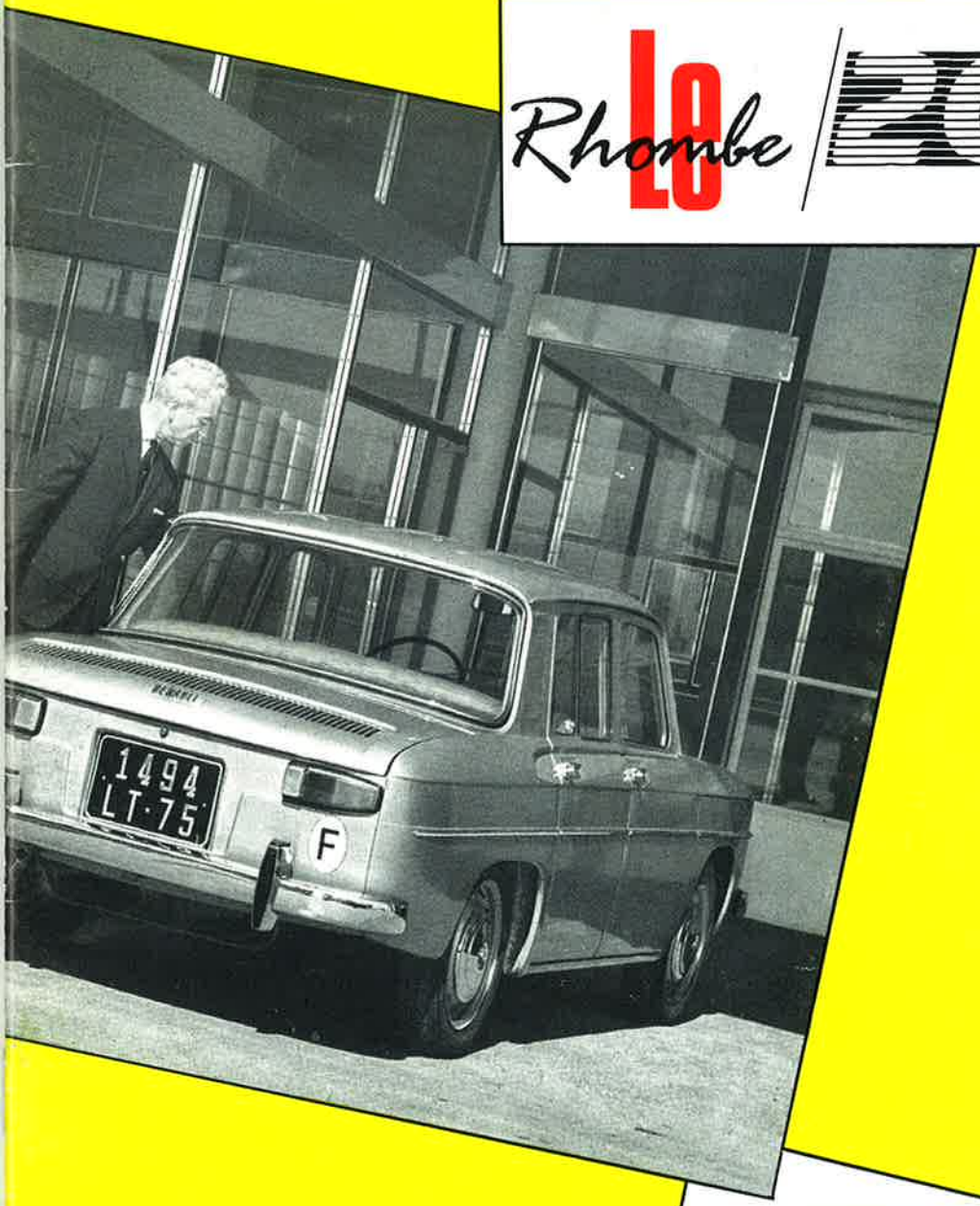
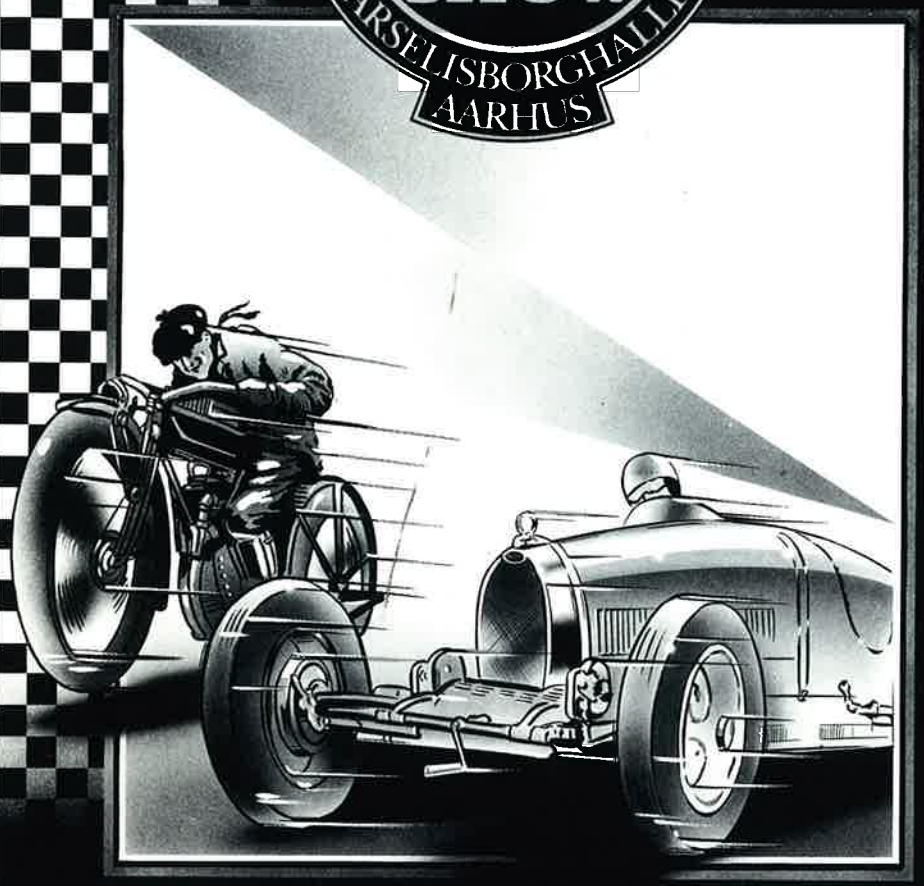
Rhombe LS / 20



Club Renault Danois

PASKEN
'90
CLASSIC MOTOR
SHOW
MARSELISBORGHALLEN
AARHUS



KLASSISKE SPORTSVOGNE
VETERANBILER & MOTORCYKLER
Restaurering · Auktion · Kob-salg · Udstilling · Stumpemarked

Marselisborghallen og Stadionhallerne i Aarhus
3 sidste påskedage, 14.-15.-16. april '90
Daglig åben 10.00-18.00

"le Rhombe" er medlemsblad for Club Renault Danois. Optaget stof dækker ikke nødvendigvis klubbens synspunkter. Redaktion: Jan Keil Jens Olsen, Henrik Steenholt, Michael Herrman. Ansvarshavende redaktør Kim G. Matsen. Annoncer: 1/1 side 300.- ½ side 200.- Sendes til redaktionen. Se bagsiden. Næste nummer ultimo Februar 1990.

