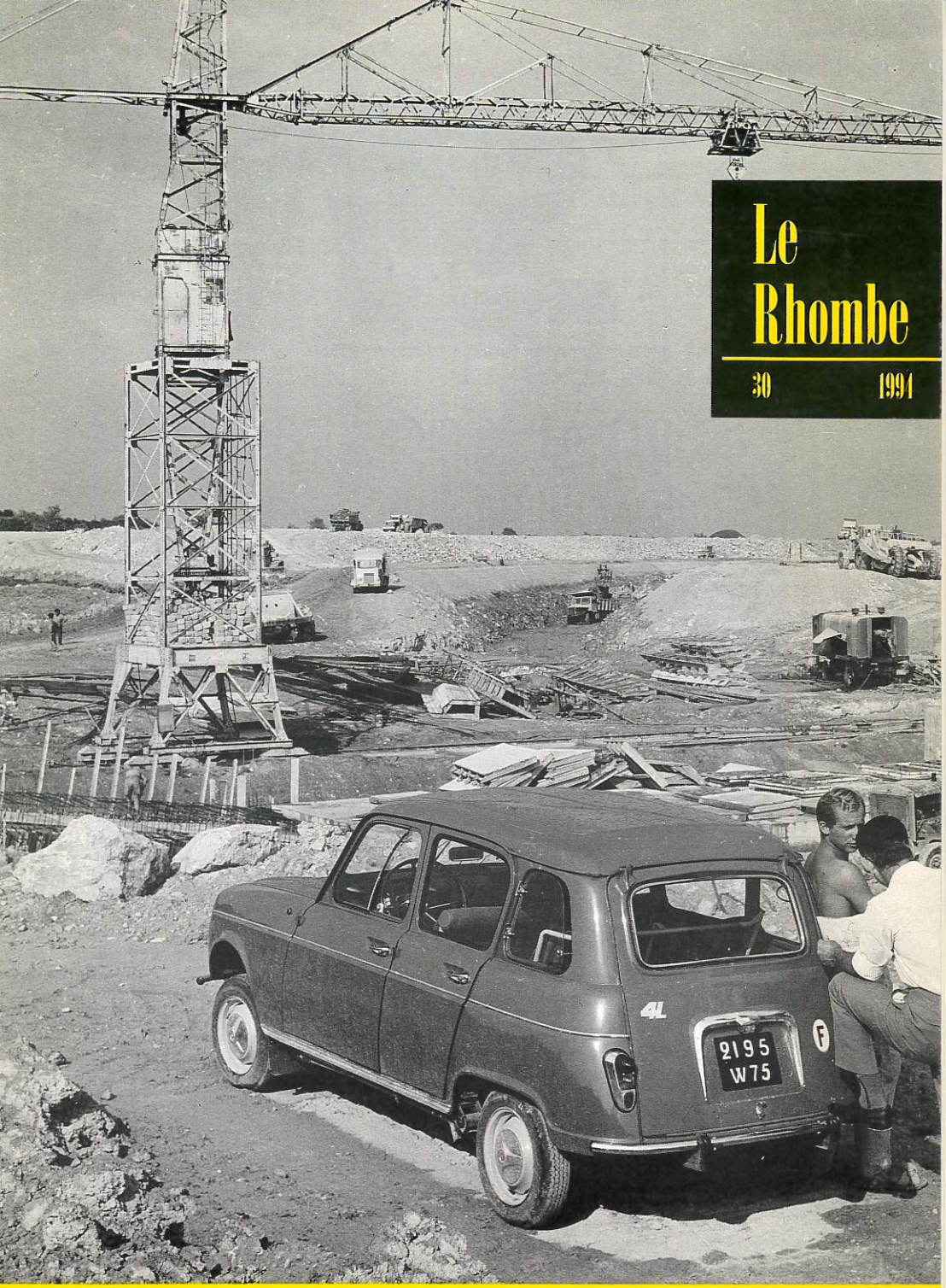
Le Rhombe

30 1994



Club Renault Danois

Leder

Formand
Jens Christensen
Tlf: 53 14 39 46

Næstformand
Peer Sabat
Tlf: 47 38 43 19

Kasserer
Richard Riel
Tlf: 65 93 08 81

Sekretær
Kim Søgreen
Tlf: 31 51 99 76

Bestyrelsesmedlem
Hans J. Jensen
Tlf: 75 32 07 95

Bestyrelsesmedlem
Erling Sørensen
Tlf: 86 28 39 61

Bestyrelsesmedlem
Poul Johannsen
Tlf: 66 11 62 89

Kære Renaultvenner.

Foråret er meget tæt på !
Det er tid at kanalisere nogle af foråresfornemmelserne, hen på vor Renault, således at vi til vores 10 års jubilæumstræf, har flere superflotte nye som gamle Renault biler at beundre.

Med hensyn til gamle Renault biler, uanset stand, skal vi til at være rigtig på mærkerne, således at deres ejere ikke bliver fristet af sølle 6500 kr for at hugge op, fremfor at restaurere og bevare !!

Lad os hjælpe hinanden med, at få skærpet ejernes interesse for deres "gamle" Renault, for hvad er sølle 6500 kr mod mange års glæder ved at deltage med sin bil i Club Renault Danois' mange hyggelige og interessante møder og træf.
Tak for nu

Jens Christensen
Formand.

