Renault's historie, del 8

af Michael Steenberg

Pierre Dreyfus' ide om samarbejde de europæiske bilfabrikker imellem, var et forsøg på at skabe en modvægt til USA's enorme bilcentrum i Detroit. Både teknisk og økonomisk var amerikanerne år foran. En anden årsag til Dreyfus' anstrengelser var, at de Europæiske Fællesskab netop var grundlagt og det betød et stort marked for biler. Dreyfus mente, at et samarbejde kunne "lukke af" for USA's bileksport. Amerikanerne havde jo haft alle deres bilfabrikker intakte efter krigen og kunne derfor meget hurtigt opnå høje produktionstal.

Renault's fabrikker i England, Belgien og Spanien fortsatte med at producere på højtryk for at dække markedet. En af Dreyfus' planer gik ud på, at inddele salget af Renault'er i 4 verdensdele. Europa var igang og næste opgave hed Sydamerika/ Man åbnede en samlefabrik i Brasilien i 1958, hvor man tidligere havde samlet Willy's Overland, men nu skulle der samles Dauphine'r. I 1959 underskrevs en kontrakt med Industrias Kaiser Argentina (IKA) om at samle Dauphiner. 3 uger efter dette kom turen til Mexico's Diesel Nacional S.A. (DINA) også om fremstilling af Dauphine'r. Fabrikken havde hidtil samlet Fiat og havde en årskapacitet på 12.000 biler. Andre kontrakter blev underskrevet i Nordafrika med bl.a. Tunis og Algier.

Dem samlede produktion af Renault'er lå på i 1959 på 494.000 biler og dagsproduktionen nåede op på 2200 stk.uden at tælle to andre aktiviteter med nemlig traktorer og Saviem lastbiler. Der var 60.000 ansatte i koncernen og man havde 11 samlefabrikker i Frankrig.

I det hele taget gik det fremad for Renault. Men der var ændringer på vej. De første advarsler komda Dauphine'n netop havde rundet 1 million, fra fabrikkens økonomer. "USA betaler ikke til tiden." hed det. Men direktionen reagerede ikke helt som den burde. "Det betød ikke noget, bare sæt vognene på lager derovre." lød svaret.

Nu dukkede Bernard Hanon's skriftlige rapport frem i hukommelsen. Han havde allered året før advaret om forandringer. Amerikanerne var på vej væk fra små biler. Desuden havde Paris glemt, at små 4 CV'er og Dauphine'r var velegnede til 15.000 km årlig kørsel - i Frankrig. Men de enorme afstande i USA gjorde, at de kom til at køre det 3-dobbelte.

Værkstederne var ganske enkelt ikke istand til at holde et rimeligt serviceniveau, og bilerne fik allehånde problemer. Man satte ganske enkelt deres driftsikkerhed over styr. Resultatet viste sig prompte. For hver gang man i -59 havde solgt 3 biler, solgte man nu i -60 kun 2. En nedgang på 30%!!

Ingen i Billancourt mente trods advarslerne, at det var andet end noget forbigående, og Renault'erne fortsatte med at strømme over Atlanten.

Men Trods alt var Billancourt ikke alene om problemet. Detroit havde i 1960 over 1 million nye usolgte biler stående på lager. Man talte om en nedskæring af produktionen på 40% i 1961. Det slog hårdt på importørerne, der ikke var kapitalstærke nok til at modstå så store nedgange i salget.

Hvad var der så sket. Ja, kort fortalt var USA's økonomi i en slags venteposition til bedre tider. Men det kunne Renault ikke vente på. Man havde et stort produktionsapperat at føde på. Regie's nye topmand i staterne Maurice Bosquet rejste til Paris for at tale med bl.a. Bernard Hanon, der nu pludselig blev hørt. Hvilke løsninger var der på den opståede krise. At bare stoppe eller nedskære det store produktionstal på Dauphine'n var ikke ligetil. Hel apperatet kørte på højeste gear, det vil sige 40.000 om måneden.