Leder

Der er sikkert mange medlemmer, der har undret sig såre over at man udtrykte ønsker i anledning af en højtid, der forlængst var overstået. Det er der naturligvis en forklaring på. Som man måske så i nr. 19 har vi fået sammensat en redaktion, der skulle sørge for, at der kom et bredere udvalg af stof til vores spalter.
Da denne redaktion så for første gang skulle vise, hvad den duede til, blev vi svigtet af vores montageled - uden varsel. Alt til bladet henhørende var parat i starten af November sidste år. Der manglede kun en ting, montagen af bladen til trykning. Og så forsvandt det hele mellem fingrene på os.
Redaktøren var på dette tidspunkt midt i et langt kursusforløb og var dermed ude af stand til at fare byen rundt for at finde alternativer. Det vi reelt manglede var et lysbord med opstregningsark, og klubben kunne da så bare have købt et. Imidlertid er denne investering ingenlunde en billig fornøjelse, så vi kviede os lidt. Dermed lå bladet stille indtil mit kursus var færdigt lige før jul. I en samtale med vores nuværende trykkeri, om noget helt andet, tilbød dette meget flot, at vi da til enhver tid kunne bruge deres lysbord.
Dette blev selvfølgelig hilst med glæde og lige efter jul ringede de til mig. Så var det altså ledigt, og afsted drog jeg hu hej, for ud skulle det blad sgu, og det hurtigt. Dermed røg de famøse ønsker med i lederen, uden at det egentlig blev opdaget.
Sorry! Det mest sure ved det hele var, at en flok entusiaster i redaktionen følte sig lidt til grin, da redaktøren råbte op om deadline osv. i slutningen af Oktober. Men som sagt, denne gang var vi faktisk temmelig sagesløse.
Men det var jo ikke det eneste. Vores julearrangement løb også ud i sandet, for den dato hvor alle de, der skulle stå for det, kunne var stedet optaget af andet arrangement. Nu lysner det dog lidt. Vores stumpemarked her på Sjælland er nu under forberedelse ved Frederikssund, læs om det andetsteds, og vores årstræf er også igang med at tage form.
For ikke at bruge alle vores penge inden det nye år er startet, vil den næste udsendelse blive et blad i foto kopi med diverse meddelelser, køb/salg og lign. Det kommer i April, og nu arbejdes der med mere præcise tidsplaner, det skulle dette blad være beviset på. Der vil komme i-hvertfald et fotokopiblad mere i årets løb, men der skulle mindst komme 3 helst 4 af dette blad, således at der er noget i postkassen herfra ca. hver 2. måned istedet for, som nu, lidt hist og pist.
Så i det nye år håber vi ikke alene at det der kommer fra os, blad, træf m.m. fungerer, men også at I viser interesse for klubbens aktiviteret, når der er nogle selvfølgelig. You know, det virker begge veje. Og ring til os hvis der er noget I er utilfredse med eller savner. Først dêr kan vi gøre noget.
Kim G. Matsen.

ÅRSTRÆF 90

Bliver iår afholdt i Jylland ved Jyllandsringen d. 26. Maj. Mere i næste nummer. Reserver datoen da der er stillet forslag til vedtægtsændring (færre medlemmer i bestyrelsen) så det er vigtigt at I møder talstærkt op. Ellers skal vi til at afholde en ekstra generalforsamling. Spild af tid og penge.

STUMPEMARKED/øst

Afholdes hos Volvo/Renault i Frederikssund omkring 1. April.
Man prøver at time det således at vores træf kan køre samtidig med præsentationen at R19 Chamade.
Derfor er der ingen præcis dato. Invitationer vil tilgå medlemmerne.

Men I kan godt begynde at finde tingene frem, for afholdt - det bliver det.

Classic Auto Jumble '90

11. Maj 1990 afholdes Classic Auto Jumble ved Jysk Automobilmuseum i Gjern v. Silkeborg.

Er nogen medlemmer interesseret i at deltage så kontakt Tommy Lind 97 52 80 09. inden 1. Maj.

I påsken nærmere d. 14. 15. og 16. April er der klassiske biler i Marselisborghallen i Århus. Klubben er tilstede med 3 biler: en 4CV, en Caravelle og en R15. Se annoncen i bladet.

Tommy Lind planlægger et garagesalg for at få solgt nogle af de mange dele klubben ligger inde med. Ring til ham og hør mere. 97 52 80 09.

ANDRE UDSTILLINGER M.M.

Stumpemarked i Herning Hallerne.
10 Marts.

Veteranbiludstilling, Herning-Hallerne 10-11. Marts.

Transport '90. Herning-Hallerne
22-25. Marts.

Camping og fritid '90. Skive.
10-11. Marts.

Legetøjsudstilling. Odense.
21-24. April.

KØB&SALG

Sælges:

R16 TS, mek. ok (ny god motor) men undervogn brudt sammen v. f. hjul. 5000.-
R16TL, pæne dæk, motor ok men nogle elledninger brændt, evt. til reservedele 500.-
R16TL u. motor til res.dele 200.-
Alle er '75 modeller.
4 stk R16 fælge m. pigdæk kun kørt 3000 km i Norge 2000.-
Alt kan evt. afhentes for 6.500.-

Carl Hossy, Roskilde
Tlf. 42 38 76 02.

Sælges:

Mellemste lydpotte R20 TS 250.-
Venstre trekantplade til R4 150.-
V.F. Skærm R4 1123-2106 225.-
H.B. Kofangerhjørne R16 250.-
Hjulnav b. R8-10-Caravelle 400.-
Alle dele er nye og originale.

Kim G. Matsen.
Tlf. 31 55 63 57

Sælges:

Nye glasfiberskærme til Dauphine/Ondine/Gordini f. 625.-
b. 725.-

Henrik Stenholt, Roskilde.
Tlf. 46 32 01 02.

Sælges:

R 18 TS blue met. 1980. Kørt 156.000 km
Bilen er i god stand, i daglig drift og også rustmæssigt velbevaret.
"Bo's veteranbil" sælges grundet for mange biler, for højeste acceptable bud dvs. over 10.000 kr.
Lille motorcykel kan evt. indgå i handelen.

Bo Dinesen, Værløse.
Tlf. 42 48 34 81.

Sælges:

R 18 TS '79.
Velholdt, istandsat, ikke malet så farve kan vælges. Kørt 110.000 km.

Fabriksnye stumper til alle forhjulstrækkere skaffes. Fabriksnye motorer til R4-6-12.

Poul-Erik Andersen.
Tlf. 97 37 41 10.

Købes:
Til R8 Gordini købes originalt luftfilter, delbare 13" Gotti fælge 2 stk samt lygtekranse, 1 eller flere, til ekstralygterne i midten.