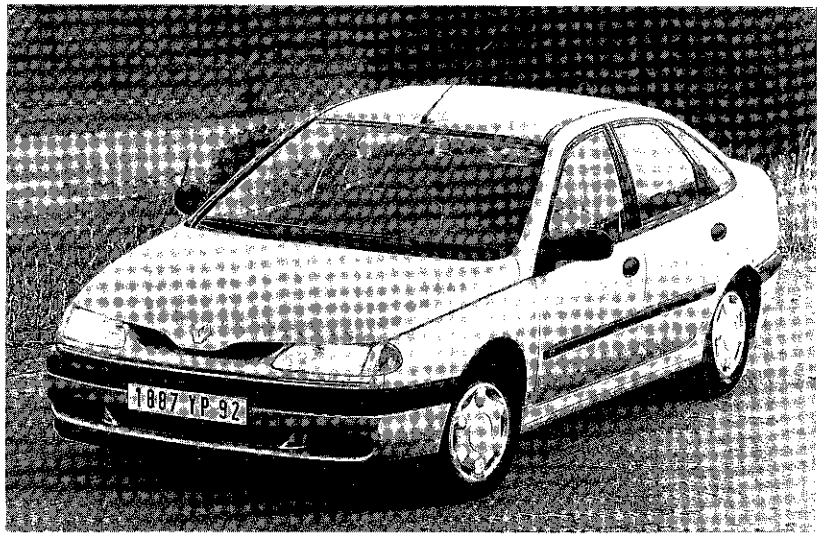
Deadline for næste blad "Kopien'en 6" 1/3-1994

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

Petitesser

Laguna

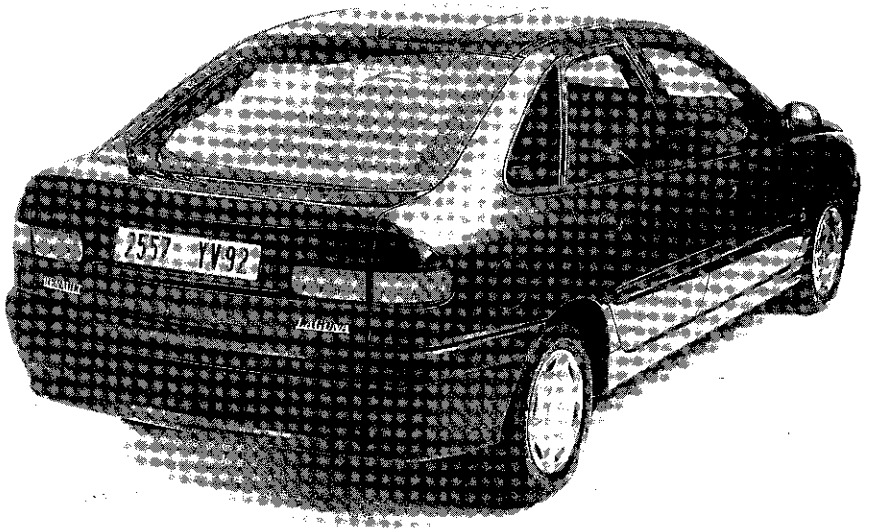
Verdenspremiere for Renault Laguna, på Bilsalonen i Bruxelles. Direkte herefter bliver den præsenteret på Stockholms Bilsalon,det vil så blive muligt for svenskerne at købe Laguna'en, omkring Marts/ April 1994.(heldigt for dem).
Dermed får Volvo/Renault forhandlerne en personlighed til at stå og pryde i udstillings vinduet .
Lagunaen har meget tilfælles med Renault 19. bl.a. forhjulstræk, køreglæde, høj kvalitet osv. Men Laguna'en er noget større og mere avanceret, for ikke at sige sofistikeret.
Tag designet for eksempel. Her har Patrick le Quement og hans medarbejdere i designafdelingen ikke bare skabt en form med en filosofi. Lagunaen er i sin enkelthed avanceret. Den udstråler en renlighed,styrke og personlighed.
Patrick le Quement er en mand med ideer, alle vigtige funktioner er flyttet op på ratstammen, så som lys, blinklys og vindusvisker for og bag sidder i to arme, alle andre funktioner sidder på instrumentbordet.
Begge fordørene har opbevaringsrum, samt at man på bagklammen har placeret et håndtag indvendigt til brug under lukning.Bagagerummet er stort, med fladt gulv, der er ingen støddæm-pertårne som tager plads, læssehøjden er perfekt.
Der er selvfølgelig store nakkestøtter på bagsæderene,disse er også delte forholdet (1/3-2/3).
I Sverige vil der komme 3 modelvarianter, RT og RXE med en 4-cylinder, 2-liters motor på 115 Hk. Samt en V6'er på 3.0- liters motor med 170 Hk.
Samtlige modeller er udstyret med airbag,selestrammere med krudtladning,sidekollisions beskyttelse, servostyring, fjernstyret centrallåse, elrudehejs på fordørene, el-opvarmede og justerbare udvendige sidespejle.
Der er også tænkt på miljøet under hele produktionsfasen, så 90% af de anvendte materialer kan genbruges
Som standardudstyr har RXE. indbygget tågelygter, ABS- bremser, elrudehejs på bagdørene, kørecomputer,informationssystem med syntetisk tale på flere sprog, udendørstermo-meter,læselampe ved bagsædet og meget mere.
Laguna V6. er en luxusbil i den øvre mellemklasse og er meget veludrustet, udover de før nævnte ting, er der automatisk aircondition, 4-trins automatgearkasse, alu-fælge, fartpilot,læderrat med mere.



Renault Safrane.

Sverige vil også få Renault Safrane til efteråret.
Den vil blive solgt i to modelvarianter, en RT 2.2 Si og RXE V6i.Den kommer først hjem når 1995 modellen bliver præsenteret. (De er heldige de svenskere, øv,øv,øv)

Sammendrag Peer Sabat.



