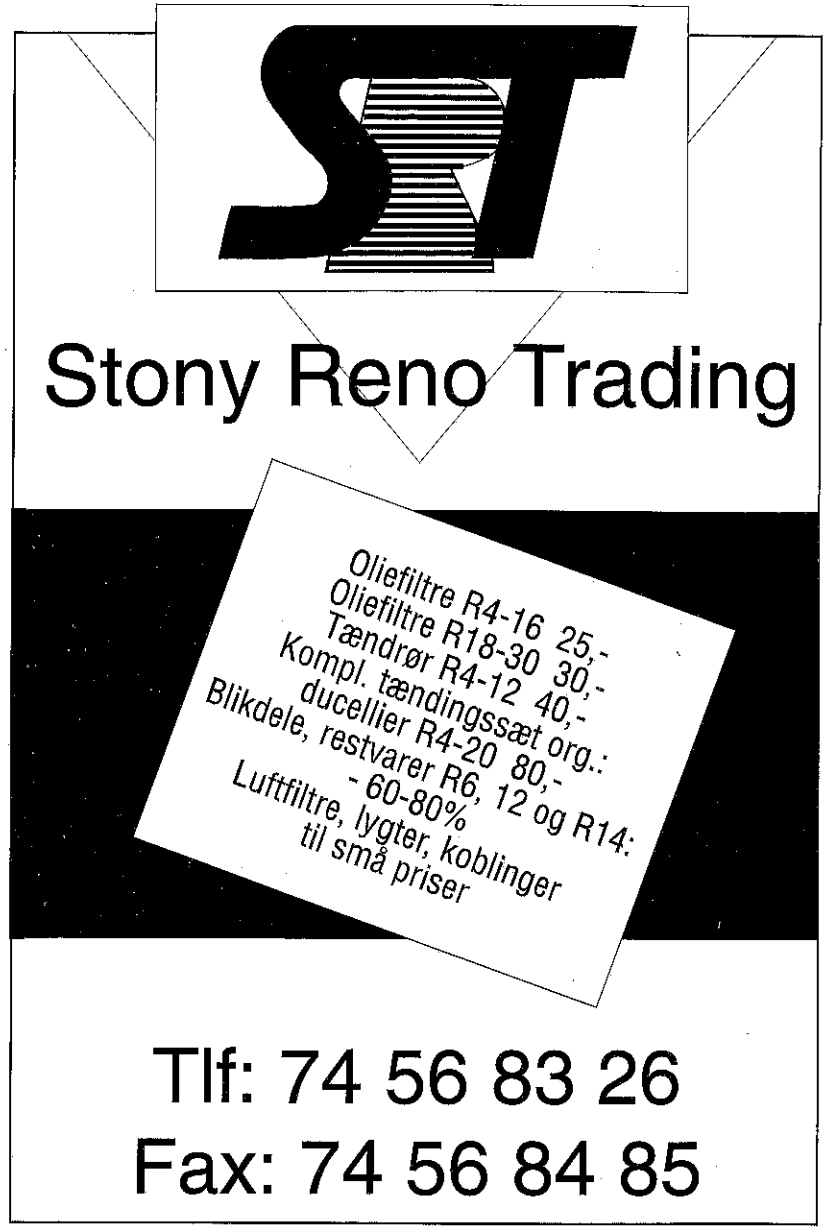
Le Rhombe

29 1993

Club Renault Danois



Leder

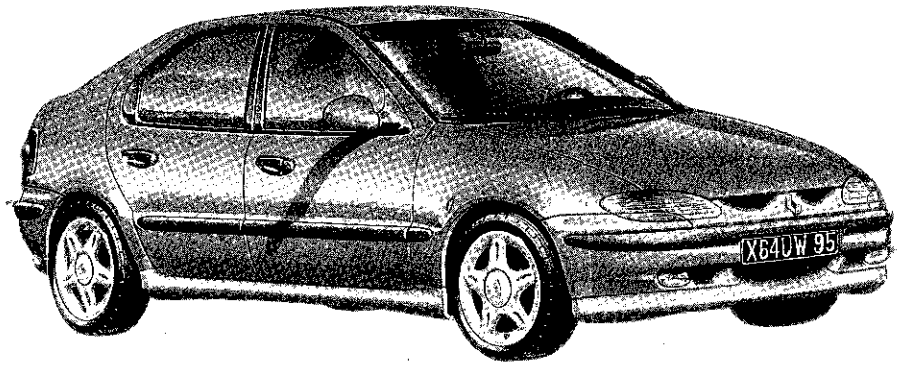
Igen et flot blad, et blad som skulle være en "kopi" men grundet nogle af de mange positive ting vi oplever, har vi set det muligt at udsende dette ! Og til tiden.
Nogle af de gode ting som vi oplever, er en pæn tilgang af nye medlemmer, samt indtægter fra nogle af de bøger vi har modtaget fra Volvo Danmark.
Vi har forøvrigt også lige fået en masse gamle Renault fotos samt gamle salgsbrochurer. Dette vil jeg hermed sige tak til Bent Westergaard for.
Ligeledes har vi solgt en masse, af de gode Renault film som Peer hver nat sidder og kopierer (han har stadig sorte rande under øjnene).
Ting som vi ikke har lige så meget indflydelse på, er et stærkt stigende salg af nye Renault biler, et salg som vi længe har håbet på og som verdens bedste mærke helt klart fortjener (se i øvrigt andetsteds i bladet).
Mange af jer sidder sikkert , ligesom jeg selv, klisteret til tv. når der er Formel 1 løb. Selvom det jo er lidt kedeligt, for bliver det igen en et-to sejr til Renault. Men stolte er vi sgu.
Vi her planlagt nogle rigtig gode træf her i efteråret, så sæt endelig datoerne af med det samme.
Iøvrigt er der en medlemsliste på vej, men da nogle medlemmer har været lidt længe om at indbetale deres kontingent , har det trukket ud med at få lavet den komplet, men vi har ikke glemt den.
Hermed tak for nu og på gensyn på træffene.

Jens C.

Deadline og udgivelsesdatoer for "Le Rhombe" og "Kopi'en"

Kopi'en 5:	29/10 - Uge 48
Le Rhombe 30:	5/1 - Uge 5
Kopi'en 6:	1/3 - Uge 13
Le Rhombe 31:	6/5 - Uge 23

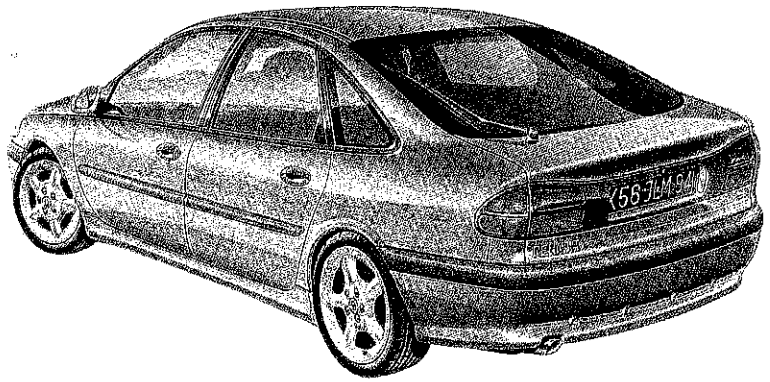
Bemærk!
Køb/salg annoncer modtages senest 14 dage efter deadline.