Dan-Inge Lövhage
Stenbocksgatan 11
502 39 Borås
Sverige
Tlf. 33 11 28 38.

Husk årstræf 1990.
Det er vigtigt at mange møder op.
Se referat + leder.

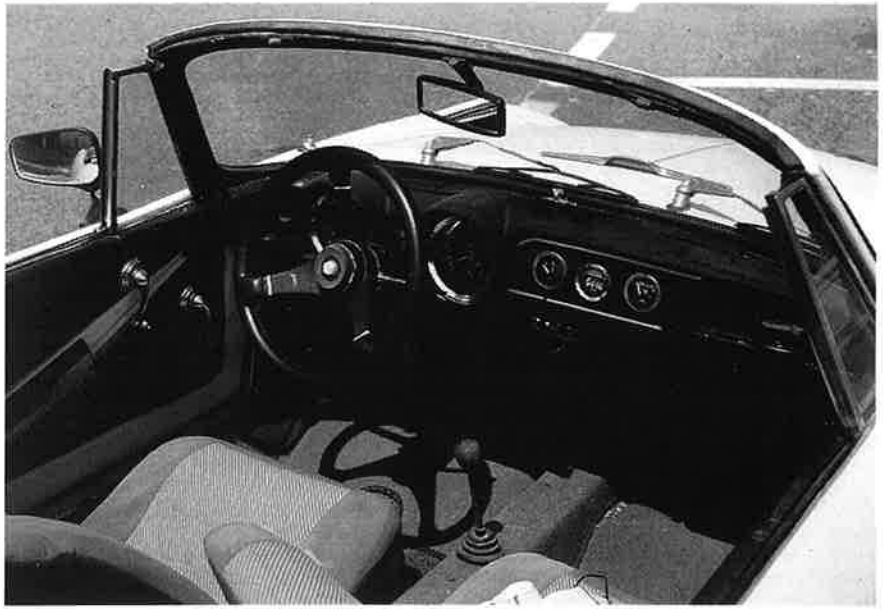
Red..

Mest billeder

Tekst og foto Jan Keil

På vej hjem fra min ferie i Frankrig mødte jeg på motorvejen gennem Tyskland en interessant lille bil, der kørte i inderbanen. Det viste sig, da jeg kom nærmere, at være en Alpine A 108 Cabriolet i en "smørgul" farve. jeg kørte op på siden af den og forsøgte at se, hvor jeg kørte og glo på den sjældne bil -samtidig.
Da jeg desværre skulle ind og tanke op, måtte jeg desværre slippe Alpinen og dreje ind, mens jeg bad en stille bøn om, at den lille gule også måske trængte til en efterfyldning. Og minsandten om ikke.....
Det viste sig dog at være føreren, der trængte til føde, og straks var jeg der med kameraet. Klik klik.
Ejeren af bilen var hollænder, og han havde, fortalte han, hentet den i Spanien. Han mente at vide, at der kun skulle være omkring 10 stykker tilbage af slagsen dernede. Det var altså en temmelig sjælden sag, han havde fået fingrene i.

Imidlertid fik jeg ikke så mange oplysninger af ham, da hans engelske ikke var for godt. Han var også temmelig sulten og træt efter turen fra Spanien, dog ikke mere end at han flyttede bilen, så jeg kunne tage et par billeder.
Jeg har så selv prøvet at skaffe nogle data om bilen. Den er bygget på licens i Spanien, Mexico og Argentina muligvis flere steder. Den spanske og argentinske har jeg ikke kunnet finde noget om, og den mexikanske kun meget lidt.Her blev den fremstillet fra 1965-74 med motorer fra 1100-1300 cc, og der blev lavet ca. 60-70 stk. Bilen blev bygget af det statsejede firme "Dina" og bilen blev derfor kaldt Dinalpin Renault.
Den franske skulle, så vidt vides, være fremstillet mellem 1960-65. Den er bygget på basis af 4CV'en, Dauphine og R8 med motorer fra 747cc til 1108cc. Den har været med både 3, 4 og 5-trins gear, og den vejede mellem 550 og 575 kg. Iøvrigt fandtes den både som coupé og cabriolet.
Hvis der blandt medlemmerne er nogle, der har litteratur om Alpine A 108, er de meget velkomne til at kontakte redaktionen.



PETITESSER

TEGNING
MARK STEHRENBERGER

X57

Superfemmerens afløser, endnu kun kendt som X57, bliver måske ikke en afløser med det samme. Der vil til at starte med blive tale om, at X57 skal være en overbygning af Superfemmeren, således at de billigste 5'ere stadig vil være i produktion ihvertfald endnu et år frem.
Dette vil ikke forekomme så unaturligt, da X57 vil være både større og mere luksuriøst udstyret en sin forgænger. Især indeni vil der være lagt et stort arbejde i at gøre kabinen lækker og funktionel. Programmet indbefatter både 2- og 4 dørs varianter, dog denne gang på samme undervogn. 5'eren er jo 6 cm længere i 4 dørs. Der vil blive en stribe motorvarianter der omfatter hele 19'erens idag også den 16-ventilede. Imidlertid er der en 16-ventilet udgave af 2 liters motoren på tegnebrædtet, som i så fald skulle yde omkring 175-180 hk.
Den skulle kunne komme i både R19 og X57 og skulle bruges til at fjerne enhver konkurrent efter skift til grønt lys.
En 19'er udgave med den nye 12 ventilers udgave af 2.0 motoren, der yder 140 hk skulle gøre 16s motoren overflødig i 19'eren, og dermed åbne vejen for den nye 16 vent. udgave. Denne er især tænkt til en fremtidig rallyudgave med 4x4 og da Peugeot 309 16 v. yder 165 hk, skulle R19 æde den med mælk på.
En af forklaringerne på den lange forsinkelse af 16s motoren har været, at Renault mener, den yder for lidt i forhold til konkurrenterne. Derfor har man forsøgt at hive ekstra hk ud af den med mindre holdbarhed til følge. Så måske er R19 16s kun en overgangsmodel og X57 skulle så blive den eneste med denne motor. Paris udstillingen i September skulle give nogle af svarene.

Nytårshilsen

Fra Volvo Danmark har klubben modtaget en nytårshilsen sendt af informationschef Bent Westergaard. Vi takker og sender ønskerne tilbage med håb om et øget salg i 1990, selvfølgelig helst flest Renault'er. Men det kommer vel næppe bag på vor mærkes importør.
R19 salget er gået temmeligt godt og især efter käringen til årets bil. Nu mangler Volvo bare at vække folk, der tror at alt godt kommer fra Tyskland eller Japan. Go kick 'em Volvo.

