Le Rhombe

Nr. 6, 1986.

Club Renault Danois

"le Rhombe"	er medlemsblad for Club Renault Danois. Det udkommer 6 gange årligt. Optaget stof dækker ikke nødvendigvis klubbens synspunkter.
Redaktion	Kim G. Matsen Jan Keil Michael Steenberg Alt stof til bladet sendes til: Club Renault Danois Hveensvej 19 2300 Kbhn. S
Annoncer	1/1 side : 200.- 1/2 side : 150.- Opsætning og rentegning : 100. Farve (rød) : 150.- pr. annonce. Sendes til klubadressen el. tlf. 01. 55 63 57.
Deadline	Stof og annoncer skal være „le Rhombe" redaktionen ihænde inden 13/4 86.
Medlemskontakt Kontakt til udland	Kristen Korsgaard, 02. 28 81 96
Henvendelse om medlemsskab:	Kristen Korsgaard, Strøbjergvej 32, Sigerslevøster, 3600 Frederikssund (02) 28 81 96 eller: Vagn Hansen, Stubmøllen 11, 6800 Varde (05) 22 26 80
Forsiden	Renault 310 Turbo. En Renault i den tunge klasse, fotograferet hos Knud Bradsted & Søn.
Montage og tryk	Palæ Print v, Koch-Hansen.

indhold

Leder	s. 4
Generalforsamling	s. 6
Køb/Salg	s. 7
Petitesser	s. 8
Bestyrelsesmøde, referat	s. 10
Et medlem fortæller.....	s. 11
Renault lastbiler	s. 12
Renault's historie del 3	s. 16
R 5, design	s. 22
Inside information	s. 27
Fotoalbum	s. 29

L E D E R

Ja, så fik alle vel efterhånden det forrige nummer af klubbladet, selvom en del åbenbart, og forståeligt var begyndt at tvivle på om klubben overhovedet eksisterede mere.
Skulle der endnu være nogen, for hvem det sidste blad (le Rhombe nr. 5) endnu ikke er bekendt, så kontakt vores kasserer.
En del af fejlen for den forsinkede udkomst vat til dels undertegnedes, idet jeg på et tidspunkt fandt en pose i mit bagagerum i bilen, under nogle reservedele, indeholdende en del kuverter med bladet. Hvem de var adresseret til, så jeg ikke, men gik omgående på posthuset med dem.
En anden fejl har tilsyneladende været vor brave postvæsens, idet de har været gemt eller glemt i julepostens virvar, men selvom en forespørgsel på Købmagergades post kontor ikke gav nogen umiddelbar forklaring, må en del af smutterne findes her.

Endelig er der den næsten usandsynlige historie om et postbud, der havde gemt i hundredevis af breve efter jul, fordi det bare blev for meget. Men mon dog ikke det er lidt langt ude.
Nå, spøg tilside. Det er beklageligt, og det sker forhåbenlig aldrig mere. Imens kanø medlemmerne glæde sig over, at der nu igen er ved at komme gang i lokaltræffene rundt om i landet. Lokalt vil medlemmerne modtage en personlig invitation fra den lokale kontaktmand. De bliver forøvrigt gennævnt under „Inside information" inde i bladet.
Ellers er det bare med at finde ud af om der er noget man vil have bragt frem i klubben og enten ringe eller skrive, eller også gemme det til Egeskov. Her i bladet er der indkaldelse til generalforsamling, og i år i god tid, det er nemlig først den 8. Maj.

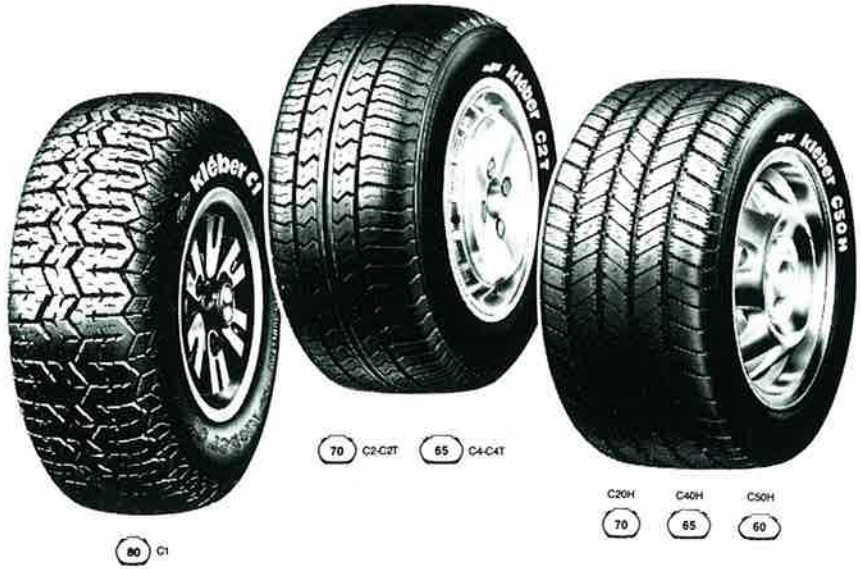
Kim G. Matsen.

Renault 5 blev fabrikkens største salgssucces nogensinde. Læs om dens tilblivelse inde i bladet.

kléber

Frække franske kvalitetsdæk

Sikkerhed. Komfort. Økonomi.



kléber

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

Generalforsamling 86

Egeskov

8. maj

Indkaldelse til generalforsamling.

Dagsorden ifølge vedtægter:

1. Valg af dirigent.
2. Formandens beretning.
3. Fremlæggelse og godkendelse af regnskab.
4. Valg af formand.
5. Valg af bestyrelsesmedlemmer, jfr. § 4.
6. Valg af revisor + suppleant, jfr. § 4.
7. Fastsættelse af årskontigent.
8. Eventuelt.

Tilføjelser til dagsordenen fra medlemmerne skal optages under forudsætning af, at disse er formanden ihænde senest 8 dage før generalforsamlingen.

Samtidig med generalforsamlingen afholdes naturligvis vanen tro, klubbens årstræf. Så er det med at få pudset bilerne og humøret til vi ses på Egeskov,

Husk torsdag d. 8. Maj. (Kr. Himmelfartsdag.)

Kim G. Matsen.

KØB & SALG

Gratis for medlemmer, max 50 ord. For ikke medl. 20.- for samme antal ord.
Sendes til redaktionen.

Sælges
Renault 16 TL årg. '78
Pænt exemplar, lydsvag og velkørende, mekanisk god stand. Ring og hør nærmere.Står i orig. lak, dog medfølger god lakering i prisen, der kun andrager 28.000.-kr, nys. m. synsfrittræk
Tlf 03-555675

Sælges
Renault 17TS '77
Orig. TS-model, kørt 108.000 km, synet 5/83, siden er fronten rep. (e.ulykke) yderst lidt rust og men at syne, metalrød, udstyret m. magn.fælge. Bilen er pæn og velholdt. Prisidé 40.-50.000
Steen Fischer Tlf 05- 753032

Sælges
Nye res.dele til R.8:Øv./ned.kølerslanger, gummi ml. bagklap/bagpanel, et sæt lygterande kr. 61.00 - passer også Dauphine, hertil sælges også ventilatorrem kr. 25.-
Til R.8.10.floride s.og Caravelle: ny vandpumpe kr. 98.-. Til R8S: orig. kpt sæt extralygter SEV-Marchall kr. 150.-
Kr. Korsgaard, Tlf 02 288196

SÆLGES :
Dauphine rep.håndbog, 4CV rep.håndbog, Caravelle rep.håndbog (eng.) R.15/17 rep.håndbog og 4CV res.delskatalog. 4CV fine for - og bagskærme, ny forbro, nye gummilister til for- bagrude. R.8 ny vandpumpe 95.-, R.8S kpl.sæt extralygter SEV. -Marchall m. paraboler, lygtehuse og l.rande kr 150.-
R.4CV, indreg.,sund kr. 5900-
TLF. Kr. Korsgaard 02 - 288196

Sælges.
Brugte dele til 4 CV, Dauphine, R 5 og R 8. Bremsedele, styretøj, hjul, kabler, dynamoer, startere, kaburatorer, div. motordele, instrumenter, for- og baglygter, blinklys og meget andet incl. bagklapper til Dauphine.

Købes.
Div. litteratur om 4 CV, Caravelle, Floride, R 8 Gordini, Alpine A 110 og R 5 Turbo.