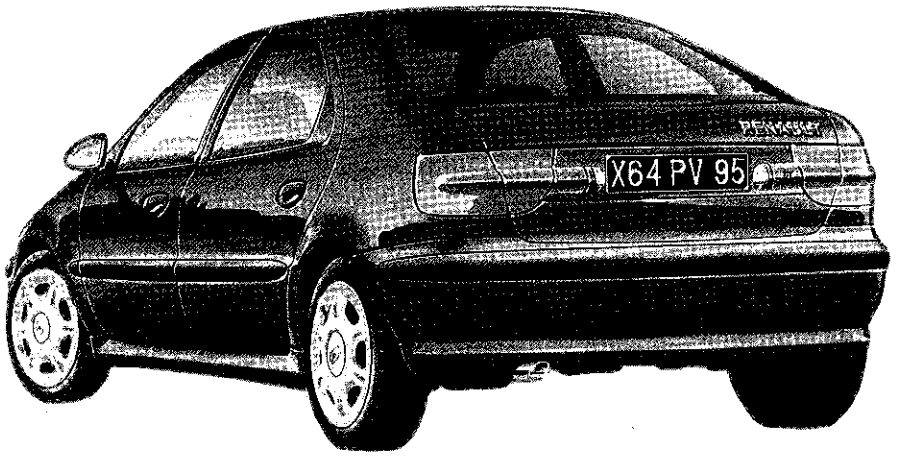


Nye modeller og motorer.

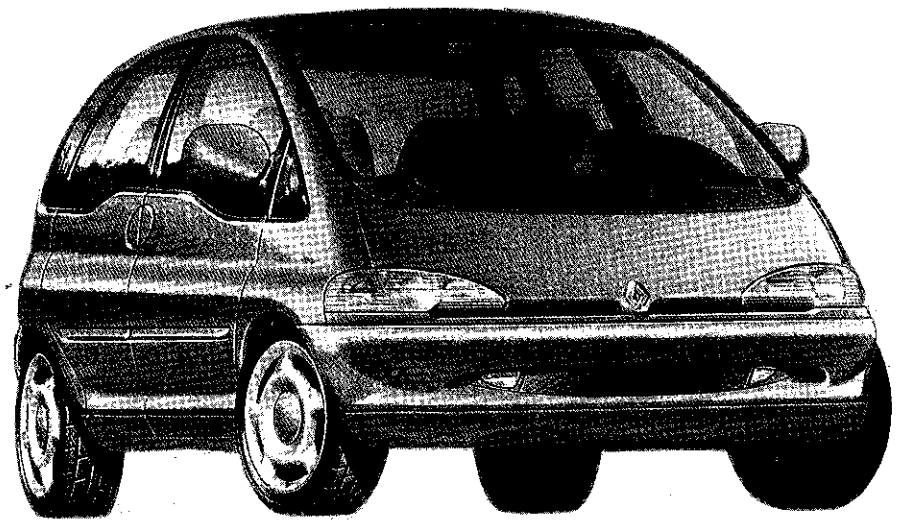
Der er flere spændende nye Renault'er på vej. I forrige nummer fortalte vi om den nye 19'er og den nye mini Espace bygget på næste generations R19 og om 21'ernes afløser.

Det er nu helt sikkert, at den nye R 21 kommer til Danmark, måske til sommeren '94, og vil således udfylde hullet mellem Volvo 440/460 og Volvo 850. Det disktuteres også om





Safrane'n skal forhandles, men projektet kan strande på prisen.
Men det bliver også spændende, hvad der er i støbeskeen på motorsiden. Den nye 19'er får både 1.4, 1.7 og en 16v 2 literes motor, men det forlyder også, at man er ved at udvikle Volvo's 5 cylindrede motor til denne serie. Der kommer tre dieselvarianter, 1.7, 2.0 med og uden turbo samt en 16v 5 cylindret med turbo og 125 hk. Det er uvist om der kommer en 4-hjulstrukket, men det er ingen hemmelighed, at Renault interesserer sig for VM i rally, og en sådan variant ville være perfekt hertil. Iøvrigt er en stationcarudgave også under udvikling, da man idag kan få næsten alle modeller i dette segment i denne variant.
Mini Espace'n, der teknisk bygger på den nye R19, får stort set samme motorudvalg, dog er en 4x4 mere sandsynlig her.
Den nye 21'er får også et bredt spekter af motorer. Flere af dem går igen fra 19'eren, men det menes at man her kun vil bruge en nyudviklet 16v V6 motor til topmodellerne istedet for den 5 cylindrede. Der kommer flere automatgearvarianter end idag, for at tilfredstille flådeejerne, der tit ønsker denne geartype, men har for få at vælge imellem.
Karrosserimæssigt kommer den med 4 og 5 døre, samt sationcar og coupe. Det vides endu ikke om denne sidste type bliver med et helt andet karrosseri eller om det bliver en todørs coupeudgave af det normale.



Pris til Renault

Den franske Renault-koncern har vundet prisen som det mest succesrige og profitskabende bilselskab i 1992, oplyser Argusinstituttet i Paris. Fremgangen for Renault er især kommet siden R19 og Clio modellerne er kommet, og specielt den store succes på det tyske marked har medvirket til at skabe et stort overskud hos den franske koncern

Hele den langsommelige proces med at få den engang økonomisk skrantende koncern på fode, blev startet af Georges Besse med massefyringer og frasalg af ikke overskudsgivende selskaber. Besse blev i slutningen af 80'erne skudt af den franske terroistgruppe Action Directe. Hans arbejde blev fortsat af hans efterfølger Raymond Levy.

Også Chrysler-koncernen i USA rangerer højt på listen, hvor der er bemærkelsesværdigt langt ned til de første japanske selskaber. Renault sælger endnu stadig kun halvdelen af sit program i Danmark.

Smånyt

Et tysk tuningsfirma har allerede haft fat i Renault Twingo og har forsynet den med en 85 hestes motor, samt monteret 15" hjul med 45 profiler, servostyring og ekstralygter. En dansk pris på ombygningen kendes desværre ikke.

Renault eksperimenterer p.t. med en V6 biturboudgave af deres Espace, men det er ikke besluttet om det bliver ved tanken. Markedet var sikkert ganske interesseret.

I England har Renault præsenteret en ny udgave af R19 kaldet RSi med en 113 hk motor, indfarvede sidespejle og udstyr som 16v modellen. Motoren er den kendte 1.8 som ligger i RT'eren.

Årsagen til modellens fremkomst er at de engelske forsikringsselskaber har sat præmien på 16 ventilede modeller voldsomt i vejret. Før stigningen stod R19 16v for 30% af salget, mens det er faldet til under det halve efter stigningen. RSi modellen koster (i England) ca. 15.000 kr. mindre end 16v'eren.

Sidder solidt på markedet

Juni måned viste et godt salg for Renault på det franske hjemmemarked. Listen for de 5 mest solgte ser således ud:

1.Clio 11.500 stk
2.Peugeot 106 8.800 stk
3.R 19 8.040 stk
4.Twingo 6.200 stk
5.R 21 5.480 stk

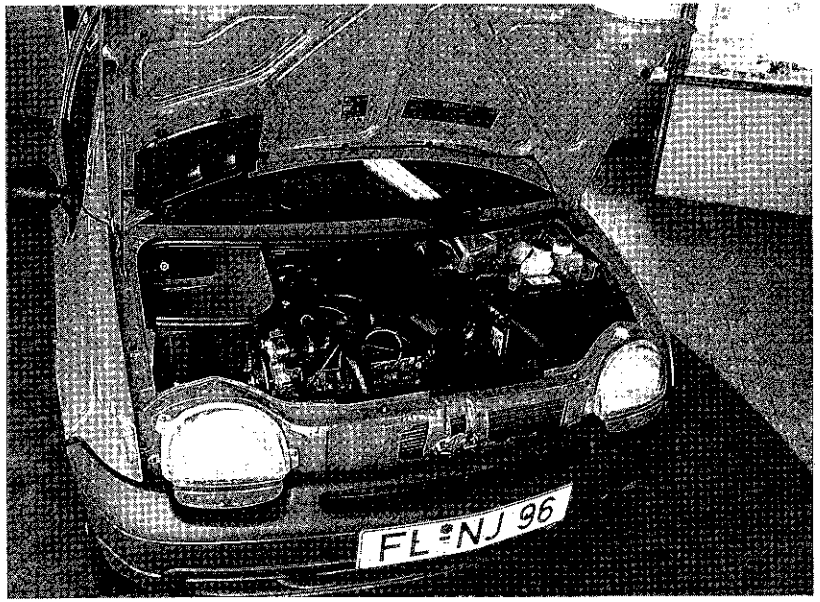
Det er værd at bemærke at Renault 21 er så højt placeret på listen, idet alle og enhver jo ved, at den snart bliver afløst af en ny model, men den sælges afgjort til små priser her i slutningen af dens karriere. Twingo'en lå i sidste måned på en 2. plads, men er nu to pladser længere nede. Det skyldes, at de mange forudbestilte biler blev afleveret i Maj, og tallene således nu viser det reele salgstal. Den har nu 5.1% af markedet hvor Clio'en har 9.5%.