Uden tilsætning

Når de forskellige mærkesamarbejder og ejerfællesskaber blandt Europa's bilfabrikker er Renault stadig blandt de største. En opgørelse over bilsalget i 1989 viser, at Ford med 11,7% og Opel/GM med 11.2% i markedsandele er de største. Det må dog påpeges, at begge disse mærker i realiteten har to hjemmemarkeder: Vesttyskland og England (Opel i England er Vauxhall f.eks.).
Herefter kommer VW med 10.2%, Renault med 10.4%. Foran disse to ligger Fiat med 10.7%. I disse tal er VW uden Audi og SEAT og Fiat er uden Alfa-Romeo og Lancia. De nøgne tal viser også at Peugeot alene har 7.9% og Citroën 4.8% altså noget lavere tal end "PSA koncernen" samlet kan fremvise.
Skulle Renault i fremtiden få en partner, skal der ikke meget til at en sådan samlet koncern bliver Europa's største.

"Skilsmisse" ?

De før omtalte samtaler mellem Volvo og Renault vedrørende en sammenlægning el. lign. af de to firmaer, ser ikke ud til at blive til virkelighed i den nærmeste fremtid hvis overhovedet. Skal man tro rygterene er deres forhandlinger standset. Regeringer og fagforeninger i fællesskab har stukket en kæp i fælgen.
Fremtiden vil vise om dette er korrekt, men en ting er sikkert: begge fabrikker behøver en eller anden form for en samarbejdspartner, måske især Volvo, der p.t. har 2% af det europæiske marked. Raymond Levy har udtalt, at for ham betyder det ikke noget, hvis en fremtidig partner skulle blive japansk (gys) sålænge Renault kan beholde sit særpræg. Man vil med andre ord ikke se produkter som f.eks. den nye VW Taro, der i virkeligheden er en Toyota med VW skilt på grillen.

Talløs

Når Superfemmeren's og R 25's afløsere præsenteres bliver det med navne istedet for de nuværende numre. Tendensen ses allerede bl.a. R 19 Chamade, Espace og R 21 Nevada.
Indtil nu har Renault fået registreret ca. 30 navne, der ikke er brugt eller mønsterbeskyttet. Der er andre fabrikker der er gået samme vej f.eks. Fiat, der havde 124, 125, 126 osv. hvorimod Mercedes, BMW, Volvo og Jaguar stadig bruger tal i deres modelbetegnelser.

Tæt på

Familien Pedersen har for en gangs skyld været i Frankrig, og mod sædvane har Lisbeth indfanget et par interessante Renault'er i kameraet. Vi bringer med eneret for Danmark disse billeder. Hvorfor finder andre ikke den slags motiver? Det hele kan da ikke hænge på Lisbeth??
Nå men til sagen. De har været til et "Supertourisme" løb, hvor Renault deltager med den 4-hjulstrukne 21'er og indfanget lidt og godt derfra. En tur til Chartres gav også pote i form af et par Alpiner. Mere, mere!!

Den imponerende 21'er, der igen vinder efter forgodtbefindende.

En Espace i team-farverne manglede heller ikke.

Værs'go. Jean "Jeannot" Ragnotti smiler til vor egen udsendte.

To stk. af de små. Forrest en 110'er, der sikkert kunne få mange aftagere herhjemme. Og så er den rød.

mademoiselle Renault

Historien om Dauphine'n

Af Henrik Stenholt

Den første rigtige fornyelse af fransk bilindustri efter 2. verdenskrig, som var tiltrængt efter mere end 10 år uden, var fremkomsten af Renault's nyeste konstruktion: Dauphine'n. Den nye søster til 4CV havde samme "far" nemlig Fernand Picard, og han var klar med motoren allerede i 1952. Den mindede meget om 4CV'ens i opbygningen. Testet på vanskelige veje i Spanien og endelig fastlagt til en cylindervolumen på 845 cc.

Dauphine nr. 1 løb af samlebåndet i December 1955, men den blev først officielt præsenteret i Palæ de ChalIiot 6. Marts 1956. Ved denne lejlighed fyldte den hele suiten med begejstring. Den havde været i produktion hele vinteren og var nu klar til det købehungrende publikum.

Bilen blev fra starten leveret i flg. farver: sort, Dauphine blå, rød, duebeige, sandgul og grøn. Begge fordøre var forsynet med udvendige låse og de bagerste kan låses indefra. Hjulene var med stjernefælge og en pyntekapsel som 4CV. Disse bibeholdtes frem til Maj '57, hvor den kom med pressede pladefælge og en ny navkapsel med en lille kobberring, som '58 model, forøvrigt den eneste årgang med disse. Imidlertid fortsatte leveringen af Dauphine'r til enkelte lande med stjernefælgene indtil det store lager af disse var opbrugt. 4CV'en skiftede også fælge ved samme lejlighed.

Ved afholdelsen af den store biludstilling i Forum i '56 havde Brd. Friis-Hansen håbet at kunne få en af de nye Dauphine'r til at stå på deres stand, men ak, den kom 14 dage efter udstillingen lukkede.

Den første Dauphine. Bemærk "søstjernehjulene".

Forlygterne var indbyggede i forklappen og havde konkavt glas. Det holdt disse mere rene hed det i katalogrene. Det var noget med nogle hvirvler der opstod når man kørte. Den var selvfølgelig forsynet med hækmotor og bagagerum for. Klappen hertil åbnedes indefra kabinen. Fordørene havde trekantvipperuder og nedrullelige sideruder, bagdørene havde skyderuder. Adgangen til reservehjulet skete ved at trække i et håndtag forrest i bagagerummet. Dette sad nemlig under dette og kom til syne bagved nummerpladen. Dette var til stor glæde for familien, når bagagerummet var fyldt op på ferieturen, og man så punkterede.

I interiøret var der de samme små pedaler som i 4CV, seperate forsæder og bænkebagsæde. Loftbeklædning, dørbeklædning, handskerum, sæder og solskærme var i bomuld. To egeret rat, kontakter som 4CV (ny type), rektangulært instrumentpanel med cirkelbuespeedometer og thermometer, men ikke triptæller og ur.. Varmeanlægget var med varmeplader bag køleren (ikke særligt effektivt). I Danmark blev der på front og forskærme monteret Ermax blinklygter.

Motoren i Dauphine type R1190 ventoux 670 ydede 30 hk/SAE v 4250 o/m. den havde 3 fremadgående gear og et bak, 1.gear var ikke syncroniseret. De Schweitz'iske modeller havde iøvrigt langt tid før resten af markedet 4 trins gearkasser.

Tekniske data:

Affjedring: Skruefjedre med hydr. teleskopstøddæmpere, stabilisatorer på forhjulene.

Hydrauliske tromlebremser på alle hjul. Dæk 135x380 eller 5.00x15.

Batteri: 6v 75/90 Ah.

Selvbærende monocoque karosseri, længde 395, bredde 152 og højde 144 cm. Akselafstanden var 227 cm. Vendediameter 910 cm. Vægt 630 kg.