Efterårs træf hos Renault/Volvo Frederikssund

Endelig oprandt dagen d. 27. November, hvor der er efterårstræf med kaffe og kage hos Renault i Frederikssund.
Da jeg trådte ind i det velplejede værksted var det første der skar mig i øjene, en ny metalvinrød Renault 19, hvor der på frontruden lå en langstilket rød rose og en flaske Renault rød-vin. Efter at have taget en tur rundt om bilen, opdagede jeg at den også var nyindrigistreret. Nå, men hen til kaffebordet, hvor Dorte straks var der med kaffe og kage.
På værkstedet var der en rigtig snak og kan i gætte med hvad??
Ja, Renault modeller, reservedele, stumper, instruktionsbøger, Renault litteratur, videofilm samt fotoalbum blev tæsket rigtig igennem, der blev genopfrisket mange spændende oplevelser, ligeledes blev de næste ture annonceret både i ind - og udland.
Midt i al snakken blev der dyttet i hornet på den nye Renault, hvor direktør for Renault/Volvo Frederikssund, Kjeld Hansen bad om opmærksomheden et øjeblik, klubben

blev budt velkommen og han glædede sig over at så mange var mødt op, samtidig ville Kjeld godt have lov til at overrække nøglerne til den nye Renault 19 RT, og det ville han godt gøre hvergang der er træf hos Renault/Volvo Frederikssund, og da den nye lykkelige ejer "tilfældigvis" er tilstede, ville Kjeld godt se undertegnede ved RT'en og overrasket blev jeg, ikke alene at få overdraget nøglerne, men blev også begavet med den røde rose til fruen (som desværre ikke kunne være tilstede) og en flaske Renault rødvin, Renault/Volvo var herefter vært med champagne til alle. Jeg vil godt takke Renault/Volvo Frederikssund for den gode service I altid har ydet gennem mange år.
Ja, Kim Søgreen havde allerede set et nyt medlem til klubben, så der blev han snydt, men han beklagede sig over at skulle rette i medlemslisten. Jeg har vel ikke nødig og skrive at køreturen hjem var lidt af en drøm der gik i opfyldelse, selv om min "gamle" Renault 19 også kørte godt.
I ønskes alle at rigtigt godt Renault år, hvor alle de spændende træf og kilometer vis af landevej/motorvej ligger foran Renault'erne.

Erik A Nielsen.

På denne side ville vi have haft indrykket en stor 4-farvet annonce.

Men!

Hvad der er sparet, lader vi komme vores kunder til gode.

Så prøv os!

oest reklame & presseservice

Skalbakken 11 • 2720 Vanløse • Tlf. 3174 0599 • Fax: 3174 6299

oest reklame er en moderne grafisk virksomhed, der tilbyder alt indenfor tryksagsfremstilling. I huset findes der: satsafd. • repro-afd. • trykkeri • bogbinderi • kopicenter • pressebureau herunder s/h foto-fremstilling • Laminering

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

Arrangementer, Jylland & Sjælland

Julegløgg Jylland/Fyn

Lørdag d. 20/11-1993 blev der serveret julegløgg samt vist film på Eske-lundvej 3A i Århus.I løbet af dagen mødtes ca. 25-30 medlemmer op til arrangementet og en hygge sludder.
Midt under arrangementet kom der en tysk indregistreret Renault 25 v6 Turbo årg. 91, han havde set vores annonce i lokal avisen og var meget intresseret i klubben. Vi væltede ud af døren for at se bilen. Efter en snak med manden, Jan Christiansen (som arbejder i Tyskland), tilbød han mig en prøvetur og det siger man ikke nej til, så bilen blev hurtigt fyldt op. Bilen var med læderinteriør og der var det meste af 14 knapper til at justere sæderne med.
Vi kørte en tur ud på motorvejen og jeg har aldrig prøvet noget lignende, den accelererede som at få et slag i ryggen.Efter Jans udsagn, har han haft den til at vise 255 km/t på den tys-ke motorvej. Virkelig en drøm af en bil, som vi håber at se igen.
Der blev spist ca. 300 æbleskiver, med gløgg og kaffe til.
Tak til Karen og Erling for det fine arrangement.

Hans Jørgen Jensen.

Jul på Sjælland

Søndag d. 5/12-1993 afholdtes der julearrangement på flyskolen i Dragør.I dagens anledning havde klubben indkøbt gløgg med tilbehør, som blev serveret inde i kantinen, her havde jeg også stillet flyskolens glasskab op, hvori jeg havde placeret min "beskedne" samling af Renault bilmodeller. Jeg bød alle velkommen og skulle som sædvanlig for-tælle lidt om skolen, senere fik man lov til at se hangaren med tilhørende fly. Arrangementet startede kl. 11.^{00}, på dette tidspunkt kom en del mennesker og i løbet af dagen talte jeg 35 personer og 20 biler, et flot fremmøde, men der er plads til 150 personer i kantinen så kom bare næste gang. Der var også mulighed for at købe klubbens film + billeder til tilbudspris.
Snakken gik lifligt mens der blev vist film og drukket gløgg, formanden gik rundt og serverede æbleskiver, hvilket klædte han meget godt.

Vi takker flyskolen for endnu engang at måtte låne Deres lokaler og håber at Club Renault Danois må vende tilbage en anden gang.

Med venlig hilsen
Kim Søgreen.

Køb & Salg

Sælges.
Fuego 2 døre incl. ruder og hejs, ingen rust men med buler.
250,- stk.
Interør dele beige farve.
Jesper Skammeritz.
31857876

Sælges.
Motor, Alpine 110, 125 Hk. 35.000 Km. 5.000,-
R 18 Turbo 110 Hk. 5.000,-
R 8 1397cc 1.000,-
R 18 5 trins gearkasse. 2.000,-
Fuego 5 trins gearkasse 2.000,-
prisen kan diskuteres
Kjeld Jönson
49266148

Sælges.
Renault 25 V6 2,9l m. katalysator 97.500 km. koksgrå metallak, indtræk mørkeblåt.
Alt i udstyr bl.a. fartpilot, benzincomputer, talende fejl computer, el. justerebare sæder, el. spejle, stort Renault stereoanlæg 4x20 Watt. Denne topmodel af Renault sælges nysynet m. afgift, klargjordt på gaden.
Pris 114.000,- kr
Renault 25 GTS 136.000 km. nysynet, nymalet m. afgift på danske plader. Pris 74.000,- kr.
Henv. Hans J. Jensen 75320795.