Sammenlagt har Renault med disse 4 modeller en 1/4 af det franske marked. Hertil kommer så Safrane, Espace, Alpine og Express modellerne, der ikke er med på denne liste. Ialt ligger de på godt 30% af salget og er på vej tilbage til de gode dage i starten af 80'erne, hvor de sad på næsten 40% af hjemmemarkedet.

Derimod står det mindre godt til i lastbilsdivisionen, hvor der igen iår er underskud. Nedgangstider for vognmændene får skylden for de røde tal, der går igen hos mange lastbilsfabrikanter.

BINGO TWINGO

På en tur til Autohaus Ramm i Flensborg i vores sommerferie,var den nye Twingo lige blevet præsenteret i Tyskland, fik vi ved hjælp af Mogens Kristensen lov til at køre en prøvetur i en bilen.
Ude fra ser den lille ud, men den har personlighed, når man ser de små brede øjne til lygter den har.
Fordørene er dejlig brede og giver god adgang både til for- og bagsæde, som iøvrigt har en meget anvendelig fiks detalje, idet man kan køre bagsædet med ryg og hattehylde 20 cm. tilbage, det giver en afstand mellem for- og bagsæde på ca. 50 cm, så der er god benplads, faktisk ligeså meget som bagi en Safrane.
Sæderne er i festlige farver og har en sjov facon, men man sidder godt i dem.
Når man sætter sig ind bag rattet, er det ligesom der mangler noget. Hvor er instrumenterne henne?. Man sætter tænding på, og der lyser et lille nydeligt digital instrument midt under forruden, som fortæller at man pt. kører 0 km/t, hvor langt man har kørt samt benzintankens indhold i liter. Lige over rattet sidder de øvrige kontrollamper fint på en række.
Alle betjeningshåndtag er lysegrønne og det ser ganske smart ud. Advarselsblinket aktiveres ved hjælp af en bordtennisbold øverst på instrumentbordet. Jo, den er helt sin egen.
Nå, men vi fik familien ind og sidde. Motoren sprang igang uden tøven (den lyder som en R 12). Turen gik rundt i Flensborg og ca. 20 km udenfor. Twingo'en kører lige så herligt og ubesværet som den ser ud, 120 km/t ud af landevejen er inden hindring, og der er ikke megen støj fra de 55 hk. der snurrer ude foran på tværs.
Man har fornemmelsen af at sidde i en stor Renault, dog er det lidt svært at vænne sig til, at det er umuligt at se fronten på bilen, ligesom i Espace'n. Forruden synes at sidde en halv kilometer væk, men det er ikke et problem ret længe. Udsynet er perfekt alle andre steder også bagud, selvom der er et par blinde vinkler skråt bagud, men det generer ikke.
Det er en herlig bil, som vi håber kommer til Danmark i nær fremtid.
Hermed tak til Auto-Haus Ramm for lån af Twingo'en, samt for den altid gode og venlige betjening.



NORDISKE RENAULT'ER I VIBORG

Der var et bredt udvalg af Renault'er i Viborg

Week-end 'en d. 9 - 11 Juli afholdtes Nordisk Træf på Viborg Sø-Camping, arrangør var Tommy Lind.

Efter en hektisk tur over Sjælland og Fyn ankom familien Pedersen til arrangementet 15 sek. efter at træfkøreturen var startet, men heldigvis var det enkeltstart så det gjorde ikke så meget. Turen vi blev sendt ud på var en skøn oplevelse gennem Viborg og omegn en tur på 59,2 km. Med på turen havde vi nogle spørgsmål om Renault'er og Renault's historie, det var nogle svære spørgsmål syntes jeg. Der var indlagt nogle poster med opgaver på turen og til dette havde Tommy fået hjælp fra Lars Knudsen, Vagn Hansen, Birger Søndergaard og Kristen Korsgaard.
Efter denne skønne tur skulle alle samles på campingpladsen, her blev bilerne linet op, og så var der stumpemarked.
Peer Sabat og undertegnede var tilstede fra Club Renault Danois's bestyrelse.
Stumpemarkedet havde et rigt udvalg af forskellige ting til de gamle Renault'er. Mens der blev snakket og købt, fik jeg en god snak med nogle af de svenske, norske og finske

Renaultfolk som var tilstede. Jeg nåede også at se på de mange flotte biler.
Kl.16.00 var der præmieuddeling, Tommy havde fået en masse ting bl.a. fra Klebér, Volvo, OK benzin og Henrik Stenholt havde sponsoreret 10 par lækre solbriller.
Lørdag aften havde Tommy arrangeret spisning, det store kolde bord med små lune retter (som også var kolde). Maden var lækker, "der var bare for lidt rødbeder" (faktisk var der ingen).
Under spisningen gik snakken flittigt om arrangementet og forholdet mellem klubberne. Nogle syntes det var underligt at der var to klubber, mens andre spurgte mig, meget fornærmet, hvorfor Club Renault Danois ikke havde hjulpet Tommy med dette arrangement. Til dette kunne jeg kun svare, at det havde vi skrevet til Tommy om, men det viste sig at det havde Tommy desværre ikke fortalt videre, jeg fik dog ryddet nogle kedelige misforståelser af vejen. (Håber jeg).
Om søndagen var der "afslutning" kl.12.00, hvilket foregik uden at man lagde mærke til det, træffet sluttede bare.
Men alt i alt var det et meget godt arrangement som Tommy havde fået

Svenske Jan-Ingvar Steen's flotte 4CV cabriolet.

banket ned. "Bag enhver stor mand står en kvinde" siger man og bag Tommy stod Bente.
Så du skal ikke tro du er noget Tommy.

(Ha!).
Men tak for et s.... godt træf.

Peer Sabat & Kim Søgreen.

Fra premieuddelingen. Det ses på antallet af modtagere, at der var mange præmier.