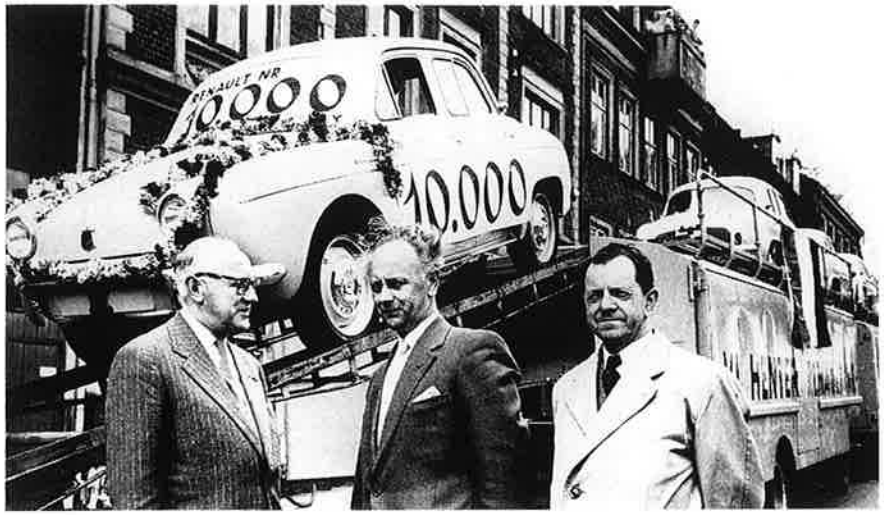
Tophastighed 115 km/t.

Benzintank 32 liter.

Motorolie 2½ l og gearkasse 1 l. Køleren rummede 4.4 liter.

Et sportsligt talent i 4CV'ens spor gav Dauphine'n et fronemt forløb i sin sportslige karriere. 26. April 1956 besatte den de 4 første pladser i sin klasse i Mille Miglia løbet, 3. September s.å. bliver det til en klassesejr i Tour de France Automobiles. I November bliver en tredobbelt klassesejr i Tour de Belgique. Desuden vider den en totalsejr i Tour de

Andreas Uddling's 57 Dauphine fotograferet på Egeskov.



Renault nr. 10.000 ankommer til Kolding i Maj 1957. På hjulene ses det tydekigt, at der er tale om en 58 model.

Corse ralliet på Korsika.

Disse succes'er forstærkede den kommercielle succes for Dauphine'n. Som før nævnt kom den ikke til Danmark inden biludstillingen lukkede, men blev præsenteret ved en reception 10. Marts 1956 i København. Det skal dog nævnes at den allerede havde været i Danmark i et stykke tid i al hemmelighed.

Prisen for en Dauphine blev efter ønske fra Renault lagt, så den var konkurrencedygtig over Folkevognen, og blev således 16.360.- Den faldt dog i de følgende år og kunne i 1961 erhverves for 14.398.- I forbindelse med præsentationen og prisforhandlingerne var en af Renault's direktører, Georges Ragache kommet herop.

Produktionen på den nye fabrik i Flins var i starten på 80 biler pr. dag, herefter øgedes den til 600 stk og toppede i 1961 med en dagsproduktion på 2000 Dauphine'r.

I Maj '56 kommer de første modifikationer, idet man nu kan få stålskydetag og Ferlic-kobling. I Oktober bedres komforten med et mere effektivt "Sofia" varmeapparat. Ved udgangen af 1956 har mere end 180.000 eksemplarer forladt fabrikken.

På udstillingen i 1957 præsenteres en ny farve: svenskergrå!! Nye indvendige dobbeltforstærkninger på bagakselen. Støddæmperne ændres til dobbeltvirkende, himmelen og samt solskærme ændres til plastmaterialer. Stjernehjulene ændres til pladehjul og forsynes med forcromede hjulkapsler med en kobberring i midten. I Juni '57 flyttes startsvinget fra bunden af motorrummets højre side til til venstre inderskærm i bagagerummet. Som følge af de nye fælge ændres også bremsetromlerne. Produktionsrytmen er nu øget til henimod 1000 biler pr. dag. Ca. halvdelen eksporteres.

R 1091 Dauphine/Gordini

I December '57 ruller den første Gordini af samlebåndet, officielt dog først i Feb/Marts '58. Dette var en Dauphine med forøget effekt dvs. at den ny yder 37 hk/SAE v 5000 o/m. De ekstra 7½ hk er hentet af Armedee Gordini ved at ændre indsugningen og ventilerne. Renault bad om små omkostninger ved effektforøgelsen og det tvang Gordini til at benytte de seriemonterede ventiler. Efter disse modifikationergår motoren endelig godt, med en god trækkraft og kultiveret gang. De ekstra heste kombineret med et 4. gear giver en tophastighed på 128 km/t. Denne vogn får navnet Dauphine Gordini med Gordini skrevet på en pil på motorklappen. Kompressionsforholdet er 7.6:1 og motoren er genkendelig på den større manifold. Dæk: 145x380 eller 5.50x15. Speedometeret går nu til 150 km/t. Produktionstallet er nu på 1200

biler om dagen.

Til '58 modellen kommer der 3 nye farver: himmelblå, beige og koral. Plastinteriøret så som rat, håndtag o.lign. bliver nu elfenbensfarvet istedetfor lysegrået. Forsæder og dørbeklædning ændres og de små 4CV pedaler bliver større. Speederpedalen bliver af rulletypen. Luftfilteret bliver nu et oliebadsfilter monteret direkte på karburatoren. Ligeledes kommer der en mere effektiv dynamo, 30 amp 180 w. Der kommer nu også gummiliste i kanten rundt om bagagerummet. I Marts '58 ændredes defrosterkanalen til to mindre åbninger. En ny køler omslutter nu hele ventilatoren. Ved samme lejlighed udskiftedes de indvendige dørhåndtag fra løshængende metalhåndtag til faste af plastic. 15. April fjernes betjeningen af kølergardinet og vandpumpen modificeres betjeningen af varmefordelingen sker nu fra to trækhåndtag. Kompressionen øges til 7.75:1 og i Juni kommer der nyt svømmerhus på karburatoren. I August kommer der en ny strømfordeler med vacuumregulator.

I September '58 kommer årgang 1959 med farverne sort, rød, blå, capri, blå durarry, irsk grøn, pompadourgrå. Navkapslen ændres til helforcromet uden kobberringen. Stoffet i interiøret bliver nu mønstret istedetfor stribet og støddæmperne ændres atter. Sædestillingen ændres og der er et nyt låg på oliepåfyldningen. Sluttelig lakeres instrumentbordet nu med krympelak. Tagblinklygterne og pyntelister bliver nu forcromede mod før da de var af aluminium. Disse ændringer gælder både R 1090 og 1091. Desuden blev gearkassens oliekapacitet øget til 1¼ liter ligesom skifteafstanden i denne øgedes.

Læs forøvrigt "Renault's historie" i le Rhombe nr 9 og 10, der omhandler lidt om Daupine'ns tilblivelse. (Red)

Fortsættes.