Som om de faldende salgstal p.g.a. det tøvende dollarforbrug i USA ikke var nok, viste det sig nu, at gensalgsværdien på Renault'erne var katastrofalt ringe.Det fandt mange kunder ud af, når de skulle sælge dem eller de røg på tvangsauktion, og situationen blev tilspidset af, at hverken bankerne eller forhandlerne ville garantere eller financiere noget som helst.

Efter industriferien i slutningen af August, blev produktionen hos Renault skåret ned. Halvdelen af arbejderne, der alle havde 48 timers arbejdsuge kom nu ned på 45 timer. Men det var ikke nok. I slutningen af September var tallet nede på 34.000 biler og i Oktober byggedes der 24.000 nye biler. Man måtte til at fyre folk. 5% af arbejdsstyrken skulle væk, men her sagde arbejderne og fagforeningerne stop.

Man må huske på, at Renault var statsejet. De ansatte var en slags tjenestemænd. Dem kunne man ikke bare fyre, og desuden havde mange af dem været der i en menneskealder. Der udbrød strejke 19 Oktober 1960. Alle nedlagde arbejdet i Billancourt og hele sagen endte på ministerens bord.

Fortsættes i næste nummer.

Dauphine'r hober sig op på lagerpladserne i USA.

MOTORSPORT

Portugisiske Rally

Rally VM 3. afdeling.

Til alles (også Renault's) store overraskelse, blev det Portugisiske Rally en triumf for Renault, idet Ragnotti blev nummer 2 og Chatriot nummer 5, begge i R 11 Turbo. Løbet startede med en hastighedsprøve på Estoril banen, hvor alle biler blev sendt afsted med 10 sekunders mellemrum, således at der nogen gange var op til 10 biler på banen på en gang.
Først afsted var Juha Kankkunen i en Lancia, der efter Timo Salonen i en Mazda. Efter dem kom Alen i Lancia og Ragnotti i R 11. Mazda'erne havde allerede her problemer idet de overstyrede voldsomt, så først blev Salonen overhalet af Alén og senere af Ragnotti.
Herefter var det Alen, Lancia og Ragnotti, der sloges om føringen. Mazda'erne var allerede begyndt at ødelægge deres tranmissionssystemer og Salonen var allerede inden den første 4. del af løbet var kørt, igang med sit andet differentiale.
På den 4. specialstrækning tog Ragnotti føringen, første gang en 2-

På den 4. specialstrækning overtog Ragnotti føringen, og det var første gang siden det Svenske Rally 1980, at en forhjulstrukken bil havde ført et VM rally. Hans 185 hk stærke R 11 Turbo gik betydeligt hurtigere en Kenneth Eriksson's 200 hk 16 ventilede Golf GTI, men herefter mistede han føringen til Alen efter et forkert dækvalg.
Men Ragnotti smilede skævt. "Bare vent til det atter går nedad," sagde han,"vores Renault'er er lige så hurtige, som de 4-hjulstrukne." På det tidspunkt lå Lancia som 1-2-3. Mazda havde stadigvæk store problemer, Ingvar Carlsson mistede motorkraft og snart var Salonen på sit 3. differentiale. Også Lancia begyndte at mærke de barske veje, især undervogn og ophæng fik sin bekomst.

Renault'erne fortsatte uden de store problemer. Chatriot's største var en punktering og en bagrude, der blev ved med at gå i stykker.