KØB/SALG

SJÆLDENT TILBUD.
Renault 4 model R 1123 årg. 1963 km. 254, tidligere anvendt til undervisning, fremstår som ny, sælges/byttes med anden fransk bil.
Envidere mange brugte dele til R4/R5/R12/R14 til små penge !!
John Buhl 86 55 05 22

Sælges
Renault 17, 1972 rød coupe, ualmindelig velholdt også i lak og betræk.
Alu. fælge. Sælges også med syn.
Foto fremsendes gerne.
Werner Petersen 74 42 51 55

Vi
er gode til
RENAULT

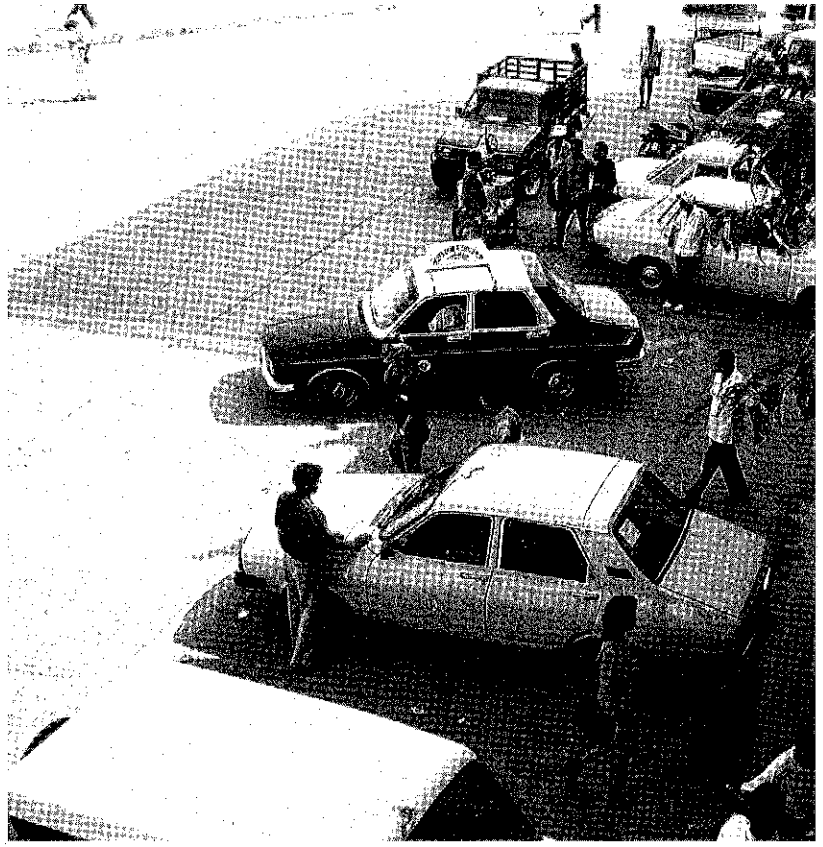
Vi fører:
elf olie
Kleber dæk

Vi importerer specielle
Renault'er efter ønske

F.J. Biler Ishøj ApS
Baldersbækvej 25 • 2635 Ishøj • 42 52 10 70

Le Rhombe 29

Der er andet end kaffe i Colombia



Her ses begge typer taxi'er som beskrevet i teksten.

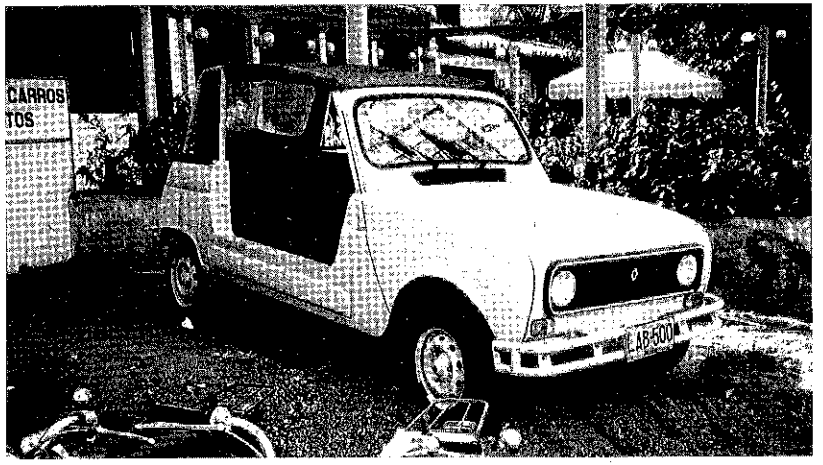
Jeg fik af vide, at der i en årrække kun måtte importeres Renault biler i Colombia på min tur dertil, hvorfor fandt jeg aldrig rigtig ud af. Det må havde været i 70'erne fordi der kørte utroligt mange R 12. 60-70% af alle taxi'er var Renaultbiler og de fleste var 12ere, men også R 11 var der rigtig mange af. Desuden så jeg R 4- R 6- R 18 og mange R 21 med mærket Etoili.

R 4'eren på billedet i "rodeo" tøj var en udlejningsbil - flot.

Næsten alle gule R 12'ere er taxier og var i billig klassen, forstået på den måde at det kostede 600 Col.pesos (ca. 5,25 kr.) at køre fra den ene ende af byen til den anden og byen er på 600.000 indbyggere.

De dyre taxier (de luxe) var sorte og nogle af dem var rigtig "liret op" med gult tag, stafferinger og udbyggede skærme, som det kan ses på det første billede. Som regel kunne dørene åbnes rimelig let, og i dem kunne vinduerne også åbnes og lukkes, hvad der var rart, når det er 40 grader i skyggen. Sorte taxi'er kostede dobbelt så meget at tage og fælles for dem alle var der ikke fandtes taxameter - altså faldt prisen. I de gule taxi'er var der af og til plexiglas i dørene som ruder og tit havde chaufføren et eller andet trick med at åbne og lukke dørene, hvis dørlåsen ikke virkede.

Renault har en automatgearkassefabrik i Colombia, men alligevel så jeg ingen taxier med automatgear.



Denne luftige 4'er er en udlejningsbil.

Åndenød i Tyskland.

Den 5-8/8-93 afholdtes det 21.ende Oldtimer Grand Prix på Nürburgring i Midttyskland.
Undertegnede og 2 venner drog meget tidligt fredag morgen den 6/8 afsted med Tyskland.
Vi kørte i en BMW 320I (så pyt da, når det ikke kunne være anderledes).
Vi ankom til Nürburgring kl. 18.^{00} og fandt en campingplads op af banen.
Den var ellers fyldt til randen, men vi fandt en plads til vores telt, selvom vi skulle sove ned af bakke. så det var godt at der var fluenet i, ellers var vi alle gledet ud. Det kostede 12DM pr. person for 1 overnatning (6DM normalt).
Det kan nok være at vi spærrede øjnene op, da vi så alle de lækre biler, der stod over hele campingpladsen.
Det var et eldorado for os Renaulttosser. Der var adskellige A 110 og endnu flere A 310 både i standart, cabriolet og total ombygget (lidt synd), der var også et par R5 Turbo 1og 2 og en enkelt R5 Maxi Turbo i fabrikstrim.
Lørdag var den østlige del af banen lukket af til at udstille bilerne på, der var ca. 3000 udstillede biler (det sagde de over højtaleranlægget om eftermiddagen). Da vi kom ind på banen, så det helt fantastisk ud med alle de biler.
På en skråning ved et sving, var alle Alpine'rne linet op, og jeg siger jer, der var Alpine'r. Jeg talte til 55 stk. A 110, 90 stk. A 310/V6 turbo, 3 stk. A 610 og en enkelt Williams Clio 2,0 (fed bil). Alle Alpine'rne var så flotte, de skinnede i alle farver, det var et herligt syn.
Over for var den tyske Renault 5 klub stillet op, der stor bare 15 stk. R5 turbo 1og 2 og 2 stk. R5 Maxi Turbo'er. Der stod selvfølgelig også en masse Super 5'ere. i alle mulige afskygninger og 3 Clio 16V, som var så lave, at de skulle løftes over enhver forhindring de mødte.
Renault var 3. største mærke på udstillingen, kun overgået af Fiat, hvor hovedparten var X 1/9'ere, tæt forfulgt at Lotus Super Seven.
Vi fik ikke set meget Oldtimer race den dag, så vi stod tidligt op søndag,