Købes
Til Renault 4 søges Hella lygtegrill med extra lygter.
Peer Sabat 47384319

Udlejes.
Hjælp ! Jeg har for meget plads og for lidt tid ! 170 m2 er alt for meget til mig. Er du seriøs i din interesse for biler, og kunne du tænke dig, at leje en andel, har du her chancen.
Værkstederne (der er 5 med mit) ligger afsides tæt på Ballerup.
Kontakt mig på Tlf: 44666651, Bil tlf: 30459762, aften tlf: 43537053.
Jesper Fusager.

Købes.
Til Renault AHG/Dauphinoise ønskes fotografi af dansk bil til brug un-der restrurering, bl.a. blinklygter evt. reservedele har også interesse.
Sælges.
Daupine 1962 lyseblå til restaurering afmeldt 1993, sund undervogn. Tag prøvenummerplader med og kør hjem.
Pris 3.500,-
Sælges.
Renault 4 CV Luxe 1955 grå med stjernefælge pæn original og fri for rust leveres synet med nr. plader.
Pris 19.800,-
Henrik Stenholt
Tlf.42400402

Sælges.
Renault 8 Major pæn stand eks. motor + gearkasse, tank, for & bagrude, calibre, en del småt i kasser medfølger. Pris 7.000,-
Egon Jensen
Tlf. 49211897

Sælges.
Renault Frégate Transfluide 1959.
Tidligere Ejner Friis-Hansen's privat vogn.
Bilen er 100% original og i god stand, kørt 26.500 km. bilen blev synet for 2 år siden uden anmærkninger.
Pris nysynet 34.000,-
Pris usynet 32.000,-
Niels Forsberg
Tlf 42285350

Ønskes.
Frontemblem til 4 CV/Alpine 1954 søges.
Birger Søndergaard.
Tlf. 53 56 94 08
Tommy Lind
Tlf. 97628008

Sælges.
R 12 L '75, mange løsdele bla. motor/gearkasse, lille skade i fronten usynet 10.000.-
Martin M. Thomsen
4291936[illegible]
SOLGT

Sælges:
Fuego GTS '81 m. turbo, motor kørt 75.000 km eft. hovedrenovering Nysynet 58.900.-
Hans Peter Toft
75532858

"Le Rhombe" er klubblad for Club Renault Danois. Optaget stof dækker ikke nødvendigvis klubbens synspunkter.

Ansvarshavende redaktør: Kim Matsen.
Redaktionen: Jens Christensen, Peer Sabat.
Montage og produktion: Kim Matsen & Kim Søgreen.
Annoncer: 1/1 side: 300,- 1/2 side: 200,-

Materiale sendes til:
Club Renault Danois, Rådhusvænget 17, 1 th. 2770 Kastrup.
Nye medlemmer: Richard Riel, Ridderhatten 287. 5220 Odense SV.
Tlf: 65 93 08 81.

Arrangementer

12. Februar 1994.
Arrangement i Jylland. Hos Galten Bil.Tek autoreparation, trimning.

16. - 19. Februar 1994.
Retro Mobil, Paris, Frankrig.

12. Marts. Arrangement Sjælland Frederikssund præsentation af Twingo'en.

14. - 27. Marts. Biler i Bella '94

April. Swapp Meet (City 2).

1. Maj. Køretur til Ålholm bilmuseum. I sammenarbejde med Renault veteranerne. Nærmere information vil blive tilsendt.

27. - 29. Maj 1994.
Club Renault Danois' 10 år's Jubilæumstræf. Afholdes på "Solbrinken" Langeland

15. - 17. Juli 1994.
Årstræf/4. Nordiske træf.
Afholdes i Åbo, Finland.

23. Juli 1994.
Fahrerlehrgang Hockenheimring.

13. - 14. August 1994.
Renault 5 træf Nürburgring.

Nye medlemmer

Medlem nr. 291
Peter Hejsel
Engkær 7
6100 Haderslev
Bil: R 12 årgang 1970

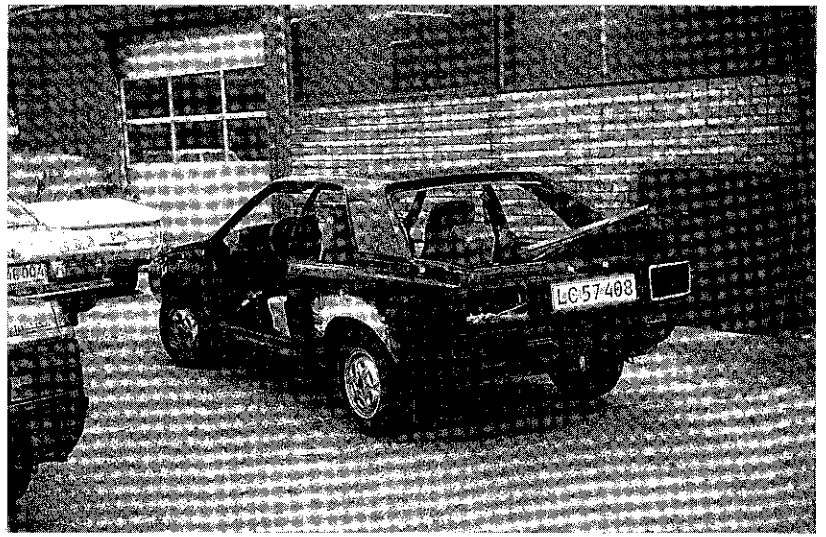
Medlem nr. 292
Kirsten Lindeborg
Spøtrupvej 10, 1
2720 Vanløse
Bil: ikke oplyst

Medlem nr. 293
Jørgen Dencker
Tårnbjerggårdsvej 18
4320 Lejre
Bil: R 12 Break årgang 1973
R 18 TL årgang 1979

Medlem nr. 294
Bjørn Nielsen
Kjærgårds Parken 6, st. tv
8355 Solbjerg
Bil: R 20 TL årgang 1979

Medlem nr. 295
Preben Larsen
Saven D4, 3.-1
2630 Tåstrup
Bil: ikke oplyst

Fuego til ingen penge.