Ragnotti vedblev at puste Alen i nakken med tider der var tæt på dennes. Men hans optimisme kølnedes lidt da man nåede til Regua. "Nu bliver vejene bedre og det er godt for Laccia," sagde han. Adspurgt om hvad der skulle til for at han kunne vinde, svarede han: "Lancia's støddæmpere." De havde det på dette tidspunkt alt andet end godt.
Alen havde faktisk opbrugt hele teamet's lager af dæmpere, og tidligere kasserede blev atter monteret i håb om, at forsyninger snart ville nå frem. En temmelig komisk hændelse bør fortælles her. Lancia's team helikopter fløj mellem servicestederne på ruten p.g.a. de mange skader, men på et tidspunkt lød der en vemmelig lyd, da den landede. Pilotet havde fejlbedømt afstanden til de omkringstående biler, og rotorbladene havde savet sig igennem en parkeret varevogn. Alle ombordværende slap uden skrammer, men piloten måtte udveksle navne, adresser og policenummer med ejeren af varevognen. Forestil jer en skadesanmeldelse under rubrikken: hvordan skete uheldet??
Foran var det igen Alen og Ragnotti med de efterfølgende et stykke bagude. Alen førte her mod slutningen kun med 51 sekunder, og han kørte hastighedsprøver med færdige støddæmpere. På et tidspunkt var hans føring helt nede på 4 sekunder, da endelig (for ham) ankom de nye dæmpere.
Slutningen på det hele blev, at Alen vandt i tiden 7 t. 9 min. 39 sek. foran Ragnotti med 7 t. 12 min. 32 sekunder. Renault'en havde slået en lang række af de 4-hjulstrukne biler, så måske bliver denne sæson alligevel ikke domineret af dem.

Chatriot her med åben bagdør fra Portugal

Sidste nyt:

I det netop afsluttede Korsikanske Rally blev Ragnotti nummer 4. Løbet blev vundet af Bernard Beguin i en BMW M3. Rapport i næste nummer.

Rally Garrigues.

Det Franske Rallymesterskab 1. afd.

Renault 11 Turbno'erne fortsætter med at overraske. I den første afdeling af det franske rallymesterskab, Rally Garrigues, der også tæller til det Europæiske mesterskab, vandt Alain og Sylvie Oreille i deres 11'er deres første store rallysejr.
Der var ellers en stærk opposition, da løbet startede. Bernard Beguin i sin helt nye BMW M3, Didier Auriol i Ford Sierra Cosworth og Jean Francois Mourgues i Mercedes 190 16v. Beguin lagde sig straks i spidsen efterfulgt af Auriol, men denne var hurtigt ude med en ødelagt gearkasse. En af de hurtige Lancia Delta'er var også snart væk. I et skarpt sving ved Aumessas, hvor faktisk alle de 4-hjulstrukne biler havde problemer, rullede føreren Loubet tre gange ned af skråningen uden at nogen kom til skade.
Heller Oreille's 11 Turbo var i starten problemfri. På de første specialstrækninger havde han sit at slås med idet hans elektroniske tændingssystem satte ud hele tiden. Da dette imidlertid blev udskiftet, gik den lille 11'er som smurt.
Oppe foran var Beguin i BMW'en nærmest urørlig. Selv en ødelagt udstødning og senere et par færdige støddæmpere kunne rokke ved hans førsteplads. Bagved kæmpede Mourgues i sin Mercedes for at hænge på. Da der manglede 4 hastighedsprøver sad Beguin pludselig med gearstangen i hånden. Hans mekanikere fik bakset den i anden gear og han gennemførte prøven.

Ved det efterfølgende servicested fik han udskiftet den defekte gearstang, - og så nægtede bilen at starte.
Oreille kørte sig sikkert op igennem feltet til en 3. plads da dette indtraf. Beguin's mekanikere kravlede overalt på bilen. En efter en blev alle delene i det elektroniske tændingssystem skiftet men tiden tikkede indtil næste prøve. Tilsidst måtte de opgive at få den igang. Fejlen blev senere fundet. Det var en defekt koldstartersensor der gav forkerte informationer til anlægget.
Ude på 4. sidste prøve kæmpede Mourgues med sin Mercedes. Hans fortøj føltes "løst" og pludselig var han fører af en 3-hjulet bil. Nu var han også ude af løbet.
Med kun 3 prøver tilbage sad Oreille pludselig med sejren i hænderne. Nu måtte han ikke begå nogen fejl.
Bagved Oreille men med 10 minutter dårligere tid, lå Paul Rouby også i en R 11 Turbo og 3. og 4. pladsen var besat med 5 GT Turbo'er, alt i alt en pæn udgangsposition inden de sidste prøver. I mål i Nimes er Oreille/Oreille stadig hurtigst og dermed vinder af ralliet. De førnævnte Renault'er blev placeret som før de afsluttende specialstræk. En god dag for Le Regie, men de andre vil bide fra sig i de kommende løb, vær sikker på det.