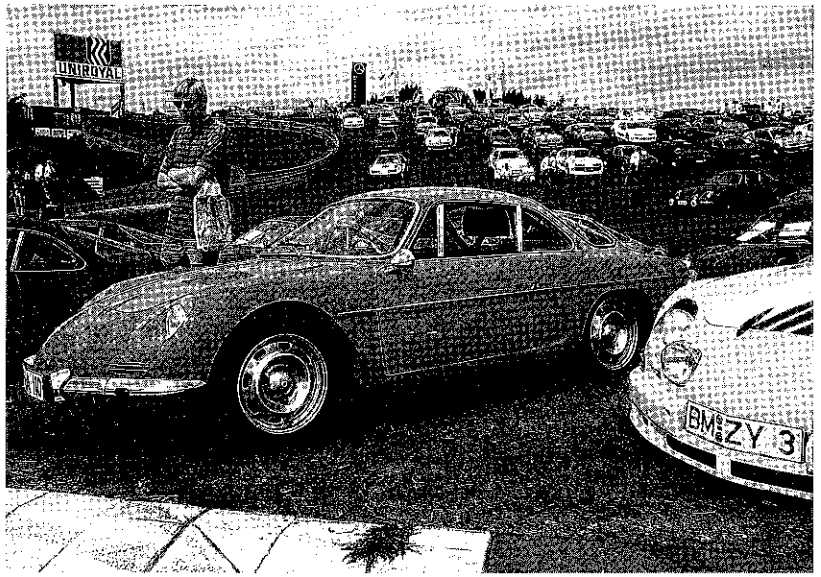
Enhver Renaulttosse må få problemer med mundvandet ved denne udsigt. Forrest 5 Turbo'er bagerst bunker af Alpine'r.

Nærbillede af lækkerierne, Alpine'r i hobetal.

for at få nogle gode pladser at sidde på. Det kostede 55 DM for 2 dages indgang til racerløbet. Det var gratis at se på bilerne. Der var kun 3 Renault biler tilmeldt, 2 stk A 110 og en enkelt R 8 Gordini 1100. Der var 12 løb, så der var racerløb nok at se på.

Det er en tur, der er værd at anbefale f.eks. til en del af sommerferien eller en forlænget week-end, som vi gjorde det. Der er 900 km. fra København til Nürburgring. Jeg skal sætte datoen i bladet for det næste Oldtimer Grand Prix, så snart jeg kender den.

Peer Sabat.



En velholdt Alpine Berlinette

Årstræf Renaultveteranerne

Den 28-29/8-1993 afholdt Renault Veteranerne deres årstræf ved Roskilde. På grund af bestyrelsesmøde lørdag, kunne bestyrelsen for vores klub ikke være tilstede hele tiden, men Peer, Jens og undertegnede var tilstede om søndagen . Vi fik lov til at overvære deres generalforsamling.
Renault Veteranernes bestyrelse består af. Formand Svend Erik Nør Nielsen. Kasserer Birger Søndergaard. Bestyrelsesmedlem Vibeke. (efternavnet fik vi ikke fat i). For deres blad står Birger Søndergaard som redaktør, i redaktionen sidder Karin . Klubbens blad skal nu laves i Odense, Henrik Stenholt har indhentet tilbud om dette.
Foruden denne nye start skal Renault Veteranerne ud og investere i en printer i år, senere skal de investere i computerudstyr. Under eventuelt oplyste vor formand om de fordele, begge klubber kunne få ved igen at blive een klub, hvor hækmotorkørerne kunne beholde deres klub som en undersektion på samme vilkår som sportssektionen. Dette ville også spare dem for udgifter til printer og computerudstyr da vores klub allerede har dette.
Renault Veteranerne har på nuværende tidspunkt 94 medlemmer.
Peer S, Jens C & Kim S.

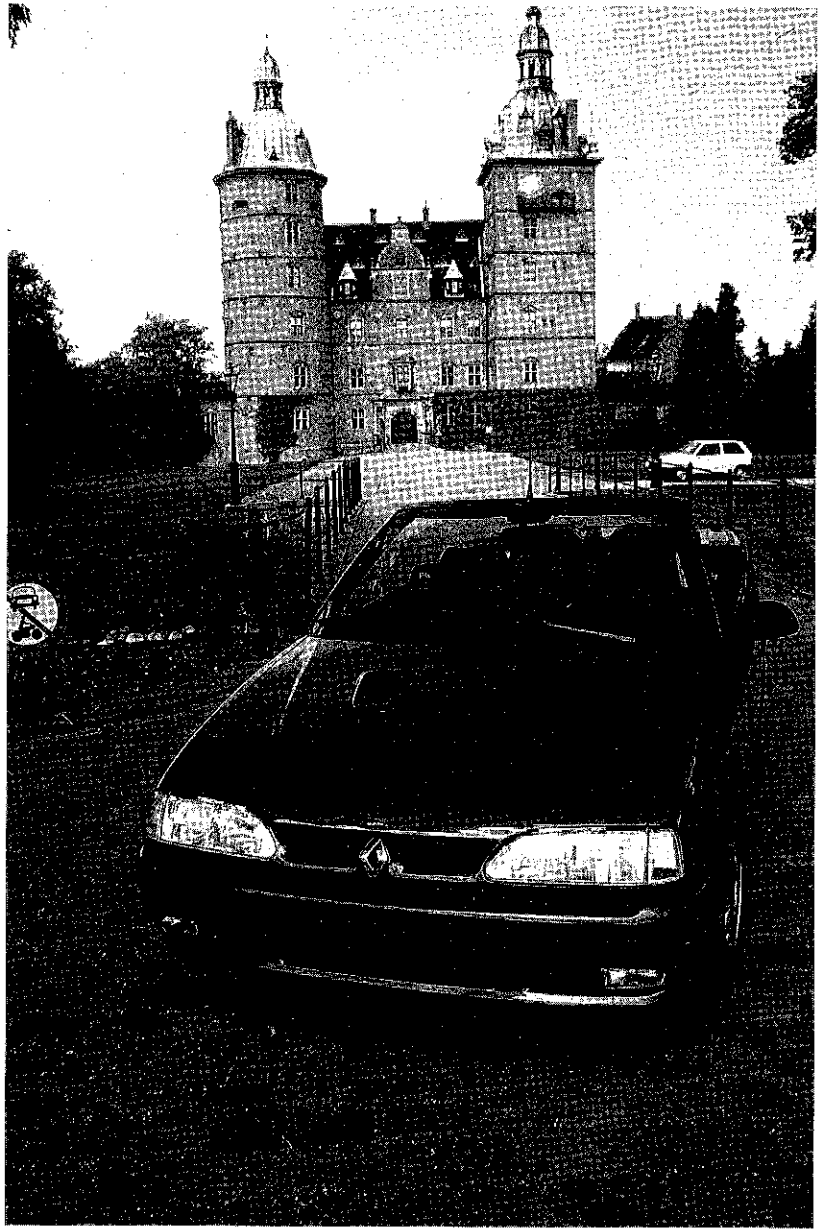
Fusionen på plads.