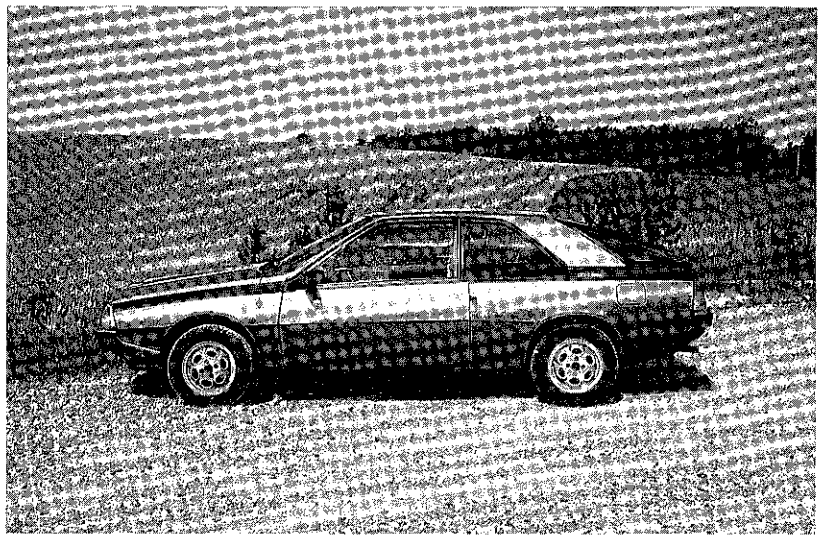


Mit mareridt

En sommermorgen 1992 ringede min telefon. Det var en af mine kammerater, der spurgte, om jeg ville hjælpe med at sælge hans bil (jeg er i bilbranchen).
Bilen boede med sin ejermand i Tyskland og skulle sælges fordi den var på danske plader. Det var en vemodig stemme der lå i røret fra Tyskland.
Fuego'en er fra juli '84 og jeg havde kun set den én gang, da den "boede" i Danmark.
Den har altid haft sin faste plads i en garage medens den boede i Danmark. Derfor var rusten begrænset.
Jeg sagde promte, at jeg ville købe den til mig selv (så kunne jeg sælge min daværende VW Polo).Vi blev enige om prisen og aftalte tid for afhentningen.
Jeg fløj med en enkeltbillet til Tyskland, for at køre 800 km hjem igen i Fuego'en.
Overaskelsen var stor ved synet af Fuego'en. I Tyskland havde den været udsat for 2 front skader, den sidste kunne man svagt skimte, der var

nogle ar !. Der var blevet "lappet" her og der, en R 18 forlygte var intermistisk placeret i højre side, fordi man ventede på en brugt Fuego lygte. Begge døre havde lodrette buler fordi dør-stoppene var væk.
Jeg kunne, på vej hjem, høre at det ene forhjulsleje var defekt. Ved hjemkomsten begyndte "Renault-veringen". Der blev så skiftet forhjulslejer, for - & bagbremser, bremserør, brem-seslanger, håndbremsekabel og højre forlygte.Nu kunne den blive synet og blev godkent.
Men... Fuego er en TL. det vil sige at luksus og lir er bandlyst og det kunne en fnøs som jeg ikke ha'. Bilen var sort med beige nappa og ingen nakkestøtter.
Jeg købte derfor en '84-er GTX hos Stony - Renault, som blev sendt til København. Adskillelsen af begge biler blev påbegyndt.
Efter en uge var Fuego'en klar til maler. Den skulle males som den anden (GTX), for jeg ville bruge kabinen fra GTX'eren. Det skulle jo passe sammen.
Nu har jeg efterhånden kørt ca. 30.000 km og i mellemtiden købt nye 15" alufælge.
Næste projekt er sænkningssæt.

Jesper Skammeritz



Min "drømme" bil

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

Et stykke Renaulthistorie er slut.

En af dansk motors pionerer's "Grand old mann" er gået bort. Ejner Friis-Hansen er død i en alder af 97 år. Ejner Friis-Hansen var æresmedlem i Club Renault Danois.

Ejner Friis-Hansen var født i København i 1896. Han voksede op i Nykøbing Sjælland. Meget tidligt havde han, som dreng fattet interesse for motorkøretøjer. Dog kom Friis-Hansen i isenkræmmerlære i Frederikssund, før han som kun 20 årige rejste til USA. En stor del af tiden blev brugt til at studier de legendariske Harley-Davidson motorcykel fabrikker.

Dette resulterede i, at han foruden at medbringe sin første hustru også d. 23 Januar 1916 kunne skrive "Importør" på sit visitkort ved hjemkomsten til Danmark.

Ejner Friis-Hansen påbegyndte salget af Harley-Davidson motorcykler for meget små midler fra sin far C. Friis-Hansen & Co.'s forretning i Chr. 9's gade i København. Med sparsommelighed og energi kunne han allerede i 1919 oprette et selvstændigt firma i Kristen Bernikowsgade. Hans dygtighed og levende interesse for branchen gjorde, at firmaet voksede hurtigt.

I 1924 indtrådte den 2 år yngre broder Svend Friis-Hansen som medindehaver af firmaet under navnet: BRDR. Friis-Hansen, senere kendt over hele landet, som Danmarks motorcykelforretning. Gentagende gange måtte firmaet udvide, således at halvdelen af den 2200 m^2 store plads var bebygget - i det daglig tale kaldet "Omøstreet".