Jan Keil, København. 01. 55 58 82.

Sælges.
Blade med tests og artikler om 4 CV, R4, Floride, R 5, 6, 8, 10, 12, 15, 16 og Alpine. Kr. 10.- pr. blad.
Reservedelskataloger til: R 4, 5, 6, 8, 10, 12, 16 og Estafette, kr. 30.- pr. stk.
Meget stort lager af nye dele til R 8 og 10 kan købes samlet eller stykvis.
Birger Søndergaard, Slagelse, 03.52 41 21.

Sælges.
Div. motordele som F.eks. ventiler, styr, evt. topstykker, nyslebne krumtapper m. lejer, enkelte knastaksler, pakningssæt , kompl. m. slibesæt, forkæder/takthjul , enkelte sæt stempler, 1 shortblok, Dauphine, aldrig kørt. Enkelte støddæmpere til R 8 m.m.
Ring og spørg om pris, og så ringer jeg til bage.

Bjørn Olsen, Korsør, 03. 58 10 62.

SÆLGES:
Et større antal reservedele til R.6 årg. 70 og 74, bl.a. 2 motorer m. gearkasser(den ene kørt 5.000 km e.h., næsten ny forkofanger, 4 døre, næsten ny h. forskærm, 2 bagklapper - den ene m. elbagrude, sund forklap
ialt kr. 1000.-
afhentet på Mors
TLF 07-74013

petitesser

I Lancia's store og iøvrigt smukke Thema modelserie, findes der en version med V6 motor. Denne er ingen anden end PRV motoren, der også sidder i bl.a. Renault 25. I Lancia'en yder den 150 hk og går fra 0-100 på 8,8 sek.

Euro Cup

Renault's Europa-Cup for Alpine-Renault'er har været en succes for fabrikken. Næsten alle løbene har været kørt i forbindelse med størrearrengementer (F 1, Gr. C osv.) og har dermed sikret sig store tilskuertal. Men samtidig har der været kørt nogle temmeligt spændende løb med masser af action og dramatik, og farten har været høj, idet det er Turbo-udgaven, der bruges. En lang stribe fremragende kørere, har gjort hele serien til en spændende motorsportsbegivenhed hver gang, istedet for de mange andre „Mærkeløb", der som oftest har moret kørerne mere end tilskuerne. Årets mester er fra Argentina og hedder Oscar Larrauri. Som det ses på billedet, gåes det til sagen.

Super Espace

Under navnet „Espace Telecom 2000-2" viste Renault en specialudgave af af denne bil på biludstillingen i Frankfurt sidste efterår. den er nærmest et rullende kontor med computerterminal, telekommunikationssystem, fjernsyn og vidoe, samt et avanceret air-conditionsystem. I taget er der naturligvis plads til fralægning af attachetasken og et super hi-fi anlæg er der også.
Det er det tyske firma Zender, der står for det karrosserimæssige, og vognen er lakeret i en lys metalblå med mørkeblåt læderindtræk. og der er tykke tæpper på gulvet, som næsten dæmper alle lyde fra kørebanen. Sku' der være en dansk direktør, der havde lyster til dette køretøj i James Bond stil, er prisen kun 750.000 kr- uden afgifter. Men så har man også nogen ingen andre med garanti er i besiddelse af.

Alpine Pets

Under IAA biludstillingen i Frankfurt sidste efterår, blev et par af bladet „Penthouse"s modeller fotograferet på en af de nye Alpine Renault'er. Smagfuld kombination ation.

Ramm nyt

Under et besøg en lørdag hos Ramm i Flensborg, hvor han tålmodigt ventede på 3 forstyrrede Københavnere i 3/4 time, var der mange spændende nyheder at se, også for det Volvo'iserede forhandlernet herhjemme. De fleste af nyhederne var nemlig i Supermerprogrammet. I vinduet stod bl.a. en R 5 Automatic og en Diesel.
Den ene af de 2 udstillede Diesel-udgaver, var udstyret med et bodykit, som ses på det øverste billede, samt brede fælge med 195/55 Pirelli P 7 dæk.

Ligeledes var der både en 11'er og en 5'er med katalysator, og naturligvis den frække R 5 GT Turbo. Det er en rap lille sag, med lækre sæder og smart interiør. Den nye 4-døre Femmer var også nået til Flensburg.
En af de mere pudsige nyheder, var en amerikansk Jeep Cherokee med Dieselmotor fra R 25 med turbo. En sjov lille sag, ikke særlig stor, og ifølge Ramm, der p.t. selv kører i sådan en, kører den godt og rimelig lydløst.
Endelig fik vi at vide, at den nye Renault 21 bliver præsenteret hos Ramm i dagene, 10 - 13 April, så hvis nogen skulle have lyst til at lægge vejen omkring Flensborg var klubbens medlemmer meget velkomne.
Nederst ses Klaus-Erik Ramm ved siden af sin Jeep Cherokee.

Dette er en tysk designers opfattelse af den nye Renault Alpine som åben sportsvogn. Om det er noget man vil se nærmere på i Paris vides intet om, men pæn ser den da ud.

bestyrelsesmøde

Mødt op: H.C.,Vagn, Erik, Jan,Kim, Frank og Kristen.

Fraværende: Hans (arbejde), Jens.

DAGSORDEN :

1) Træf på Fyn
2) Lokaltræf
3) Kontaktmænd
4) Bestyrelsesmøder
5) Bladet
6) Diverse

Ad pkt.1

På Egeskov d. 8.5.86 kl. lo.oo (Kr. Himmelfartsdag som sædvanlig). Tilrettelæggere: Erik, Anker, Poul E., / Hans m.v.,Erik er koordinator.

Ad pkt.2

Kontaktmændene i de forskellige regioner opfordres til efter behov at arrangere klubaftner/lokaltræffer !

Ad pkt.3

Fgl. kontaktmænd ønsker at blive løst fra dette arbejde:

o1/o2 H.C. gr. weekendsarbejde
o4/o5 Vagn grundet kasserer-jobbet
o7 E. Bækhøj gr. travlhed på værkstedet og manglende opbakning fra bestyrelsen/formanden i dette arb.

Interesserede bedes kontakte bestyrelsen.

Kontaktmandens opgaver er:

) at ta' initiativ til lokaltræf/ klubaftner,
) kontakte nye medlemmer i sin region straks på basis af opl. fra kassereren.

Der overspilles et par film til at sende ud til k-mændene.

Følgende medlem i bestyrelsen varetager kontakten til k-mændene: Erik.

Ad pkt.4

Næste bestyrelsesmøde d.5.4.86 på Fyn.

Ad pkt.5

Flere medlemmer har ikke modtaget 'Le Rhombe' nr. 5. Kim meddelte, at bladene var blevet afsendt ml.jul og nytår fra 2 forskellige posthuse i Kbh. Han blev opfordret til at undersøge, hvor for flere medlemmer endnu ikke d. 26. 1.86 havde modtaget bladet. Forklarin vil følge !

De medlemmer, som ikke endnu har modtaget dette blad bedes kontakte Vagn Hansen, tlf o5-22268o.

Ad pkt.6

a) Jan undersøger til hvilken pris vores blad kan udsendes via P&T - vi er nu 182 medlemmer.
b) medlemslisten vil blive renskrevet og udsendt.
c) næste blad udk. ult. februar. Deadline 15.2.86 renskrevet.
d) i stedet for 6 'Le Rhombe' foresloges 4 plus månedlige Bulletiner (indeholdende køb/salg annoncer, aktivitetsoversigt m.v.) Forslaget skal høres på gen.fors.
e) Det tyske Renault Revue udkom kun 3 gange i 1985.
f) Det aflyste best.møde d. 16.11.85: Kim oplyste, at nogle af best.medlemmerne var blevet forespurgt om evt. emner til dagsordenen. Disse havde ingen emner hertil, hvorfor et best.møde for første gang er blevet aflyst.
g) Forslag til 'hoved' på klubpapir blev forevist. Pris indhentes - Det vil ligge klar til gen.forsam.
h) En liste laves over de effekter, som klubben har til salg/div. bøger, som vore medlemmer kan låne. De medlemmer, som har instruktionsres.dels- rep.håndbøger, de vil låne ud, bedes tilsvarende lave en liste og sende denne til klubbens adr. Dette gælder også de medlemmer, som kun ønsker deres -bøger kopieret.

Referent Kristen.

Et medlem fortæller om sin bil.