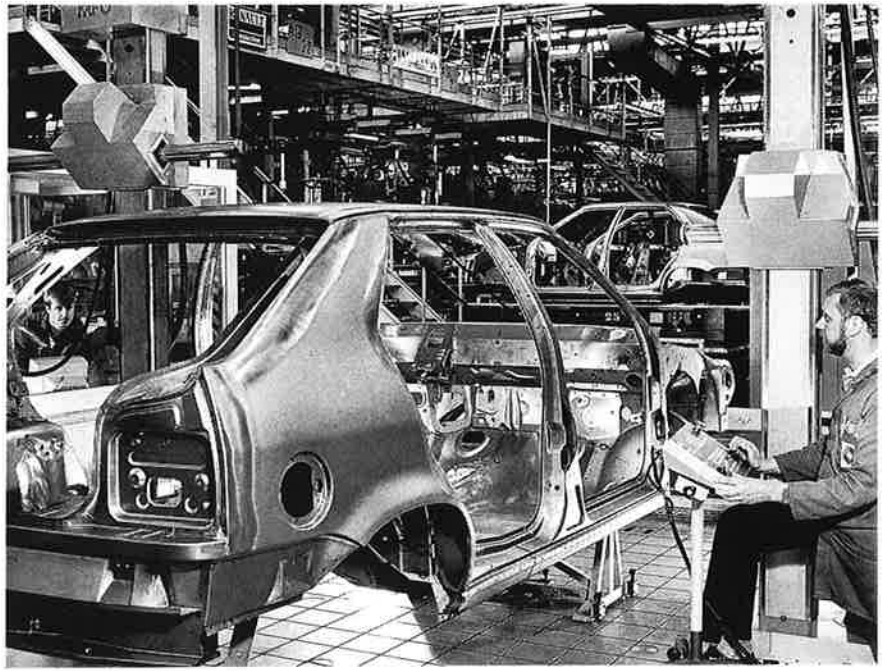
En Frankrigstur er altid sjov

Af Henrik Kirkegaard

I dagene 12-15 Okt. sidste år havde jeg den store glæde og fornøjelse som personvognsværkfører hos Volvo/Renault, at deltage i den årlige tekniske konference, som denne gang var planlagt til at skulle finde sted i Frankrig.
Turen var, som altid hos Volvo, timet og tilrettelagt ned til mindste detaille, og alt foregik efter en nøje tilrettelagt tidsplan, hvor et af højdepunkterne var et besøg på Renault's fabrik i Douai, hvor produktionen af R 19 finder sted.
Rejsen startede for mit vedkommende torsdag, hvor jeg sammen med 4 andre fra det Midtfynske tog afsted over til "Øen" for at overnatte på et hotel tæt ved Kastrup Lufthavn. Vi skulle nemlig være i denne allerede kl. 05.30 fredag morgen. Det var tidligt, men trods få timers søvn, mødte alle 110 rejsedeltagere rettidigt i afgangshallen.
Præcis halv syv var vi "ready for take-off" i et fantastisk fly, en Boing 747 Jumbo jet fra Thai Air med plads til 500 pass. Det var en utrolig oplevelse at flyve med sådan en kæmpe. Kl. 08.20 landede vi i Aeroport Charles de Gaulle udenfor Paris. Efter div. formaliteter gik vi ud til to ventende busser for at køre de ca. 200 km nordpå til Douai fabrikken. Under køreturen var der servering af mad og drikkevarer.
Efter en lækker middag på et hotel ikke langt fra fabrikken, var vi nu klar til ihvertfald for mit vedkommende, turens højdepunkt. Vi startede i et udstillingslokal med at se de to nye 19'er udgaver: Chamade og 16s'eren. Det havde nær kostet mig mit kamera, for fotografering var åbenbart forbudt fandt jeg ud af. Efter et længere foredrag, begav vi os så ud på en 8 km lang gåtur, hvor vi så praktisk talt alt, lige fra de store stålruller til det færdige produkt. Det var en stor oplevelse, der kunne få selv den mest indædte Volvo mand op på stikkerne.

Vort Chateau Hotel.

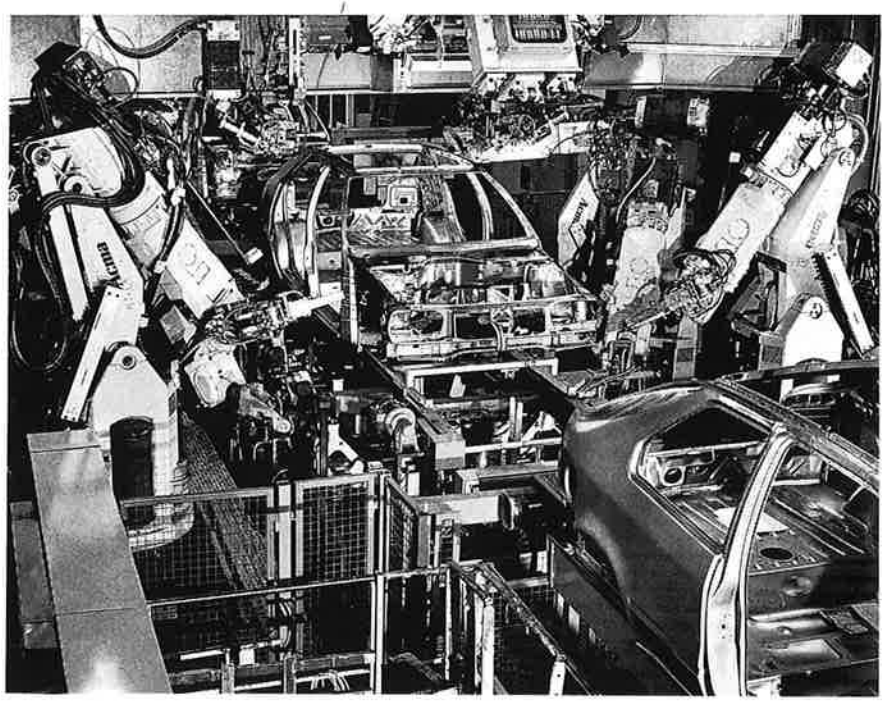
Ankomst til fabrikken i Douai.



Fabrikken er en af de mest "robotiserede" af Reanult's virksomheder

Efter at have modtaget en lille erindring, forlod vi så Douai for at køre til vores hotel, som ikke bare var et sådant, næh det var skam nærmest et slot: Le Chateau de Montuillargenne. Det ligger ca. 40 km. nord for Paris o g er en del af et større slot, der har hesteopdræt med ca. 3300 hypper (levende).
Lørdagen gik med selve konferrencen, hvor vi vender alle vores daglige problemer og med indslag fra div. Renault folk bl.a. Jean Fontaine, som er ansvarlig for det danske marked m.m. Om aftenen blev der serveret galla middag, 5 retter mad med litervis af rødvin og Renault cognac og fri bar bagefter. Det blev meget sent - så vidt jeg husker!!
Efter hele to timers søvn var klokken sør'me allerede 7, op, morgenmad, afsted til lufthavnen kl. 8.00 (frisk og udhvilet). Vi havde god tid i lufthavnen til shopping og ca. kl. 13.00 landede vi i København efter en behagelig og oplevelsesrig tur. Efter denne får man den opfattelse, at Volvo har indset at man har at gøre med et kvalitetsprodukt som SKAL kunne sælges i Danmark. Dette indebærer, at man får omvendt de sidste indgroede Volvo sælgere/værkførere.