Brdr. Friis-Hansen med sine velorganiserede forhandlere og dygtige stab af trænede sælgere, nødvendiggjorde oprettelsen af en filial i Århus, for derigennem hurtigere at kunne ekspedere kunderne i Jylland. Frem til starten af tredverne øges salget af H.D årligt.

I 1935 åbnede selskabet en ny centralt beliggende forretning i Vognmagergade 2, hvor der i en årrække udførtes en livlig handel, indtil 2. verdenskrig satte en stopper for al aktivitet på automarkedet. Ejnar Friis-Hansen var meget alsidig, og satsede sjældent på en hest af gangen. Fra midten af tyverne solgte Ejnar Friis-Hansen gaskomfurer. Under 2. verdenskrig, hvor bilerne var klodset op, handlede han med tørv og formbrændsel, ja sågar en overgang, klipfisk. I udstillingsvinduet i Vogn-magergade kunne man bl.a. se sejl-joller.

Samtidig planlægges de nye gøremål efter krigen.

Man havde fået forhandling af Sum-Beam motorcykler og Kaizer automobiler, fra en kontakt i England som selv har solgt Renault. Herefter rejste Friis-Hansen og hans kone Aase Friis-Hansen, i 1946, til Frankrig og får her importen af Renault.

I starten sælges der kun modellen Juvaquatra, en temmelig tæt kopi af Opel Olympia. Først da 4CV'en blev lanceret i 1947 kommer der for alvor gang i salget.

Forhandlernettet på 11 øges til ca. 90, for ar følge med efterspørgslen.

Den kolossale succes Friis-Hansen skabte for Renault i Danmark medførte udvidelse på udvidelse.

Ved en højtidelighed på den Franske ambassade, får Friis-Hansen i juni 1958 overrakt en Fransk orden, med retten til at bære et våbenmærke med 4 symboler, som repræsentere Ejner Friss-Hansen.

I 1959 stiftedes detailfirmaet Frisia A/S, hvilket primært dækkede Storkøbenhavn. Efter at men i de første år efter overtagelsen af Renault-agenturet havde haft kontorlokaler i henholdsvis Østeralle 7 og Sejrøgade 15 flyttede man i 1960 til nye lokaler ved Sønder Ringvej i Glostrup en tidligere chokoladefabrik, hvor hele importvirksomheden med administrationslokaler, vognlager, klargøring og reservedelslager nu blev centraliseret.

Senere fortsatte ekspansionen med opkøb af bl.a. Kléber - Colomber dæk. I forbindelsen med oliekrisen og dermed stagnering i salget, samt Renault's stigende samarbejde med Volvo, betød at firmaet stoppede importen af Renault i 1979. Efter at have solgt mere end 165.000 Renault'er i Danmark, svarende til 700 km. Renault'er stillet kofanger ved kofanger. Frisia fortsatte herefter salget af reservedele m.m. indtil eventyret stoppede i 1981.

"Still going strong" bosatte Ejner Friis-Hansen sig i en lejlighed med pragtfuld udsigt over Roskilde Fjord. "Jeg har altid bygget mine huse ved vandet" fortalte han mig, under et af mine besøg.

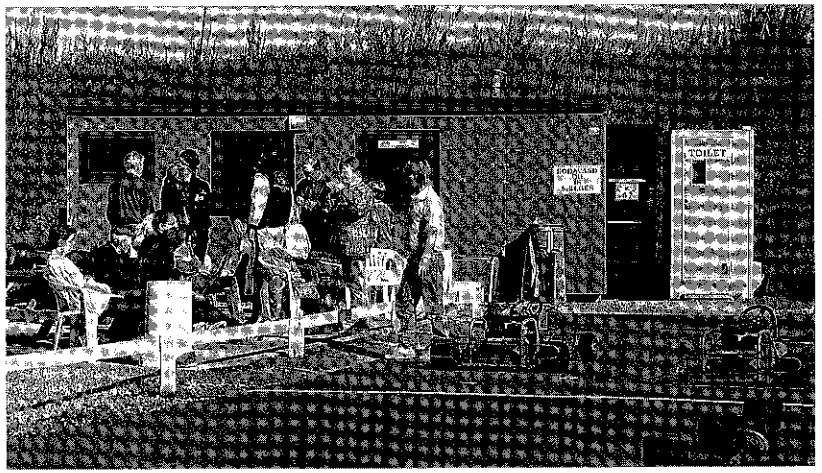
Jeg er idag utrolig glad for, at jeg oplevede at møde han, og han syntes det var utroligt, at der stadig var interesse for hans person.

Ære være hans minde.

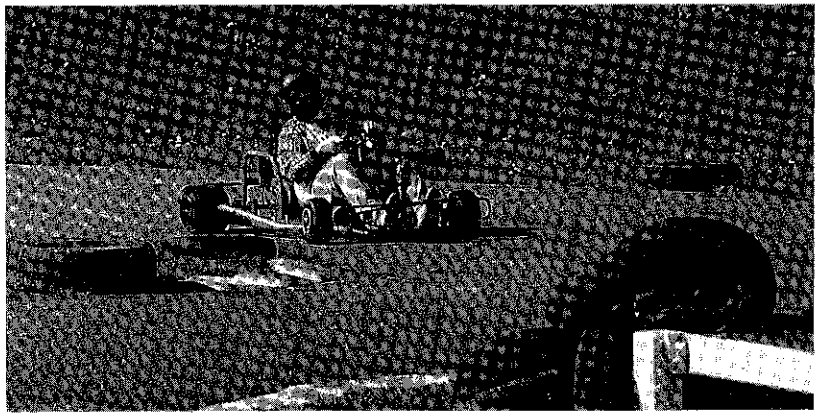
Henrik Stenholt.

Rigtige mænd er SPORT mænd.