Medlem 3ooo.148 Egon Jensen fra Helsingør fortæller om sin flotte og helt originale Renault 8 Major årg.'65 :

Det er kun i '65, man kunne købe R.8, med tilnavnet Major, hvilket er en luxusudgave af R.8. Herefter fik FDB jo sat en stopper for dette.

Han har købt den i okt. 197o for kr. 6.5oo.- nysynet, bilen havde dengang kørt 65.ooo km. Han valgte en R.8, for di han tidligere havde kørt i 4CV og Dauphine og det havde han været meget tilfreds med. Han har'kun' haft bil si den '57 og på nuværende tidspunkt altså kunne nøjes med 3 Renault'er.

Bilen har nu kørt 162.oookm og motoren har endnu aldrig været lukket op, i ti dens løb er der blevet skiftet skærme og bagbro plus så den alm. vedligehold else. Han regner med den holder mange år endnu for han nænner ikke at køre i salt med den.

Kristen

Franske bøffer

- - ..der aldrig bliver møre"

En karavane af Renault lastbiler på demonstrationstur rundt i landet. Alle vogne var lastet så de kunne prøves under realistiske forhold.

Når man kører fra København mod Køge, ser man lige inden man når Kemisk Værk en stor grå bygning, hvorpå der sidder et skilt, der siger Renault Lastbiler. Her ligger Danmarks eneste „rigtige" Renault importør, dvs. at man her fører et næsten komplet program af fabrikkens lastbiler (og ikke en enkelt model).
Kigger man derpå en anelse til højre, ser man en anden stor bygning, hvorpå der står Mazda og undrer sig måske over at det ligger noget tæt på Renault importøren. Forklaringen er en kel, firmaet Kaj Andersen & Sønner, der har Mazda importen, har også importen af de vel kendte franske lastbiler.
I 1977 blev firmaet interesseret i at udvide sit udbud af køretøjer på det danske marked, med nogle tungere erhvervsbiler. Man så sig naturligvis først om i Japan, men selvom man her har mange fabrikanter af større lastbiler, var der et par ting, der stoppede en videreudvikling i retning af en decideret import her fra.
For det første var de japanske lastbiler ikke helt i overensstemmelse med de traditioner vi bruger i Europa, ladbredde, akseltryk mm. og for det andet var der på det tidspunkt en del rygter om en nedskæring af bilimporten fra Japan. Man ønskede naturligvis ikke at investere i et produkt, som pludseligt kunne blive konfronteret med en mere eller mindre frivillig begrænsning i udbud og salg.
Herefter vendte firmaet sig mod Europæiske fabrikanter, der kunne tilbyde et større program af lastvogne fra de mindre „fragtmands" vogne til de helt store langturstrucks.
I Frankrig fandtes der 2 store fabrikker, der havde et sådant udbud, Berliet og Saviem. Sidstnævnte var ejet af Renault og Berliet var under Citroen interesser.

B&O har også valgt Renault. Her en G. 260 med det nye skifteladsystem.

Af flere årsager, var Renault på det tidspunkt igang med at overtage Berliet og sammen med sit eget produkt at lancere fremtidige lastbiler under Renault navnet. Herved fik man et komplet udbud, der spændte fra de største til de mindste, samt adskellige specialkøretøjer bla. til militæret og brandvæsenerene. Renault er idag en af de få fabrikker, der leverer færdige redningskøretøjer klar til brug.

og vred sig af latter, tilbage i stolen. Forklaringen på chefens ukontrollable latterudbrud var, at da Tyskland, der er en anelse større end Danmark, begyndte at importere Renault lastbiler, solgte man omkring 80 stk og året efter ikke mange flere. Under chefens forsikringer om at danskerne var gale, fortrak salgskonsulenten.
Men latteren forstummede. Ikke alene solg-

Renault's største hedder 310. Her er en „almindelig" sammen med en luksusudgave med forhøjet tag og alskens udstyr.

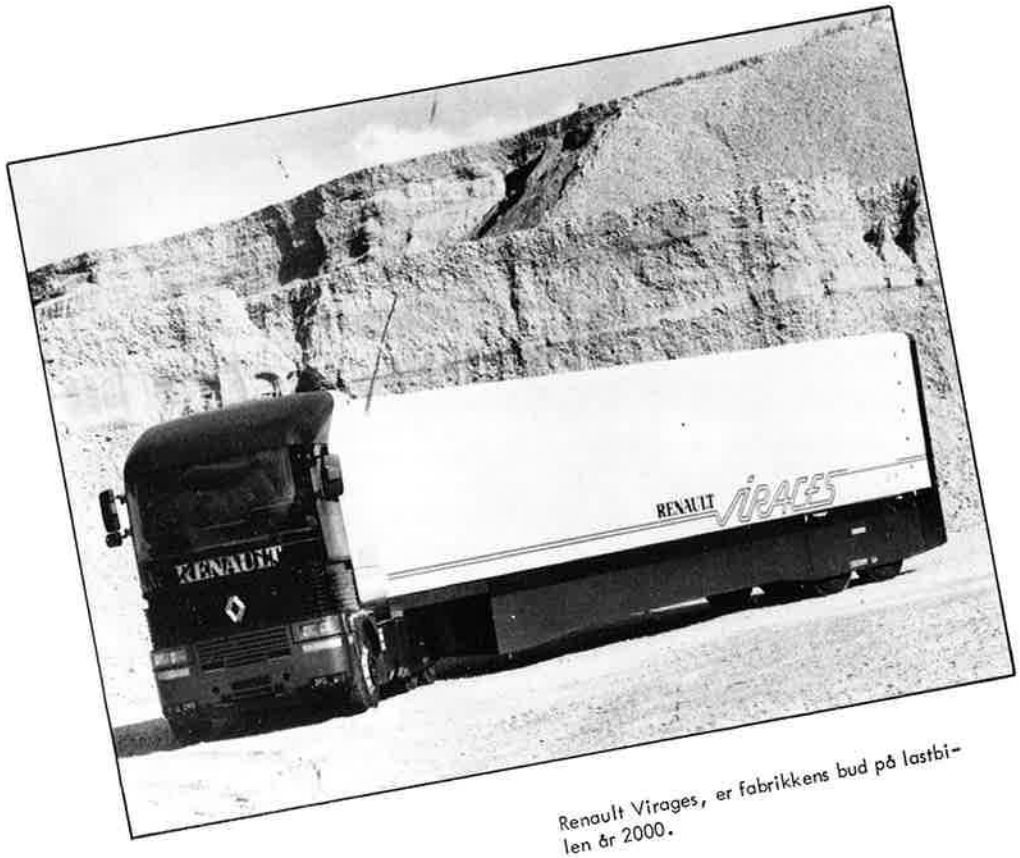
Med denne sammenslutning blev Renault uden konkurrence den største fabrikant af kommercielle køretøjer, og en af de største i verden. Det var netop disse forudsætninger Kaj Andersen og Sønner var ude efter. En henvendelse til den franske ambassade i København, sendte en salgskonsulent fra fabrikken herop, og efter nogle forhandlinger med den kommende importør, rejste han hjem igen for at aflægge rapport til sin chef.
„Nå, hvad så, gik det godt?" spurgte han.
„Jovist" svarede salgskonsulenten, „de regner med at sælge omkring 100 stk om året." Herefter gik han rundt om skrivebordet og hjalp sin chef, der på dette tidspunkt lå på gulvet

Her en G. 260 med lad. Ved rattet sidder salgskonsulent Jørgen Nielsen.

te man „omkring 100", man overskred faktisk dette tal og beviste dermed, at man havde noget at have de flotte udtalelser i. Idag sidder importøren på ca. 4 % af markedet, der plages af traditionelle vognmænd, der mener, at en rigtig lastbil enten er en Volvo eller en Scania, 2 fabrikker hvis samlede årsproduktion kunne stå i det ene hjørne af Renault's ditto.
På det tidspunkt, da den danske importør begyndte at levere sine første lastbiler, var Renault færdig med opkøbet af Berliet og stod midt i navneændringen, der skulle give alle vognene fabrikkens navn. Derved kom en af de sjællandske forhandlere, Knud Bradsted & Søn til at blive de første i hele verden, der solgte en lastbil med navnet Renault, selvom der på typegodkendelsen stadig stod Berliet og Saviem.