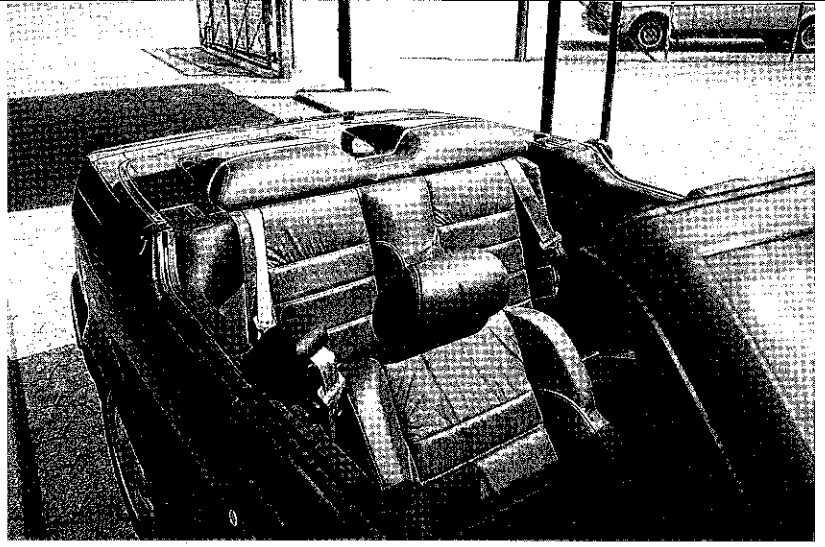
Volvo og Renault idag et selskab

Pr 1. Januar 1994 fusionerer Renault og Volvo til et selskab. Selve fusionen omfatter dog ikke Volvo's ikke-bilsektion med bla. flymotorer, medecinindustri og bioteknologi. Sammenlægningen er også et stort skridt i retning af, at få Renault privatiseret, måske i løbet af 1995.
Selskabet Renault-Volvo RVA bliver Europa's næststørste og verdens sjettestørste bilkoncern med en omsætning på næsten 300 mia. kr og 100.000 ansatte. Produktions-kapaciteten bliver på ca. 2 mill. personbiler og 80.000 lastbiler på årsbasis.
Renault som klart er den økonomisk stærkeste af de to, fik i 1986 en indsprøjtning i form af flere mia. franc. Allerede sidste år havde de et overskud før skat på 4.4 mia. kr på 1.8 mill. solgte biler. Volvo tjente 1.8 mia. på 360.000 solgte biler.
Volvo har i aftalen sikret sig vetoret overfor beslutninger af "strategisk interesse" som det udtrykkes, idet Renault sidder på 65% i selskabet, men reelt sider de på 51% i det det nyoprettede holdingskab, der egentlig holder sammen på den nye koncern.
Frygten for at Volvo måske efter en privatisering satte sig på hovedparten af aktierne, har fået den franske regering til at sikre sig, at stabile franske aktionærer erhverver sig hovedparten af den statslige andel heri.
Ledelsen i det nye selskab er udpeget og består af direktøren for Renault, Louis Schweitzer som formand for direktionen, samt Patrick Faure og Philippe Gras. Fra Volvo bliver det chefen for bildivisionen, Lennart Jeansson og chefen for Volvo Trucks i USA, Karl-Erik Trogen. Volvo's direktør Per Gyllenhammar bliver formand for bestyrelsen, med vidtgående beføjelser og som skal overvåge bestyrelsens arbejde.
Den kommunistiske fagforening CGT melder dog om modstand mod fusionen og kalder Volvo for en "Trojansk hest" der skal sætte fart på en privatisering og føre Renault på udenlandske hænder og bebuder aktioner imod aftalen. De hævder også, at formålet med fusionen er nedlæggelse af arbejdspladser. Det ligger i sagens natur, at nogle vil blive overflødige efter den uundgåelige rationaliseringsproces, der skal til ved så stor en sammenlægning. Der er også allerede nedsat en arbejdsgruppe, som skal sikre koncernen imod dobbeltadministration, bla. vedrørende personale, indkøb og udvikling.
I Danmark melder importøren om lettelse over at fusionen nu endelig bliver til virkelighed, og dette helt sikkert vil føre til en styrkelse af Renault's udbud i Danmark. Både den nye 21'er og Twingo'en en næsten sikre mens Safrane endnu er under overvejelse.

Nam - nam

Når man bliver ringet op af sin formand, der spørger om man har lyst til en prøvetur i en R 19 16v Cabriolet, så må man jo hellere se om der skulle være lidt tid til overs i kalenderen. Og minsandten, det var der. Så jeg drog stille og roligt (løgn) til Køge, hvor Viggo Petersen, Renault/Volvo forhandler og nyt medlem, havde stillet foromtalte bil til rådighed. En metalrød sag med kalechen nede og grå lædersæder. Føj, hvor var den ikke interessant at se på (løgn igen). Nå, men vi blev spurgt om vi ville have en prøvetur, og når det nu ikke kunne være anderledes så pyt da. Og vejret var da helt pænt til at køre uden pressening. For en ordens skyld tog jeg da lige et par billeder, sådan mere for at virke som om det hele interesserede mig (mere løgn).
Så formanden og undertegnede satte os indenbords, startede og rullede derudaf. Om den kører godt? Såmænd. Der var næsten ingen vind ved forsæderne selvom vi kørte omkring de 80, og motorstøjen var minimal. Vi kørte langs vandet til Vallø Slot for at få et godt motiv til billeder, og der stillede vi os op og knipsede løs. Folk der gik forbi kiggede en ekstra gang (det må have været os de kiggede på, helt sikkert), selv i de tilhørende bygninger kom de ud og pegede. Da vi drog derfra var det redaktøren der kørte. Altså ikke fordi jeg havde lyst, nærmest fordi formanden simpelthen ikke gad køre mere (hvor er det løgn).
Der er servostyring og den er





fartafhængig så styringen ved almindelig hastighed virker stram og fast. Ved langsomkørsel omkring slottet er den således nem at manøvrere. At den har 16 ventiler mærkes først omkring de 4000 o/m, men så sker der altså også ting og sager. Den trækker godt op igennem gearne og den har en feeeed lyd, og så ligger den som limet på vejen. Læg den i en kurve og giv gas og den bliver der, hvor du har lagt den.

Undervognen er naturligvis stram men ikke ukomfortabel og affjedringen optager alle stød uden at de mærkes i rattet. Krængningen er også minimal. Og sæderne. Dem sidder man altså bare i. Solidt.

Desværre havde den stået stille et stykke tid fik vi at vide, og det er lavprofildæk ikke beregnet til, så den rystede lidt i rattet ved de 60 km/t, men over dette var der intet at mærke. Smidig er den også. Acceleration i 5. fra 50 går fint uden huggen fra maskinen. Dog kunne jeg ønske mig et lidt højere 5. gear. Det virker som om der er mere i motoren når man skifter op, men da bilen var ny, var der altså grænser for, hvad vi ville byde den.

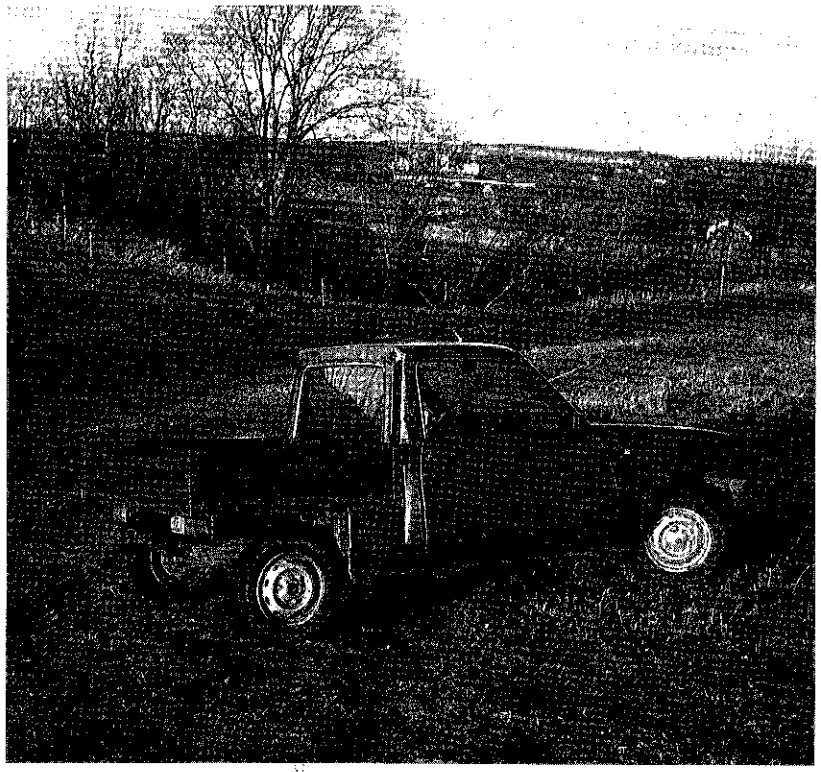
Kabinen var som sagt i lysegråt læder og foran sidder man som skruet i, mens der er begrænset plads ved bagsædet og bagagerummet er kun noget, der står i specifikationerne. Kalechen fylder det meste. Bagsæderne kan dog nedfældes og give lidt mere plads. Der er elruder både for og bag og centrallås. Bilen er bygget hos Karmann i Tyskland og hele bilen bærer præg af kvalitet.