Lørdag d. 18/9 sidste år afholdt Section Renault Sport deres årlige mandfolkekomsammen, dvs. generalforsamling og lidt race for os, som er lidt mere miljøskadede, hvad det angår.
Det var iår folkene på Ø-siden, som stod for arrangementet, og det var henlagt til en go-cart bane ved Svebølle, ikke langt fra Kalundborg.
Men for os jyder startede det hele allerede fredag eftermiddag, hvor vi tog afsted mod Frederikssund, hvor vi havde bestilt overnatning på "Chateau Sabat". Ved ankomsten kl. 21.00 var der som sædvanlig dækket et lækkert kaffebord med alt, hvad man kunne tænke sig incl. noget mærkeligt spiritus i en ret høj flaske. Jeg husker ikke helt præcist hvad det hed (Peoge eller Citro), nej jeg husker det ikke, men det var ihvertfald en Cognac af en eller anden slags.
Vi gik derpå til ro forholdsvis "tidligt" som rigtige racerkørere jo gør, så vi kunne være friske til morgendagens strabadser.
Lørdag morgen skulle vi afsted kl. 11.00 for at mødes med de sidste på en rasteplads ved Knapstrup ikke langt fra Jyderup. Herfra kørte vi så i samlet flok til et dejligt sted ved en

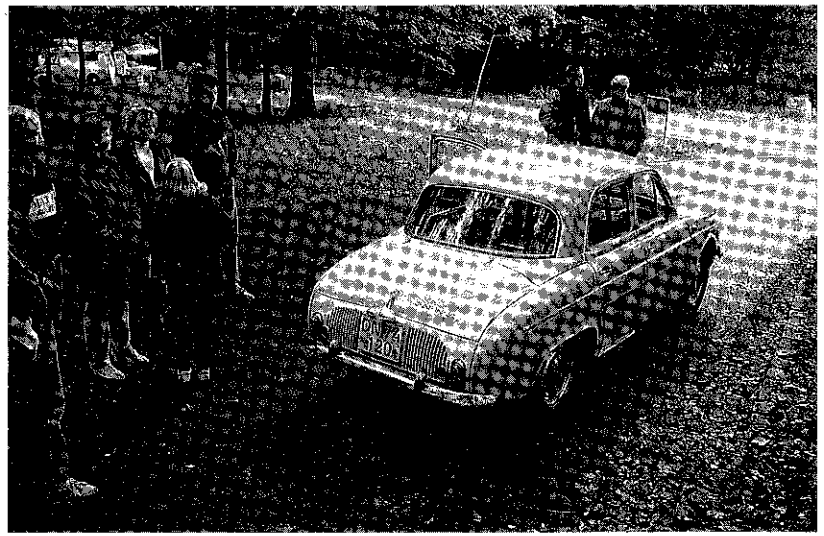


lille sø, hvor vi spiste vores medbragte mad og ladede op til den store dyst.
Velankommen til banen lidt før kl. 14.00 begyndte diskutionen om vi skulle køre enkeltvis eller i hold, 2 og 2, nogle var for andre imod, men enden på det hele blev, at vi trak lod om en makker og kørte så i de foreslåede hold.
Vi blev enige om at køre non-stop 1 time med kørerskift (ligesom på le Mans) hvert 10. minut. Det hold, der havde kørt de fleste omgange havde vundet. Elementært.
Det var en meget ujævn bane, lidt synd syntes jeg, men med mange sving. Go-cart'erne var rimelige trods mange punkteringer, og der var mange gode dueller. Også iår lykkedes det os at sabotere Michael Hermann's go-cart (hvis I spørger ham, altså!) så han fik bremsesvigt og kørte af for enden af langsiden midt i chikanen. Flot så det ud, da han tog den gennem afspærringer og jordvold, og slog sig gjorde han også dog ikke alvorligt. Lars Eriksen optrådte med uddrag fra baletten "Svanesøen" iført co-cart (istedetfor tylskørt) med de smukkeste piruetter.
Det var en hård opgave for vores to yndige tidtagere, Ada og Dorte, som forgæves forsøgte at holde de nysgerrige mænd på afstand, ja af omgangslisterne selvfølgelig. Men enden på det hele blev at Jan (vores formand) og Peer (tidstagerens mand) vandt, ja vi siger ikke noget!!
Derefter blev der på behørig vis uddelt præmier og skålet i champagne.
Jo det var et rigtigt godt race, det tror jeg alle syntes.
Derpå begav vi os alle tilbage til Peer og Dorte for at holde general-



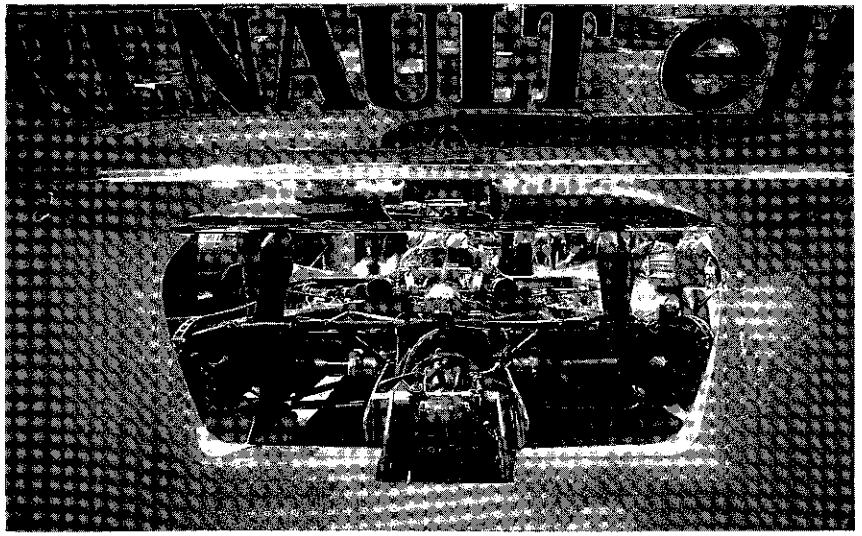
forsamling som forløb stille og roligt med kaffe og hjemmebag. Om aftenen holdt vi en lille fest, hvor der var masser af utrolig god mad og rødvin. Det hele blev krydret med en stribe gode vitser og historier. Uheldigvis var der en enkelt, der måtte lægges i seng umiddelbart efter middagen, men hvad, det havde jo også været en "hård" dag. Jeg husker ikke hvem det var.
Næste morgen tror jeg nok de fleste havde ondt både her og der, især i arme, skuldre og ryg efter den meget ujævne bane, men efter lidt kaffe og en lang gåtur blev det langsomt bedre. Senere fandt vi ud af, at nogle rare mennesker havde overmalet Michael Hermann's nyistandsatte hvide Dauphine med sprittusch, men takket være at der var faldet en del dug om natten, klarede lidt petroleum og knofedt det problem.
Det var faktisk i store træk vores træf vores årstræf i Section Renault Sport.
Det var lidt synd, at der ikke mødte flere rigtige mænd op, men vi håber så på større fremmøde i år, hvor vi er til-bage i det jyske.
Til sidst vil jeg gerne rette en stor tak til de personer, der har været med til at arrangere dette sportstræf, ikke mindst Peer og Dorte for deres store arbejde med mad, overnatning mm.
Tak for jeres gæstfrihed.