Fotos: Renault Service Publique
Henrik Kirkegaard.



Regie ruller igen

Interviuw med Patrick Faure
Redigeret af Michael Herrman

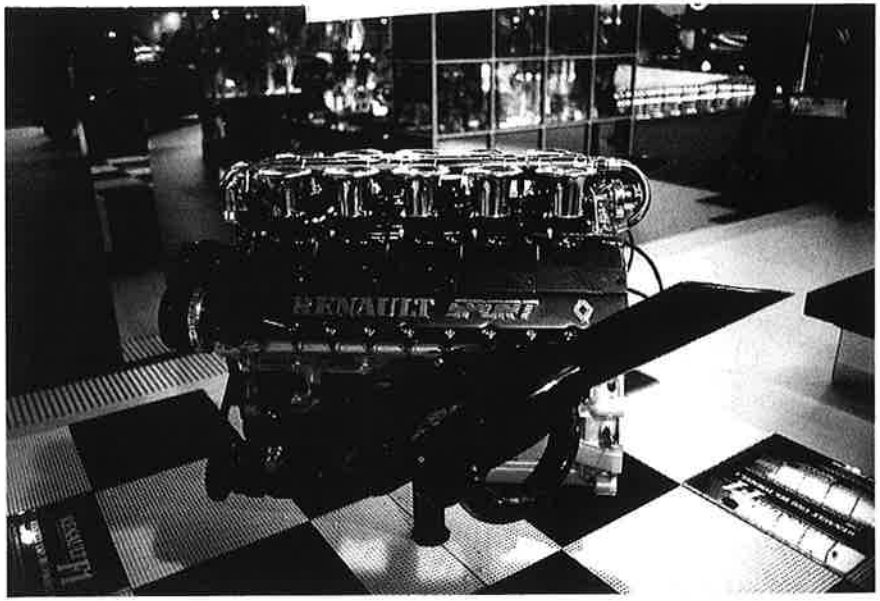
I Rio i April iår skulle en Renault motor igen deltage i et Formel 1 Gran Prix for første gang siden 1986 stedet var Autodroma Nelson Piquet i Rio, Brasilien, og forventningerne var store. Adskellige tests havde vist sig lovende for V 10'eren, og i Formel 1 kredse sagde man, at Renault motoren havde den "fedeste" lyd, man havde hørt længe.
Det engelske Williams Team havde skrevet kontrakt med Renault Sport og de to racere skulle køres af belgieren Thierry Boutsen (bil nr. 5) og Riccardo Patrese, Italien (i nr. 6).
Præsidenten for Renault Sport, Patrick Faure fortæller her om baggrunden og forventningerne. Faure er 43 år og jurauddannet. Han har været hos Renault siden 1979 og har siden 1986 siddet i direktionen.

Den 7. Juli 1988 bekendtgjorde Renault sin tilbagevenden til F 1. Hvad var grunden til bruddet i '86?

Der var flere grunde til denne triste beslutning. Vore resultater var for dårlige og vi kunne ikke finde et topteam til at aftage V6 Turbo'en Lotus gik til Honda, og flere uoverensstemmelser med Williams og McLaren fjernede også dem som aftagere. Og da vi ville være med i toppen, ville vi hellere trække os ud. Det er mediemæssigt vigtigt at blande sig med vinderne. Da dette ikke umiddelbart var muligt, trak vi os tilbage for at genvinde fatningen.

Nu hvor Renault igen kører med overskud, var det altså muligt at vende tilbage til F.1?

Renault's V10 motor, her udstillet på IAA i Frankfurt.



Vort faktiske mål var en re-premiere i '90 sæsonen, men der var flere ting, der spillede ind. Frank Williams pressede på, idet han ville igang hurtigst muligt, således at man var fuldt "tilpasset" til '90. Og flere tests havde bevist, at vores motor var langt bedre end umiddelbart forventet. Og så gav Raymond Levy (Renault's direktør. Red.) grønt lys til at tage skridtet.

Da man trak sig i '86, havde man altså forberedt sin tilbagevenden?

Helt korrekt! Der har aldrig været tale om at lukke Renault Sport og miste al vores motor know-how. I foråret '87 gik Bernard Dudot og hans team officielt igang med en fremtidig F.1 motor, og i slutningen af samme år var den første prototype klar til test. Den var forøvrigt utrolig effektiv.

Renault valgte altså at satse udelukkende på motorområdet?

At bygge en motor er én ting, og her har Renault Sport stor ekspertice, og vi arbejder tæt sammen med Renault's motorudviklingsafdeling. Men at fremstille et F.1 chassis er en anden ting, og her er Williams de sande mestre. Det er ikke tilfældigt at de har vundet konstruktørernes VM 4 gange i løbet af de sidste 10 år.

Tror De, at man som motorleverandør får tilstrækkelig mediedækning?

Ganske afgjort. Se på Honda. Se på virkningen af offentliggørelsen af Renault-Williams samarbejdet. Vi blev overskriften i 2 af 3 store nyhedsudsendelser i fransk TV. Men for at udnytte dette "medieshow" omkring F.1 Grand Prix er vi nødt til at være blandt de 3 bedste. Den bedste motor i det bedtse chassis med den bedste kører -og så en smule held. Der må ikke satses på chancer.

Hvorledes er partnenskabet med Williams organiseret. Hvem udpeger f.eks. kørerne?

Kørerne udvælges af Frank Williams og hans team, men naturligvis skal vi med på råd. Det er et virkelig godt partnerskab. Enhver dominerer på sit eget felt.
Renault nyder stor respekt i motorsportskredse. Vi har et specialiceret F.1 motorteam og er de eneste, der kan foretage de afgørende beslutninger på dette område. Husk på, at Lotus' Renault Turbo motor i '86 regnedes for en af de bedste.

F.1 engagement kræver enorme investeringer. Bliver der råd til at deltage i andre motorsportsgrene?

Prisen for vort F.1 program er høj, men ikke urimelig høj, når man tager de mange mennesker, der følger sporten i betragtning. Derfor er det nødvendigt at vinde, og det er det Renault Sport har som mål.

Thierry Boutsen i sin Williams-Renault. Billedet er fra Canada's Grand Prix, som han vandt foran Patrese, sin teammate.

Vi skaber et image for Renault, og om vi skal satse på andre motorsportsgrene, er noget salgsafdelingen afgør.

Renault vender tilbage på et tidspunkt hvor Honda dominerer. Er dette ikke risikabelt?

Vi er klar over udfordringen fra McLaren og Honda, Prost og Senna, men vi møder med et stærkt team med meget målrettede hensigter. Men vi vil ikke lade os knække af dårlige resultater i starten. '89 vil være et "indkøringsår" og vi forventer ikke at vinde Grand Prix'er. '90 er vort virkelige mål.

Referat fra bestyrelsesmøde

Bestyrelsesmøde afholdt hos Kim Søgreen d. 27/1-90.