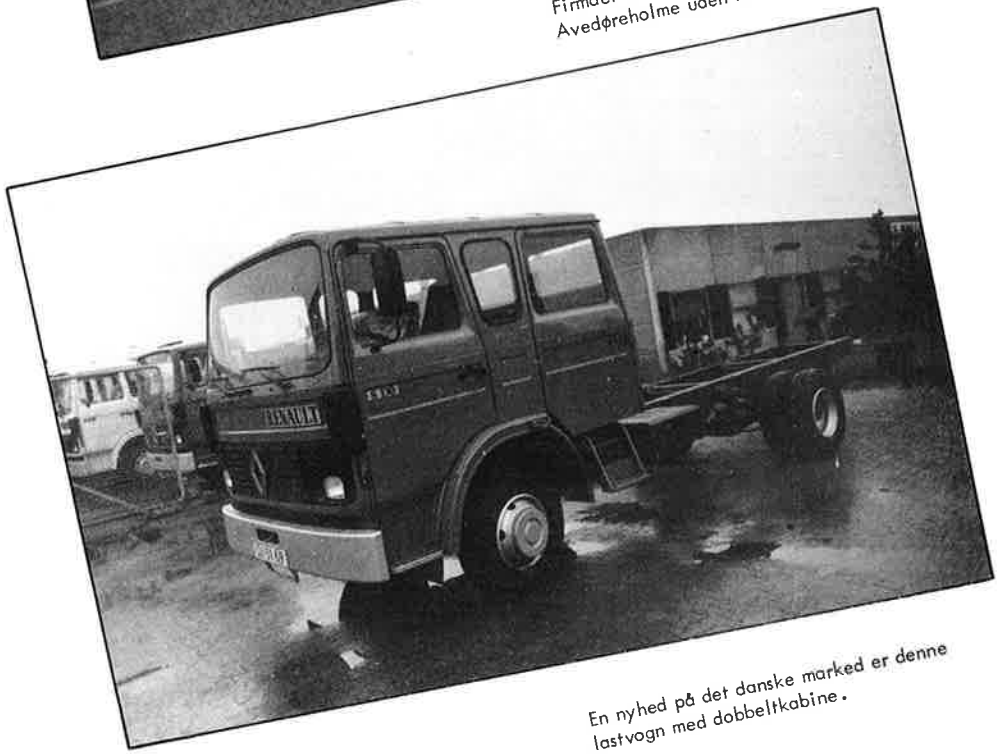
Under et besøg hos dette firma, talte vi både med Knud Bradsted og salgskonsulent Jørgen Nielsen, der begge fortalte næsten alt, hvad der værd at vide om disse fortræffelig lastvogne. Og en tak til Flemming Hansen hos importøren, der sendte os materiale.

Kim G. Matsen.



Renault Virages, er fabrikkens bud på lastbilen år 2000.

Firmaet Knud Bradsted & Søn's lokaliteter ved Avedøreholme uden for København.



En nyhed på det danske marked er denne lastvogn med dobbeltkabine.

Fra træskur til verdensfirma

Renault's historie, del 3

af Michael Steenberg

Store dele af programmet i 1931 forløb uden større ændringer, eneste nyhed var Nervahuit en slags coupe-udgave af Nervastella. En anden model, Primaquatre, var en skøn sammenblanding af 10 CV og Monasix, modellen byggede på 10 CV'ens motor og Monasix'ens karrosseri, og den overlevede helt frem til 2. Verdenskrig, dog blev udseendet ændret lidt 1934. Renault omorganiserede sit program i 1932. Monasix'en udgik efter ca. 4 år i produktion ,afløseren hed Monaquatre og var nu mindste model, der kunne tilbydes kunderne til en pris af 18.400 Ff. 2 sportsudgaver kom til, Primastella og Nervasport. Førstnævnte baserede sig på luksusmodelles Vivastella, og med 6 cyl. motor, mens Nervasport'en var bygget på Nervastella, men med kortere chassis og den lille 8 cyl. rækkemotor. Samtidig med de 2 nye sportsmodellers indførelse, forsvandt 2 andre nemlig Vivasix og Nervahuit, den sidste efter kun 1 år.

Renault's modelskift gav bonus. Markedsandelen steg støt og roligt fra 26,1 % i 1932, til 26,4 % i 1933, 31 % i 1934 og ikke mindre end 35 % i 1935. Ikke mindst „Viva-" modellerne havde solgt godt. Det var desuden lykkedes at afsætte ca. 4.500 Viva-taxier i Paris og her kørte de helt frem til slutningen af 50'erne.

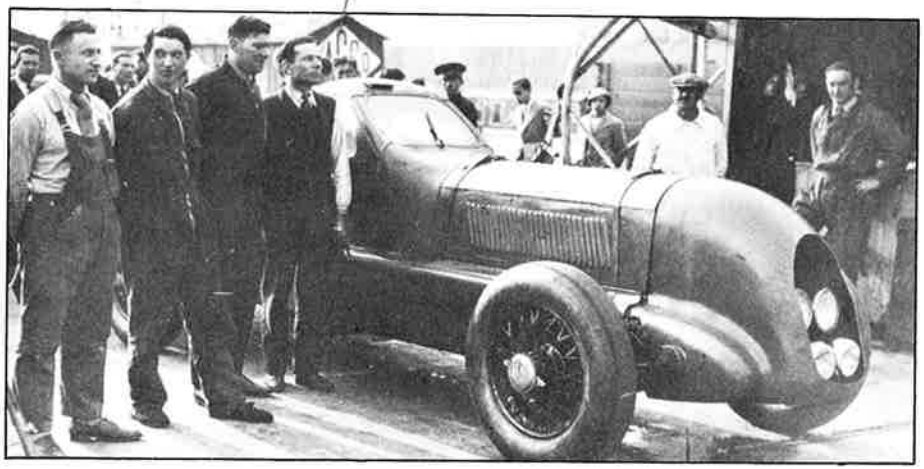
Imellemtiden havde en del personer i Louis Renault's nærmeste omgangskreds bemærket en ændring i hans væremåde. I perioder var han uligevægtig og opfarende, træt og indesluttet og havde i det hele taget svært ved at samle sig til nogenting. „Dårligt hjerte", blev der sagt, og senere i 1939, skulle dette vise sig at være rigtigt. Louis Renault var dog ikke mere syg, end han kunne holde øje med „le petite Citroen", som han yndede at kalde Andre Citroen. Denne var stadig hans værste konkurrent, men måske på grund af sit dårlige helbred, begik Louis måske en af sit livs større brølere. I sin udviklingsafdeling, havde han en ung mand ansat ved navn, Andre Lefebre. Denne havde i al hemmelighed lavet en 7 CV model med forhjulstræk færdigklar til produktion komplet med tekniske tegninger og karrosseri. Da Louis Renault så disse tegninger udbrød han: „Det er altfor revolutionært til at jeg vil lave Deres bil. Deres tegninger er latterlige." Basta. Lefebre tog forståeligt sit gode tøj og gik - til Citroen, der tog imod ham med kyshånd. Denne var imellemtiden kommet i alvorlig økonomiske vanskeligheder og var tvunget til at sælge sin fabrik til Michelin koncernen, hvilket var et hårdt slag for Andre Citroen. Imidlertid så han straks mulighederne i Lefebre's tegninger, produkserede bilen, som blev til 11 og 15 CV eller „Traction avant" Citroen'erne, der er kendt af ethvert barn. Tænk, hvis der havde stået Renault på den,

Alle Renault modeller fik et „face lift" i -32. De 4 cylindrede fik ændret frontgitteret fra skrå til lodret ligesom Ford A, og de store 6 og 8 cyl. fik sidegæller i kølerhjælmen.

1933 udvalget bød til gengæld på virkelige nyheder. Det var dog mest på den mekaniske side, men til gengæld var de tiltrængte. Alle de gamle gearkasser med dobbeltudkobling, blev udskiftet med nye synchroniserede, faldstrømskaburatorer, bedre affjedring og kraftigere lys på de 6 og 8 cyl. modeller, og de kendte 4 cyl. udgaver fik nu også sidegæller i kølerhjælmen ligesom de store modeller.

Samme år blev Louis Renault af det franske luftministerium spurgt, om han ville overtage Caudron-fabrikkerne, som fremstillede flyvemaskiner bl.a. til luftvåbenet. Renault slog til, og nu var han for anden gang også flykonstruktør. Fabrikken blev døbt Caudron-Renault.