Rally Alpin Behra.

Det Franske Rallymesterskab 2. afd.

Didier Auriol vandt anden afdeling af mesterskabet i sin Sierra Cosworth foran Oreille/Oreille i deres R 11 Turbo. På 3. pladsen kom Bernard Beguin i BMW M3.
Auriol's bil gik denne gang uden de store problemer, bortset fra, at han midt på en hastighedsprøve pludselig ikke havde nogen kobling. Fejlen var et knækket kabel og med det udbedret fortsatte han sit stormløb mod sejren. Beguin blev hele tiden forsinket af små irreterende problemer med BMW'en, og da også gearkassen røg sig en tur, måtte han se sig overhalet af Orille i 11'eren.
Renault'en snart legendariske holdbarhed gav ham 2. pladsen og føringen i det samlede resultat, både i det Franske og det Europæiske Mesterskab.

Criterium De Touraine.

Det Franske Rallymesterskab 3. afd.

Bernard Beguin havde ikke megen modstand i 3. runde af det franske rallymesterskab. Didier Auriol ville hellere forberede sig på det kommende Rally Corsica, og flere andre stærke hold gjorde det samme. Det efterlod ægteparret Oreille i drers 11'er som eneste opposition.
Så Beguin gav BMW'en sin første sejr i år men Oreille på 2. pladsen. Han havde ikke mange chancer overfor BMW'ens mange hestekræfter, men ventede, forgæves dog, på at Beguin's bil skulle bryde sammen.
Søstrene Bertapelle blev nummer 3 også i en 11 Turbo, og Bugalski/Andriet besatte i deres 5 GT Turbo 2. pladsen i Gr. N. Oreille fører stadigvæk serien foran Beguin.

Renault's ikke turboladede 3,5 ltr. V 10 formel 1 motor, som vi før har nævnt i "le Rhombe", er nu blevet lagt på hylden. Den har med sikkerhed været under udvikling i de sidste 5 måneder, og fornyligt blev en prototype bygget i metal, men nogen egentlig testmotor blev aldrig færdig, og den bliver det måske heller aldrig.
Motoren, der pudsigt nok aldrig har været officiel hos Renault Sport mens mange har kendt til den, skulle have været tilbudt Formel 1 teams til sæsonen 88 eller 89. Tilsyneladende har der alligevel ikke været planer om et egentlig Renault team. Men Renault's nye chef Raymond Levy, der overtog Besse's plads, har besluttet, at Formel 1 ikke skal være en del af fabrikkens sportsplaner i de kommende år. Ydermere er omkring 70 af de ialt 100 ansatte hos Renault Sport i Viry-Chatillon blevet forflyttet fra afdelingen.
I fremtiden skal Renault koncentrere sig om at udvikle almindelige biler til motorløb som eksempelvis R 11 Turbo, men også den kommende R 21 Turbo (se Petitesser) skulle udvikles til rallybrug, uden at dette dog er endelig besluttet. At man har skåret kraftigt ned på aktiviteterne ses også på baggrund af, at man ikke har nogen planer for 1988.
Jean Sage og Bernard Dudot, to af de mest kompetente folk hos Renault Sport, er nu uden egentlig arbejde hos dem, Dudot's navn er blevet nævnt i forbindelse med et eventuelt angagement i Formel hos Peugeot. Også verdensmesteren Alain Prost har talt om at ville starte sit eget team i 1989, og han ville have haft Renault's motor med i projektet, hvis de altså ikke havde trukket sig. Han vil nemlig gerne have et helfransk team i Formel 1, så nu bliver det istedet måske Peugeot, der løber med en kontrakt. Ak ja, atter får konkurrenten omtalen.

Fra do dage da Ronnult havde sit eget Formel 1 team. Det er Tambay der her er skrodet ud. Fra 1984 sæsonen.

Stof til "le Rhombe" 12 skal være redaktionen ihænde senest 1. August. Adr. Club Renault Danois, Hveensvej 19, 2300 Kbhn. S.

Nye medlemmer: Poul Bøgh, Jyllandsgade 20, 9600 Års. Tlf. 08 62 32 10.