1. Bladets fremtid.
2. Årstræf maj 1990.
3. Lokaltræf.
4. Klubbens økonomi.
5. Film.
6. Eventuelt.

1. Bladets fremtid blev endnu engang drøftet. Og der blev diskuteret hvorvidt man kunne spare på de dyre bladudgifter, det blev vedtaget at vi ville udsende nogle blade i en anden form "fotokopi". Blad redaktionen arbejder med dette emne.
2. Årstræf skal som bekendt (blad nr 19 side 15) foregå på Jyllandsringen. **Datoen er DEN 26 MAJ.** Der kommer mere om årstræffet når indbydelserne sendes ud.
3. Lokaltræf. Der blev snakket meget om hvorfor der ikke har været nogle træf på Sjælland. Kim 2 kunne meddele at det vor fordi at han havde været udstationeret i Jylland og derfor ikke kunde lave noget. Efter sin hjemkomst havde Kim 2 få et nyt arbejde, og havde derfor prioteret det højere end klubben. Men der er håb forude fordi der er andre der vil lave et stumpemarkede senere.
4. Klubbens økonomi blev drøftet. Grundet nedsættelse af bladudgifterne ville økonomien, efter sine, blive bedre.
5. Eventuelt. Hertil havde Poul Johannsen nedskrevet ved sidste møde, at vi skulle nedsætte bestyrelsen's antal skulle nedsættes. Dette kræver en ændring af vore love. Vi ville gerne nedsætte antallet fra 9 til 7. Så mød op på generalforsamlingen d. **26 MAJ** så vi bliver fri for at holde en ny generalforsamling.

Referat: Kim 2.

HUSK 26. MAJ

God sæson i 1990

Når man kigger tilbage på Formel 1 sæsonen '89, kan man roligt antyde, at Renault var med til at præge scenen fra start til slut. Ricardo Patrese åbnede sæsonen i Rio, Brasilien med at føre løbet indtil motoren udåndede, og Thierry Boutsen rundede af med at vinde det sidste løb i Adelaide i Australien i forrygende regnvejr. I løbet af sæsonen var de to Williams kørere jævnlige gæster på sejrsskamlerne, og i Canada blev det til en flot dobbeltsejr, forøvrigt også i regnvejr.
Efter at slutstillingen er gjort op, ender Williams på en sikker 2. plads efter McLaren i konstruktørernes VM. Blandt kørerne blev Patrese nr. 3 og Boutsen endte som nr. 5 kun ét point efter Nigel Mansell. Nogle vil måske hævde, at de gode resultater kun kom når de "store" udgik, men nej. I Ungarn havde Patrese pole-position og var urørlig i front, indtil en småsten punkterede hans køler på 52. omgang. Der var til dette indtraf ingen som truede ham med overhaling.
Vigtigt er det også at tage i betragtning, at det er den første sæson i Williams-Renault samarbejdet, samt at motoren er nyudviklet (det varede jo flere år inden Honda kunne gøre sig gældende i F 1), og den vogn man anvendte i første halvdel af sæsonen, var sidste års model, designet til en anden motor. På de betingelser er der vel ingen, der forventer et VM i første forsøg. Man har jo hele tiden lagt vægt på, at de store resultater først er budgetteret til '90 sæsonen, så alt taget i betragtning, kan man vist med sindsro antyde at sidste år forløb over alle forventninger.
Og så kan vi jo se frem med spændning til dette års sæson. "Vi forventer at blive verdensmestre i '90 eller '91" har man nyligt bekendt fra Renault Sport.
Michael Hermann.

Verdensmester

Den franske rallykører Alain Oreille vandt det afrikanske Rally Cote d'Ivoire i en Gr. N Renault 5 GT Turbo og sikrede sig dermed verdensmesterskabet i Gr. N.
Han havde ellers modstand nok i både større og kraftigere biler så Lancia Delta Integrale og Audi 90 Quattro samt flere japanere. Men efterhånden faldt de fra og sejren var franskmandens. Det er rart at se Renault helt fremme igen. Og Ragnotti har kørt testkørsler i en R 19 16s'er hele efteråret og så vidt vides endda i en 4-hjulstrukket version. Måske ser vi dem atter på sejrsskamlerne i rally VM.

Løbsovesigt for 1990 med Renault deltagelse.

Formel 1

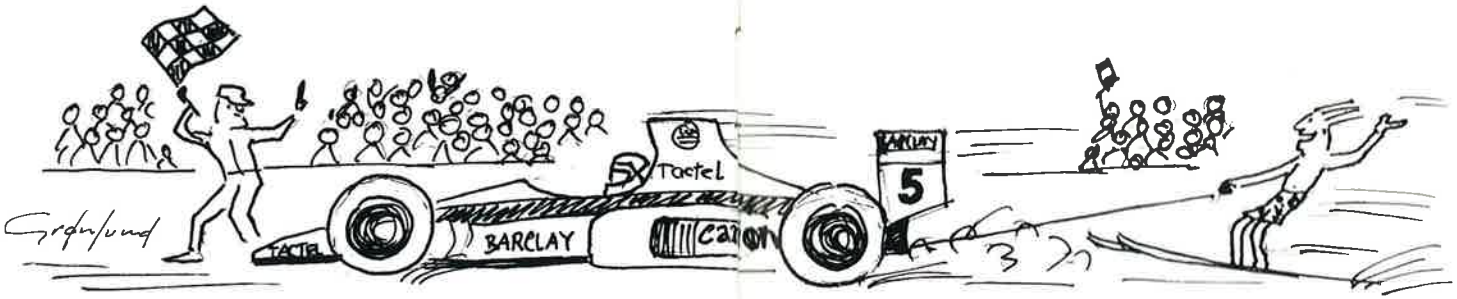
11/3 Phoenix - USA
25/3 Interlagos - Brasilien
13/5 Imola - Italien
27/5 Monaco - Monte Carlo
10/6 Montreal - Canada
24/6 Mexico City - Mexico
8/7 Paul Ricard - Frankrig
15/7 Silverstone - England
29/7 Hockenheim - Tyskland
12/8 Hungaroring - Ungarn
26/8 Spa - Belgien
9/9 Monza - Italien
23/9 Estoril - Portugal
30/9 Jerez - Spanien
21/10 Suzuka - Japan
4/11 Adelaide - Australien

R 21 Europa Cup

13/5 Imola - Italien
27/5 Monaco - Monte Carlo
17/6 Le Mans - Frankrig (?)
1/7 Norisring - Tyskland
8/7 Paul Ricard - Frankrig
15/7 Nürburgring - Tyskland
22/7 Spa - Belgien
9/9 Monza - Italien
14/10 Monza - Italien

Bemærk at visse af disse løb køres samtidig med visse Formel 1 Løb.

Apropos regnvejrsløbet i Adelaide



Stof til næste nummer skal være redaktionen i hænde senest:
5. April
Adr.: Club Renault Danois, Hveensvej 19
2300 København S

Nye medlemmer: Henv. til:
Richard Riel, Ridderhatten 287,
5220 Odense SØ
Telefon: 65 93 08 81.