En helt ny model så dagens lys i 1934, kaldet Celtaquatre, en lille let vogn med 4 cyl. og 8 hk. Den havde støddæmpere på alle 4 hjul, tromlebremser og 3-trins gearkasse. D. 26. April 1934 kørte en Celtaquatre på Montlery-banen uden for Paris med en gennem-

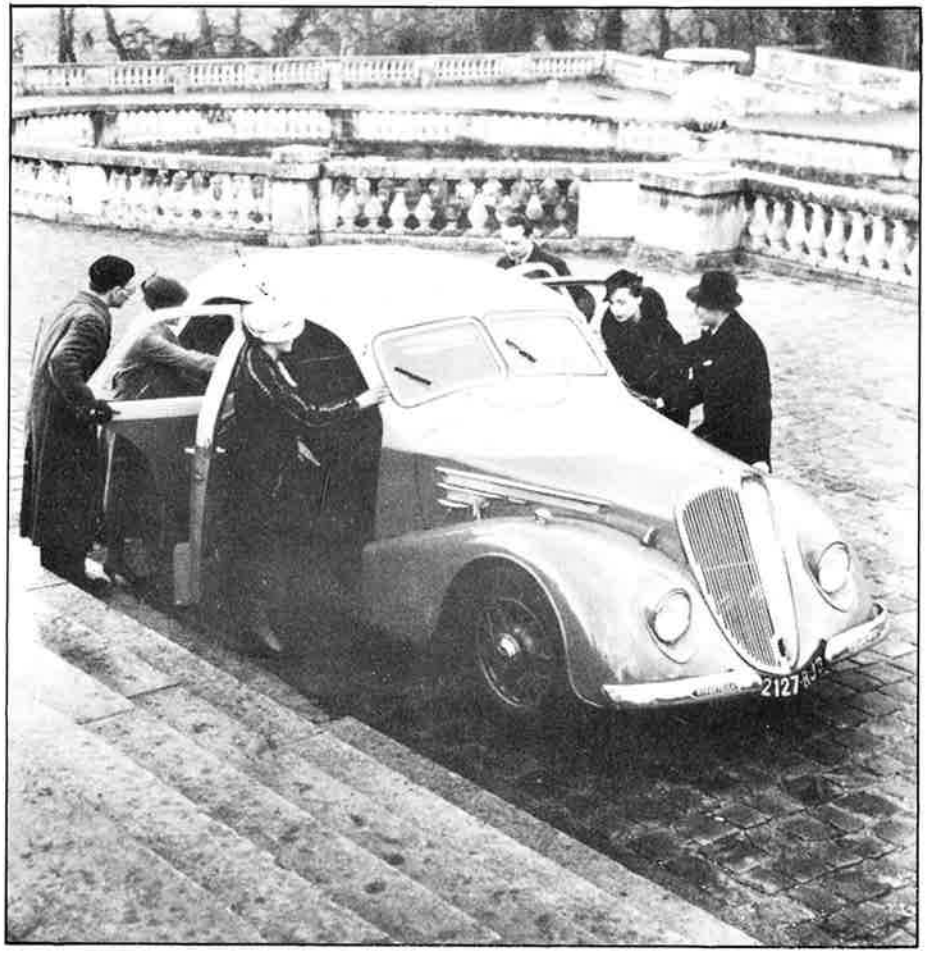


Den 40 hk Nervasport som satte 3 verdensrekorder i 1934. Ved siden af ses kørerne, Quatresous, Fromentin, Wagner og Bertelon.

September 1939. Alle Paris' G 3 taxier står stille, inddraget til militæret. Minder om Marne-dagene.

snitshastighed på 111,4 km/t i 6 timer, en ny rekord igen til Renault. 3 uger tidligere kørte en 4,8 ltrs . Nervasport i løbet af 48 timer ialt 8037.3 km med en gennemsnitshastighed på 167.4 km/t, og samtidig faldt rekorderne for 4000 og 5000 miles.
I midten af 30'erne kom depressionen igen til Louis Renault. Modellerne var store og tunge og designmæssigt uinspirerede, alligevel lykkedes det at sælge f.eks. Vivaquatre G7 i taxiudgave i store antal til alle de større byer i Frankrig. Store udenlandske byer aftog ligeledes et anseeligt antal af denne model. Alle Paris' bybusser var nu bygget af Renault hvor Schneider's udgaver tidligere var dominerende.

I programmet for 1935 fik alle modeller en optisk opfriskning, karossen blev mere i tidens stil lettere og mere strømlinet, samt ændringer af frontgitter og kølerhjælm. En del af modellerne blev desuden monteret med attelerihjul. Celtaquatre, som ellers kun fandtes som Saloon, kom nu også i Coupe udgave. Vivastella og Nervastella fik hver en Sportsudgave kaldet Grand Sport, samt en opdatering af motorstørrelserne. I 1935 vandt en 8 cyl. Nervastelle Rally Monte Carlo foran 70 konkurrenter, med Lahaye og Quatresous ved rattet. Samme kørere og bil vandt samme år også Liege-Rom-Liege rallyet.
3 modeller forsvandt fra 1936 programmet, Monaquatre, Vivasport og Nervasport. Nu



Vivastella Grand Sport. Jovist byggede Renault elegante biler. Denne er fra 1934.

bestod Renault's program af 8 modeller, startende med Celtastandart og sluttende med den store 8 personers Nervastelle.
1937 udgaverne var med få undtagelser identiske med det foregående års. Detaljer som ændret kølergitter, lygter der indbyggedes i forskærmene og større bagagerum var de gængse nyheder. Eneste rigtige nyhed var den 6 cyl. Vivasport.
Året efter bød derimod på en stor nyhed, nemlig den lille Juvaquatre, en 2 dørs vogn med en 4 cyl. sideventilet motor på 1003 ccm. til en pris af 16.500 Ff. Modellen havde stor lighed med den tyske Opel Olympia, som blev præsenteret i 1936 som optakt til Olympiaden i Berlin samme år. Juvaquatren var som en Renault ny på mange måder, bl.a. med selvbærende karosse og uafhængig affjedring af forhjulene. 2 af 1937 modellerne udgik af -38 programmet, Celtastandart og Nervastella.
1939 udbuddet bør omtales nærmere, ikke fordi ændringerne var store, men fordi det var sidste modelår inden 2. Verdenskrig, der som bekendt satte en stopper for al civil bilproduktion flere år frem i tiden. Og så var det sidste gang Europa's store bilindustrimand sad ved roret af sin egen virksomhed, mens den stadig var intakt. Juvaquatre serien blev udvidet med en 4-dørs udgave og en 2-dørs såkaldt cabriocoach, hvilket er en saloon med stoftag. Novaquatre og Primaquatre modellerne var næsten identiske med -38 årgangen på nær lidt ændringer ved lygter og frontgitter. Primaquatre Sport var ny i programmet med en let tunet motor på 56 hk, en mereffekt på 4 hk. 2 6 cyl. modeller fandtes også, Viva Grand Sport og Vivastella , og rækken afsluttedes med Suprastella med 8 cyl. rækkemotor. Denne model var det dyreste, det bedste og det hurtigste Renault kunne tilbyde sine kunder på den tid

Juvaquatre. 1938.

I tidsrummet mellem de 2 Verdenskrige, forsynede Renault Elysee-palæet, dvs. den franske præsident med ministre, med en række pragtmodeller, hvor karosseriet som regel blev tegnet af kendte karosseribyggere som f.eks. Franay.
Med Frankrig's indtræden i 2. Verdenskrig i 1940, ophørte personvognsproduktionen stort set for alle de franske bilproduksenter, især for de 2 store Citroen og Renault. En yderst begrænset produktion foregik dog, men kun til militært brug, og salg af nye vogne til private, var strengt forbudt. Renault's program bestod kun af 3 modeller, men snart måtte man også stoppe denne produktion p.g.a. mangel på reservedele. Hurtigt indså man hos Reanult, og især i udviklingsafdelingen, at en ny model måtte til, og at den skulle være klar når krigen var forbi. Projekt 106 kunne begynde sin karriere. Senere blev dette nummer til 4 CV.
En masse historier knytter sig til 4 CV'ens udviklingshistorie, både rigtige og forkerte. Man må huske på at en stor del af selve udviklingen af bilen, måtte foregå i stor hemmelighed, idet tyskerne havde forbudt alle slags projekter til nye biler. Ved at læse Kristen Korsgaard's artikel om 4 CV i les Voitures Billancourt" kan de vigtigste fakta om bilen læses. Her vil vi prøve at mane nogle af rygterne i jorden, især de usande.
En historie går på, at man i Renault's udviklingsafdeling havde en VW stående, og at selveste Ferdinand Porsche skulle have bragt den dertil. Dette kan ikke være mere forkert. Den første VW kom først til Billancourt i September 1946, og på det tidspunkt var 4 CV'en næsten færdigudvuklet , og var ydermere på en afsluttende testkørsel i Algier. Her kan samtidig bruges plads til at mane en anden historie langt ned i mulden. Ferdinand Porsche har aldrig, gentager aldrig været med til at udvikle 4 CV'en. Den er ene og alene Billancourt's fortjeneste, selvom mange stadig tror på den anden historie. En anden historie beretter om, at prototypen skulle være blevet ødelagt/beskadiget under et af de 3 bombardementer de allierede foretog af fabrikkerne. En af de få fornuftige ting, Louis Renault foretog sig, var at flytte prototypen til sit slot Herqueville, hvor den stod uskadt. Ligeledes er der en historie om, at de tekniske tegninger blev fundet i en vandpyt i fabrikkens ruiner efter et bombardement. Den er ligeså usand som de foregående. Der var fremstillet kopier af dem, som blev opbevaret i et