Turen tilbage til Viggo Petersen var kort, alt alt for kort, og da vi afleverede den, var det lissom der var et eller andet på sæderne. Vi kunne ikke rigtigt komme ud. Det lykkedes imidlertid, og vi sagde pænt tak for lån og kørte hjem, en oplevelse rigere. På hjemturen spurgte vi os selv, om vi ville eje sådan en? Aldrig! (Og det er med garanti løgn).

Tekst og billeder: Kim G. Matsen

Min halve Femmer

Jeg stod i foråret 1991 med en R5 TL der var meget rusten, især i bagenden. Men vi manglede til gengæld en lille lastbil til brug på rideskolen/gården, hvor min søsters hest er opstaldet.
Hvad er så mere naturligt end at skære bagenden af 5'eren og montere et lad istedet. Jeg brugte nogle week-end'er sammen med en god kammerat på projekt "R 5 Pick-up".
Vi skar bagenden af bag dørene, kun gulvet blev tilbage, flyttede bagklap og bagstolper ind til midterstolperne, lavede ekstra afstivning bag forsæderne og monterede en kraftig jernramme til ladbund med diverse afstivninger til hjulophæng mm.
Benzintanken blev flyttet op hvor bagsædet havde været, det er lige bag førerhuset under ladet. Vi monterede de originale bag- og nummerpladelygter på en stribe under ladet samt gasstøddæmpere til baghjulene på skrå bagud.
Så fandt vi nogle malerrester fra div. Renault'er vi havde haft, mest rød og gråmetallic, blandede det hele sammen og malede bilen. Sidst, men



ikke mindst, fik vi monteret træladet med bagsmæk.
Nu var det næsten synd bare at bruge sådan en bil til gården, så den har fået mange mennesker til at kigge en ekstra gang i sommeren og efteråret '91, hvorefter den har været brugt på gården og rideskolen til transport af vand, hestefoder, hegnspæle, sand, grus, brænde, ridebanemateriel mm.
Jeg har sågar kørt med 10 personer på en gang. Selvom der ikke længere er nr.plader på, er det nu alligevel meget sjovt at køre i en bil, der kun findes i et eksemplar.

Flemming Nielsen.

Gammel kærlighed ruster ! ! ! !

Kærlighed ruster desværre, så i sommeren 1992 stillede jeg min R 8 Major ned i carporten ved mine forældres sommerhus. Nu startede restaureringen. I sommeren 1992 skilte jeg så bilen ad for at lave alt rust. Dette tog 4 uger. Så her i år er den blevet malet, og denne gang er den blevet GUL. *Mit første forsøg på at male en bil gik fint, syntes jeg.*
På billedet ses forarbejdet til malingen, hvis alt går som planlagt skulle min R 8 kunne ses til 10 års jubilæet.
Efter pladearbejdet kom turen til motoren, der har fået nye foringer, stempler og ny krumtap.
Interiøret er blevet restaureret så godt det kunne, det er ikke let at opdrive noget nyt. Som prikken over i'et har jeg fået et sæt fælge så nu mangler jeg kun at købe dæk, batteri, benzin, olie, oliefilter og tændrør, derefter mangler jeg blot at starte bilen + resten.
Resten af min Renaulthistorie følger senere.

Kim Søgreen.

Renault film

Overspillet til video system VHS.

Renaultbånd 1
R 8
R 8 nord/syd
A Car is Born
En Motors Anatonomi
Renault R 4 (Rodeo)
Tid 1 time 15 min
Pris 125.-

Renaultbånd 2
Kundebetjening
Pinsler Efter Mål
En Fabrik Fødes
Style
Ekspedition Scarabee
Tid 1 time 25 min
Pris 125.-

Renaultbånd 3
Ildlandet Alaska
Alverdens Veje
Image
Det Sårbare Legeme
Autobiografie
Tid 1 time 30 min
Pris 125.-

Renaultbånd 4
Reklamefilm
5.000.000 Kunder
Proto 117 R 12
En Fabrik Som Skaber Liv
Lanas Seinen
Tid 1 time 20 min
Pris 125.-

Renaultbånd 5
Produktet Bestemmer
De R 15/17
24 Timer På Fabrikken
Tid 45 min
Pris 100.-

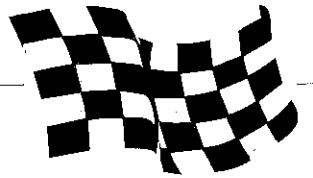
Renault Sport 1
Verdensmesteren i Rally
David & Goliat
Press om Regardless
Gordinisimo
Le Mans 1960
Direkte Fra Le Mans
Formen 1 Turbo
Tid 2 timer 5 min
Pris 150.-

Renault Sport 2
Grand Prix Du Brazil
Brunch Of Fivers
Hvorfor Kappes De
La Renault 5 Turbo
Formel 1
Renault 21 Europacup
Super Tourisme 89
Tid 2 timer
Pris 150.-

Alle priser er excl. forsendelse.

Henvendelse:
Peer Sabat Tlf. 47 38 43 19

MOTORSPORT



Det italienske Grand Prix på Monza banen fik et dramatisk forløb. Allerede ved træningen skete der ting og sager. Jean Alesi havde kvalificeret sin Ferrari som 3. bedst og kørte efter kvalifikationstiden var flaget af rundt på banen og modtog tusinder af "tifosi's" uforbeholdne hyldest. Ca. halvvejs rundt kom Berger tordnende bagfra med speederen i bund. Alesi havde åbenbart ikke set ham, ellers også har han fejlbedømt hastighedesforskellen.

Han trak først lidt til venstre og derpå lidt til højre og Berger, der ikke havde nogen steder at være, bragede ind i barrieren og tværs over chikanen foran en chokeret Alesi, og ind i dækbarrieren. Sammenstødet hermed var voldsomt, og det varede lidt inden redningsfolkene fik ham hevet ud, uskadt heldigvis. Men dramatisk så det ud.

Igen ved starten gik det galt i den første chikane. Begge Jordan vognene og J.J. Letho's Sauber bankede sammen og var ude. Senna prøvede at klemme sig forbi Hill, med det resultat, at han kørte op over denne baghjul og røg af, mens Hill blev skubbet ud i sandgraven. Han kom igen, men i den næste chikane kælede hans forhjul med Bergers og han røg ud igen. Da han atter kom igang lå han på 11. pladsen med Senna to pladser længere tilbage. Andre røg også af her bla. Warwick og ved siden af ham i rabatten holdt Suzuki, hans teamkollega. Så hele Footworkteamet kom aldrig længere end hertil.