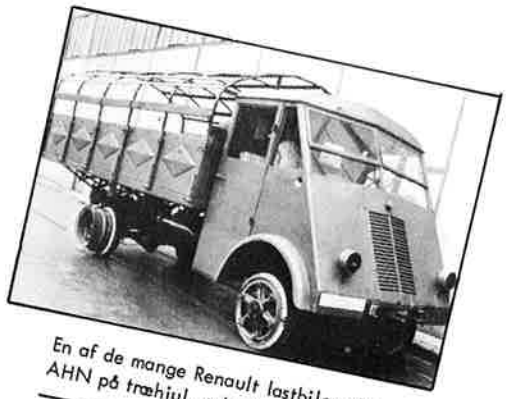
ubemærket hus i Neuburg tæt ved Louis Renault's hjem.
Til sidst er der en historie om, at den af tyskerne udnævnte overvågningskommisær, en tidligere Mercedes direktør ved navn Prins Albert von Uracht, skulle have set en grønmalet prototype af 4 CV"en køre omkring på fabrikkens område. Han skulle have bemærket at den grønne farve var for iøjenfaldende og have forlangt den malet sort. Dette har heller ikke bund i virkeligheden, og hvis von Uracht overhovedet har set den endnu ufærdige prototype, har han højst bedt prøveholdet om at være lidt mere diskrete. Bilen var nemlig sortmalet fra starten.
Men for at vende tilbage til udgangspunktet, så var det sådan, at under 1. Verdenskrig, var alle hos Renault optaget af at fremstille krigsmateriel, også design- og udviklingsafdelingen. Alle andre fabrikker var i fuld gang med at udvikle nye modeller, og da krigen sluttede, var programmet hos Renault noget tyndt i sammenligning med hvad konkurrenterne kunne tilbyde. Dette ville Louis under ingen omstændigheder opleve en gang til, så allerede tidligt efter at produktionen var standset, bad han sin udviklingsafdeling om ideer til én model, der kunne sættes i gang når krigen var forbi.

Under sit besøg på Berlin's motorshow i 1938 så Renault noget, der interesserede ham. På en stand stod en lille ikke særlig køn bil ved navn „Kraft durch Freude" KdF forkortet, og som senere blev kendt som Volkswagen. Den var udviklet af en lille undseelig mand med det legendariske navn Ferdinand Porsche. Den havde en luftkølet hækmotor og skulle produkseres tilden laveste pris overhovedet. Modellen var langt fremme i udviklingen og 30 vogne var under prøvekørsel i 1938.
Da Louis Renault var en berømt mand, blev han modtaget i audiens hos selveste Adolf Hitler, ham malersvenden I ved, i Rigskansleriet i Berlin. Mødet var sat i stand af den franske ambassadør Francois Poncet, og mødet var strengt formelt, eneste resultat var en stak tegninger og en pressemappe på den interessante lille bil L.R. havde set på udstillingen. Ved sin hjemkomst satte han omgående projekt 106 igang. Chef for programmet blev Edmond Serre og hans højre hånd blev Ferdinand Picard, en tidligere ansat hos Delage, en transmissionsekspert ved navn Guettier og endelig designeren Berthaud var ligeledes knyttet til nr 106. Kravene vor ganske hårde. Den skulle være billig, økonomisk, lille og klar til produktion efter krigen.
Den første prototype af 4 CV"en stod færdig i slutningen af -41, men den kørte første gang i Januar -43. Forinden havde motoren gennem gået adskellige tests i en prøvebænk, hvor den kørte på en blanding af benzin og alkohol. Forøvrigt stod den lystigt og snurrede i sin prøvebænk i Marts -42, mens RAF bombede de omkringliggende bygninger tilbage til stenalderen. Endnu havde bilen ikke nået sit endelige udseende, bl.a. havde den 2 døre, men en anden prototype var under opbygning. Imens begyndte testchefen Jean-Auguste Riolfo en serie prøvekørsler i og omkring Billancourt, og senere på lidt længere ture men aldrig mere end ca. 300 km ad gangen idet tilgangen til benzin var temmelig begrænset og eneste optankningssted var på fabrikken.
Den anden prototype lignede mere vore dages kendte 4 CV, men den havde stadig kun 2 døre. Den blev malet højrød, og hvis førnævnte Prins von Uracht ikke fik øje på den nu, måtte han være blind. En af de få udvalgte journalister, der kørte prototypen, var Charles Faroux, der kørte en uofficiel testtur med Christine Renault L.R."s kone - og endte i grøften.

11 CV'en, der har en voldsom lighed med den amerikanske Plymouth.

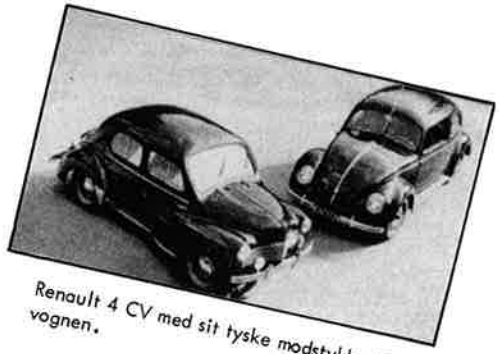
Ligeledes fik 2 forhandlere, en fra Marseille og en fra Grenoble, mulighed for at prøve vognen over længere strøk, og begge var enige om bilen muligheder.
Sideløbende med udviklingen af 4 CV var et projekt med en større model langt fremme i udviklingsafdelingen, foreløbig kun kendt som 11 CV. Der blev bygget 4 prototyper, og den sidste lignede en amerikansk Plymouth alt ialt en typisk Renault. Louis Renault foretrak denne frem for 4 CV'en, da han så de færdige modeller, men som vi alle ved, gik det ikke helt sådan. I September 1944, blev Louis Renault arresteret for samarbejde med okkupationsmagten, og 1 måned senere var han død. Ingen kender idag den fulde sandhed om Renault's påståede samarbejde, men redaktionen vil fremover prøve at grave lidt i den historie skønt det sikkert bliver vanskeligt at få noget at vide. Hos Renault er alle tilgange til materiale hermetisk lukkede men et eller andet sted, måske hos Renault familien.
Ihvertfald står det fast, at L.R. beordrede værktøjer til fremstilling af 11 CV'en eller Primaquatre, som den nu hed, og dette var en af hans allersidste handlinger som direktør for virksomheden. Efter hans arrestation var fabrikkerne uden egentlig ledelse, og den nye franske regering indså hurtigt, at en ny direktør måtte findes i en fart. Et navn var allerede nævnt, Pierre Lefaucheux, en højtstående modstandsmand, og med en lang række højere poster ved bl. a. jernbanerne. Denne sagde imidlertid nej til jobbet i første omgang, men hans kone fik ham overtalt til at tage imod den store udfordring der lå og ventede. Efter at General de Gaulle personligt havde godkendt ham, blev han først udnævnt til provisorisk administrator, men senere til direktør for Frankrig's største bilfabrik.

Pierre Lefaucheux, manden der rejste Renault fra ruinerne.



En af de mange Renault lastbiler af typen AHN på træhjul, uden brugere.

I December 1944 indså regeringen, at hvis fabrikken skulle overleve, måtte man nationalisere. Virksomheden var næsten gået istå og i hele dette år, var der kun blevet samlet 1045 lastvogne. Disse kunne imidlertid ikke køre, da man havde forsynet dem med træhjul idet gummi var næsten umuligt at opdrive. Herefter blev de stillet hen i et hjørne for at vente på bedre tider. Den 16. Januar blev nationaliseringen offentlig kendt. Den var underskrevet af bl.a. de Gaulle, Robert Lacoste, Pierre Mendes-France, Alexandre Parodi og Rene Pleven. Ved overgangen til statseje havde man overtaget alle fabrikker i ind- og udland. Undtaget fra nationaliseringen var dog familiens private ejendomme som f.eks. Herqueville, huse i Paris, deres Yacht, landbugsgårde og oversøiske besiddelser.



Renault 4 CV med sit tyske modstykke Folkevognen.

fortsættes i næste nummer.

Renault 5

Udviklingen af Renault 5 begyndte i April 1967 med nogle skitser af Renault's styling-chef Boue. I de følgende 2 måneder, blev der fremstillet en serie lermodeller i scala 1:5. Af de mange forslag der var at vælge imellem, blev det Boue's der løb af med sejren og blev brugt som grundlag i det videre udviklingsarbejde. (De 2 midterste billeder.)

De første 1:1 scala modeller kom i November -67, og allerede her havde bilen stor lighed med den endelige Femmer. Enkelte detaljer ændredes af hensyn til æstetikken og der funktionelle.

Det mest bemærkelsesværdinge ved projektet var, at det her drejede sig om en 2-døs bil, noget Renault ikke havde lavet i mange år, og en biltype franskmændene nødig købte. Den anden 1:1 scala model var færdig i Februar 1968 og her var flere ting ændret, frontklap og grill, bagdørskonturer, især ved nummerpladen, hjulbuer og kofangere.

Teknisk set havde man besluttet at benytte sig af R 4 undervognen samt den og 6'erens motorer og gearkasser. Det gjorde unægtelig arbejdet noget lettere for ikke at tale om billigere, selvom visse røster mumlede om tværstillet motor som i Morris Mascot og især den lille Fiat, Renault vidste var undervejs, havde efter sigende denne løsning. Det kunne som tankeeksperiment være sjovt at forestille sig Femmeren, havde man valgt denne løsning.

Helscala model. Fronten har en stærk lighed med Renault 6.

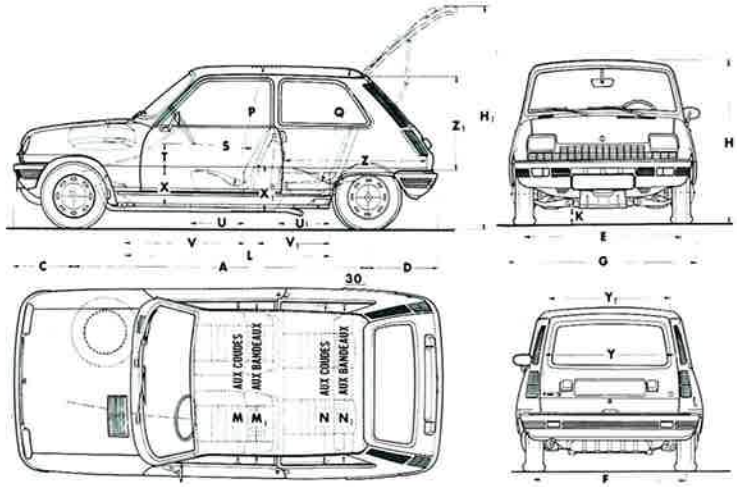
Bagkofangeren er endnu af metal. Bemærk nummerpladelyset.

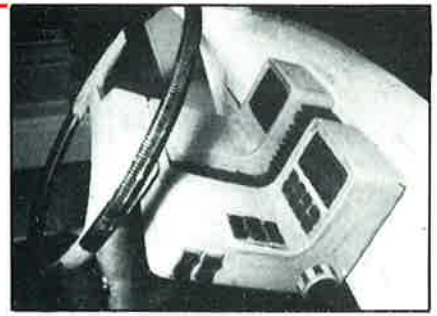
Udover at tilbyde kommende købere de sædvanlige minibil-fordele som lille størrelse og dermed vægt, gode manøvreegenskaber (parkering) og et lille benzinforbrug, ville Renault tillige tilbyde komfort og motorkraft, ting der ellers var forbeholdt biler i de større klasser. På denne måde forsøgte man rykke ved opfattelsen af minibiler, at de kun var til bykørsel. Til denne kørsel ville man iøvrigt beskytte karrosseriet mod buler ved at montere store kofangere af glasfiber, der specielt er godt, hvis man kender de kære franskmænd parkeringsvaner og måder at skaffe sig plads på. Desuden forsynedes bilen med store ruder, der gav fremragende udsyn til alle sider.

3. og 4. udgave. Her er kofangeren stadig lille og uden de indbyggede blinklys. Hjulbuerne er heller ikke færdige. men lighed den med den færdige 5'er, er slående.

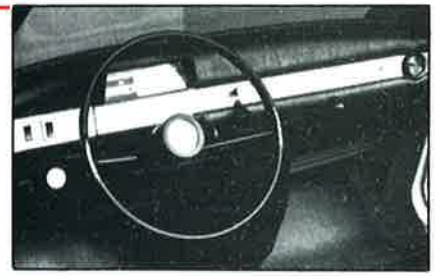
Til venstre er kofangeren oppe i den rigtige højde men endnu ikke færdig i udseendet, der er stadigvæk inspiration fra 6'eren. Til højre ses det endelig resultat.

Aerodynamisk set er Renault 5 absolut ingen vindsnyder, men ligesom alle andre af fabrikkens modeller, gennemgik den et stort vindtunnelprogram. Flere 3:10 træmodeller med detaljeret undervogn blev fremstillet for at simulere bilens opførsel på en rigtig vej. Bl. a. undersøgte man køleråbningernes virkning på vindmodstanden og små ændringer blev foretaget undervejs. Et af de større, og af ejerne velkendte, problem, er den hurtige tilsvining af bagruden ved kørsel i F.eks. regnvejr. Man udtænkte og monterede flere forskellige aerodynamiske spoilers over og ved bagruden, uden hensyntagen til den æstetiske virkning, og nogle var bedre end andre, men i sidste ende alle grimme og klodsede arrangementer. Til sidst droppede man ideen og bestemte sig for at lade kunderne leve med ulempen ihvertfald indtil videre. Senere kom som vi alle ved en LS udgave, der blandt mange forbedringer også havde en bagrudevisker. Denne model blev senere til R 5 TS, med bl.a. nakkestøtter integrerede i forsædets ryglæn.

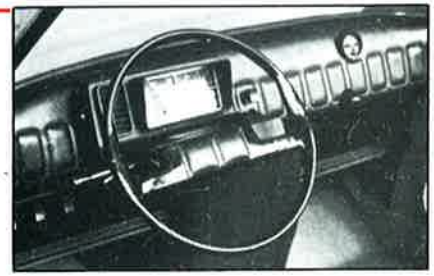




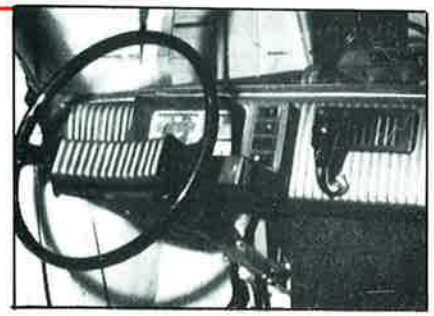
Udkast til instrumentbordet. Her en lerversion som har en del lighed med det endelige bord.



Her er det en del mere primitivt. Endnu var man inspireret af 4'erens enkelthed, rattet især virker bart. Den runde dims til højre i billedet (ses også på nedenstående billede) er et friskluftindtag.