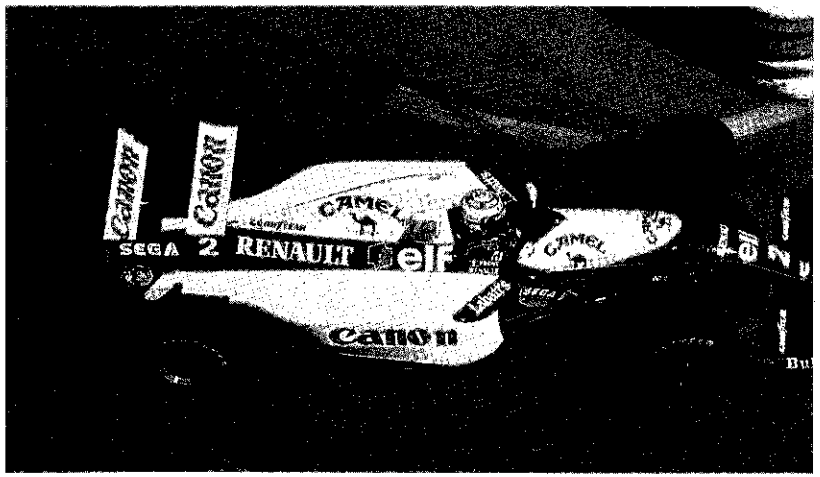
Prost var stukket af med Alesi bagefter sig og derpå Schumacher. Snart overhalede tyskeren Alesi og halede ind på Prost, der førte med ca. 3.5 sek. Men på vanlig maner kørte Prost bare lidt hurtigere og satte 3 hurtigste omgangstider, og nu var afstanden til Schumacher på næsten 8 sek.

Senna, der desperat prøvede at nå op, for at holde drømmen om et VM i live kørte, før en af chikanerne, direkte op bagi Brundle's Ligier og begge udgik. Senna's kommentar hertil var for sen nedbremsning på grund af manglende downforce. Senere mistede Blundell herredømmet over den anden Ligier og røg ind i

autoværnet i Parabolicasvinget umiddelbart før pitten, og så var han ude. I mellemtiden havde Hill kørt sig op gennem feltet og da Schumacher udgik, lå han pludselig på 3. pladsen. Alesi blev også overhalet og nu halde han kraftigt ind på Prost, der kørte næsten 1 sek. langsommere pr. omgang. Men da Prost ved at vinde her kunne sikre sig sit 4. VM, og da samtidig over radioen fik besked om, at hans temperatur var lidt for høj, holdt han sig pænt bagved. Og da begge konkurrenter til titlen, Senna og Schumacher begge var udgået, så det meget lyst ud for franskmanden. Og så --

5 omgange før mål "PUF" røg i køkkenet. Prost's motor gik sig en tur og smurte Hill, banen og kamerelinse ind i olie, og nu lå Hill med ét til sin 3. Grand prix sejr. Og Damon Hill kom øverst på sejrsskamlen flankeret af den utrættelige Alesi (vild jubel blandt tilskuerne) og løbets overraskelse Michael Andretti på 3. pladsen. Men dramatikken var ikke slut endnu. Lige før mål kørte de to Minardi kørere sammen og Christian Fittipaldi tog sig en 360 graders lufttur og landede på hjulene igen. Han kørte over målstregen på to hjul, uskadt og blev klassificeret. Men uhyggeligt så det ud

Så VM kampen fortsætter i Portugal, hvor ikke kun de førnævnte kan true Prost, men teoretisk også hans egen teamkollega Damon Hill. Morsomt, statistisk set, var det at hverken Senna, Schumacher eller Prost scorede point her. Det gjorde de heller ikke i Ungarn. Skal Prost score, skal en af de to



åbenbart også.
Da konstruktørernes VM allerede er afgjort til Renault's fordel, kunne det være flot hvis kørernes VM gik til dem også, både som nr. 1 og 2, ligesom 1992, hvor Mansell og Patrese satte sig på disse pladser.

Nyt gear

Williams tester i øjeblikket et helt nyt automatisk gear kaldet CVT. Det står for "Continuously Variable Transmission" og virker ligesom på de Gamle DAF biler, dog lidt mere smart. Systemet testes af Franskmanden Alain Menu, der til dagligt kører R 19 i det engelske touringcar mesterskab, og skulle være så langt fremme at det kan bruges allerede i denne sæson.

Nyt til '94

Der bliver intet 3. formel 1 team med Renault motorer næste år, siger Renaultchefen Patrick Faure. Og det på trods af, at den magtfulde Bernie Ecclestone presser Renault til at sælge deres motorer til flere teams.
Sidste nyt i sagen er, at hvis Renault skal levere til flere teams end Williams og Ligier, vil dette kun ske såfremt de får Senna til at køre for sig, noget han sikkert ikke vil være ked af.
Men da Prost ikke ønsker dette og det samtidig vil være urealistisk at fyre ham, ligesom det vil blive ekstremt dyrt at have begge i samme team, lyder det ikke som en plaussibel løsning. Benetton, som samtalen drejer sig mest om, har kontrakt med Ford til og med '94, men det rygtes at Ford måske ikke vil levere, og det vil efterlade Benetton uden motorer næste sæson. Det sidste ord er sandsynligvis ikke sagt endnu i denne

Prost stopper

Så lykkedes det. Alain Prost blev verdensmester i Portugal efter sin 2. plads. Løbet blev vundet af Michael Schumacher med Hill på 3. pladsen. Før løbet meddelte Prost på en pressekonferrence, at han stopper sin karriere efter denne sæson.
Det betyder at Williams teamet for anden gang mister en verdensmester efter sæsonen. Imidlertid åbner det så mulighed for at Ayerton Senna kan få det sæde, han har ønsket så længe og at Renault som før nævnt, nu vil kunne levere til et 3. team i '94. Senna har allerede meddelt, at han ikke kører for McLaren næste år, så det kan kun blive Williams.

"Le Rhombe" er klubblad for Club Renault Danois. Optaget stof dækker ikke nødvendigvis klubbens synspunkter.
Ansvarshavende redaktør: Kim Matsen.
Redaktionen: Jens Christensen, Peer Sabat, Kim Søgreen.
Montage og produktion: Kim Matsen & Kim Søgreen
Annoncer: 1/1 side: 300,- 1/2 side: 200,-
Materiale sendes til:
Club Renault Danois, Rådhusvænget 17, 1th. 2770 Kastrup.
Nye medlemmer: Richard Riel, Ridderhatten 287. 5220 Odense SV. Tlf: 65 93 08 81.

at notere

10. oktober. Arrangement Sjælland. Nærmere besked følger.

7. november. Arrangement Sjælland. Træf hos Elf i Birkerød.
Invitation kommer.

13. november.
Stumpemarked i Herninghallerne.

5. december
Club Renault Danois holder julearrangement på Sjælland.
Arrangementet afholdes på flyskolen, nærmere besked senere.

10 års jubilæum i 1994.

Jubilæums årstræf 28/5-1994. Afholdes på Fyn. Sæt X i kalenderen.

PSSST!

Hos os må mænd gerne prøve Clio S!

Mange mænd har klaget over, at det var så svært for dem at få lov at prøve - endsige købe - rigtige pigers bil, Clio S: Pigerne snuppede den simpelthen for næsen af dem!

Men nu har vi heldigvis fået en ny sending Clio S hjem, så lidt flere kan få lov at gøre et virkelig godt tilbud: Denne specielle Clio's **standard**-udstyr omfatter nemlig både metallak og tonede ruder, sportschassis, lavprofildæk og sportsfælge, indbyggede tågelygter og bagrudespoiler, split-bagsæde, sportsrat og sportssæder.

Så skynd dig ned til os denne gang - gode tilbud har det med at blive revet væk!

Clio S kun kr **132.998,-** (excl. lev.)

RENAULT