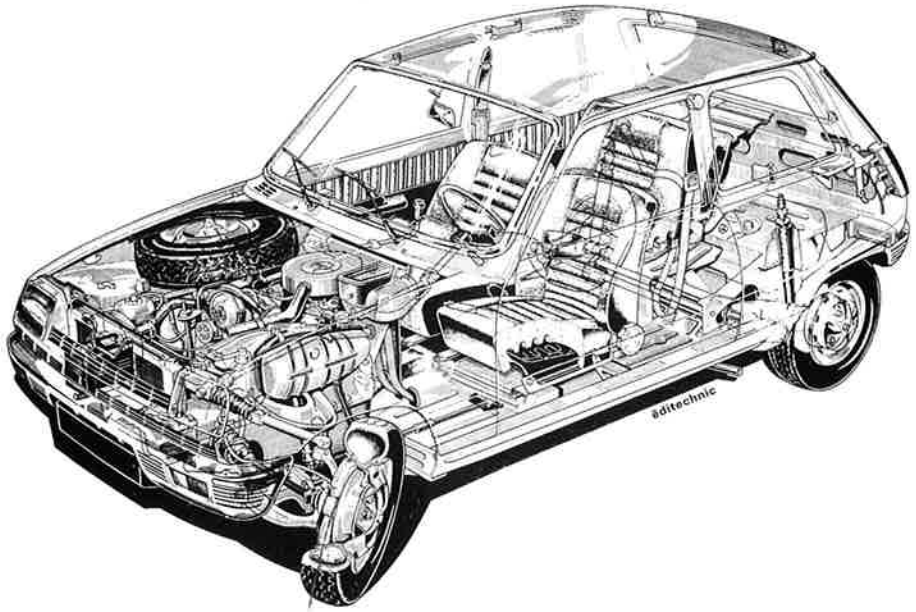


Tredie fase af udviklingen giver hele panelet mere karakter. Reliefmønsteret nærmer sig det endelige ersultat. Ligeledes er hele instrumentgruppen næsten færdigt. under rattet ses håndbremsen, der senere blev flyttet ned mellem sæderne.



Sidste trin giver det udseende vi alle kender, det tværstillede rateger med reliefudsmykningen, samt resten af bordet holdt sig stort set uændret helt frem til omkring 1980. I midten ses friskluftindtaget og panelgearet, bundgearet kom i 1975.

Allerede fra starten besluttedes det, at den nye model skulle opbygges enkelt og reparationsvenligt. Man byggede bilen med få kompenenter og med påskuelige skærme, flad bund, der gav styrke i karossen, og med så mange kendte dele som muligt af hensyn til holdbarhed (dele fra bl.a. R 4/6).
Også bremser og ophæng gik i mange tilfælde videre i den nye bil, og den har gennem årene vist sig både pålidelig og rimelig billig at reparere. Senere blev de kun 2 udgaver udvidet med adskellige andre, heriblandt en 4 døre samt en Turboudgave. Antallet af udgaver var tilsidst næsten uoverskueligt.
Indtil produktionen ophørte i 1984, har Renault fremstillet ialt 5.471.709 stk. 5'ere, så den må siges, at have været en succes. Den opgave at videreføre de flotte salgstal , har den nye Superfemmer, efter en svag start, nu endelig forstået at varetage på fineste vis.
Mere om udviklingen af denne bil i et senere nummer af „le Rhombe".



En spansk udgave af 5'eren kaldet R 7 er ydstyret med almindeligt bagagerum.

Kim G. Matsen.

INSIDE INFORMATION

Fra Falke Auto har klubben modtaget en længere liste over div. dele man gerne vil have solgt ud fra lageret. Der flere kategorier af dele, såsom mekaniske, karosseridele både originale og uoriginale, lygtedele og gearkassedele.
Det meste er til de forhjulstrukne modeller og der er ikke så mange tilbage af delene. Ring til dem og bed om at tale med Poul Larsen.
Husk at opgive medlemsnummer, og til dem , der selv tager derind, medbring gyldigt medlemskort.
Selvom der umiddelbart ikke er tale om rene foræringspriser, kan man roligt regne med, at det er billigt, og de er til at tale med under alle omstændigheder.
Adressen er: Falke Auto En Gros, Guldbergsgade 29, 2200 København N, 01. 39 99 00.

Der er selvfølgelig mange 5'er dele men også 12, 16, 17 og 20 30 er der ting til . skynd jer.

«»

P.g.a. et stort kasseoverskud i klubbens økonomi, er det i bestyrelsen blevet besluttet , at omstøde den på generalforsamlingen vedtagne kontingentforhøjelse på kr. 25.- og fastholde de 200.- som årskontingent. Sjovt nok tror vi ikke, der er nogen der vil protestere imod dette.

«»

Til alle de nye medlemmer, der er kommet til siden vi sidst gav tilbuddet, kan vi oplyse at man for 50.- årligt kan abbonere på det tyske Renault Revue, der udkommer 4 gange årligt (incl. porto).
Bladet omhandler naturligvis hovedsageligt om Renault, men det er især de nye ting , der sker man kan læse om hurtigere. Ved at ringe til 01. 55 63 57 kan man enten bestille de 4 numre eller man kan få tilsendt et prøveeksemplar, for at få et indtryk af hvad det handler om. Men skynd jer, vi har ikke ret mange.
Til jer, der har fået de 4 numre I bestilte, er det nu tid til at forny Abbonnementet, hvis det fortsat har interesse.

«»

Som lovet under lederen, vil de regionale kontaktfolk blive nævnt her.
01/02 området har fået ny kontaktmand efter at H.C. Hansen har ønsket at fratræde dette hverv. Han hedder Michael Hermann. Han klagede i et brev over, at der ikke rigtigt skete noget, og tilbød samtidig at melde sig blandt de (få) aktive. Det gjorde at han blev spurgt om at overtage jobbet som lokal kontaktmand, hvilket han sagde ja til.
Så her kommer listen over dem der er :

01/02,
Michael Hermann, Lauggårds Vænge 36,
2860 Søborg. 01. 56 20 74.

03,
Birger Søndergaard, Solbjergvej 52, Ørslev
4200 Slagelse. 03. 56 71 84.

04/05 øst,
Jørgen Poulsen, Åparken 7,
6640 Lunderskov. 05. 58 61 78.

04/05 vest, (vil gerne afløses.)
Vagn Hansen, Stubmøllen 11,
6800 Varde. 05. 22 26 80.

06,
Frank Pedersen, Kornvænget 86,
8600 Silkeborg. 06. 82 74 12.

07, (har meldt fra)

08,
Arnold Andersen, Nejsigvang 11,
9300 Sæby. 08. 46 15 91.

09,
Poul Eriksen, Højemarksvej 20,
5200 Odense N, 09. 16 61 40.

Vi håber naturligvis, at alle medlemmer får mulighed for at komme til et lokaltræf, men i det hele taget, brug jeres kontaktfolk, og så vil bestyrelsen fra nu af støtte dem med information o. lign.

«»

Kim G. Matsen.

Deres ønskevogn

RENAULT 4 CV

Den er intet mindre end et vidunder – den har alt, hvad De ønsker: Komfort, økonomi og styrke. Den topventilede, 4 cyl. hækmotor giver styrke til overmål, uafhængig hjulaffjedring og hydrauliske bremser giver en behagelig og sikker kørsel. Det smukke, rummelige karosseri med de elegante linier, gør livet behageligt for 4 personer, og så kører den 18 km pr. liter benzin, samtidig med, at den lave anskaffelsespris gør den til Danmarks billigste 4 Dørs Sedan.

Generalrepræsentant:

BRDR. FRIIS-HANSEN A/S

København Ø.

En gammel annonce fra en dansk motorbog fra midten af 50'erne. Bogen er venligst udlånt af Birger Søndergaard fra Slagelse.

foto album

ØVERST EN SPECIEL R-4 FRA JHQUES TATI FILMEN „TRAFIC."
NEDERST EN VILD R-4 MED ALPINE MOTOR.

Dette års udgave af Renault 9 viser først og fremmest, at den ny har frontgitter magen til søstermodellen R 11. Flere småforbedringer er det dog også blevet til og den kan nu leveres med katalysator.

De sidste krampetrækninger i R 18 serien, er denne 4-hjulstrukne stationcar med 1,6 liters motor. Den nye R 21 vil med tiden kunne leveres i samme version.

DACIA
Nørrebro

Renault
SPECIALISTERNE
BISPEVEJ 23
01-34 04 66

SUPER 5'EREN

IMPORT: VOLVO DANMARK A/S

Den nye Super 5'er sætter helt nye normer. Med enestående økonomi (op til 24,4 km/l ved 90 km/t i GTL-versionen). Overdådig plads (bredere indvendig end nogen anden bil i klassen). Ny, tværstillet motor og super køreglæde.

Men få en prøvetur. Det er det smarteste!

SUPER 5'EREN FRA RENAULT.