Henrik Kirkegaard.



25 frugtbare år.

Sidste år fejrede Renault og Elf 25 års jubilæum for deres samarbejde som især blev kendt gennem motorsporten. Aftalen blev underskrevet i Marts 1968 af Renault's direktør Rene Dreyfus og Elf's ditto Paul Moch. Selskabet Elf var på det tidspunkt næsten nystartet efter en sammenlægning af to andre firmaer: UIP og UGP efter en beslutning af den franske stat, der gik ud på at rationalisere de statslige selskabers antal.
Den oprindelige 7 års aftale blev forlænget i Januar 1975 og igen i 1980, men det blev et frugtbart samarbejde, hvor aftalen med Renault var med til at gøre Elf kendt både hjemme og i Europa, men det var især på motorsportssiden, at samarbejdet blev verdenskendt. Allerede i '68 kørte de første Alpine-Renault'er på Le Mans med Elf reklamer, men også i de store rallyløb kørte fabrikkens biler med disse reklamer. I 1971 vandt Alpine Rally Monte Carlo og to år efter vandt de igen, endda en 3-dobbelt sejr. De små blå Alpiner blev næsten synonymt med Elf olie og dette var kun begyndelsen.
På personvognssiden udvikledes flere olietyper til Renault's motorer og automatgearkasser, og senere kom de højtydende turbomotorer, hvor Elf også udviklede flere olietyper bla. Elf Speciale Synthese (15W 50). De nye olier blev testet til det yderste bl.a. i flere Le Mans løb, hvor Renault som bekendt vandt i '78. Samtidig var Renault igang



med at udvikle en 1500cc motor med turbolader til Formel 1, et projekt der debuterede i 1977.
Man havde mange problemer i starten, men det var især stempler og turboladere der var årsagen til motorhavarierne.
Hele Formel 1 sæsonen '78 blev ,især efter Le Mans sejren, brugt til at videreudvikle turbomotoren, men først i det franske G.P: i '79 skabte Renault og Elf sensation ved som de første, at vinde et Formel 1 løb med en turboladet motor.
Det er også idag i Formel 1, hvor Elf og Renault har deres mest frugtbare samarbejde set i markedsføringsøjemed. To år i træk har Renault sammen med Williams vundet både kørernes og konstruktørernes verdensmesterskab, med de supereffektive V10 Renaultmotorer godt smurt af Elf's mange olier. I '92 sæsonen eksperimenterede Elf med benzintyper til Formel 1, noget der kunne give op til 30 hk. mere, men disse blev forbudt, da de var ekstremt kostbare og derfor forbeholdt de mere velfunderede teams, men de påståedes også at være sundhedsfarlige. De lugtede ihvertfald ikke godt, sagde de der brugte dem. Men også her var Elf helt fremme med nye typer til hvert løb.
Selskabet Elf-Aquitaine skal snart privatiseres, og her er Renault naturligvis klar til at overtage en stor del af de udbudte aktier så det succesrige samarbejde kan fortsætte fremover, også til glæde for os med de "almindelige" biler. For alt hvad man finder frem til af nye og effektive additiver kommer nemlig os andre tilgode. Elf er som bekendt repræsenteret i Danmark, hvor vi i efteråret var til en interessant rundvisning, og iår har den oliefabrik, hvor Elf idag har hovedkvarter, 100 års jubilæum, så vi håber at kunne skrive lidt om det også.

Kim Matsen.

Samarbejdet, der brast.

"Volvo og Renault idag et selskab" skrev vi i sidste nummer af le Rhombe. Men vi var åbenbart lidt for hurtigt ude, og det samme var diverse aviser og dele af Volvo's ledelse. Idag ved ingen egentlig, hvad der skal ske i løbet af den nærmeste fremtid. Men hvorfor gik det galt?
En af de væsentlige årsager var den såkaldte "gyldne aktie", der gav den franske stat forkøbsret til aktier i et fremtidigt privatiseret Renault S.A. Udadtil var den et værn mod en fjendtlig overtagelse og blev i begyndelsen kun periferisk nævnt. Det skabte stort røre blandt Volvo's aktieejere, idet de frygtede at miste kontrollen over et af Sverige's største industrifortetagender. Renault's forsikringer om at den ikke ville blive brugt imod Volvo's vilje faldt for døve øren, for den kunne i praksis tvinge Volvo til at gå ned fra 35 til 20% af aktierne i Renault.
Pehr Gyllenhammar havde desuden ikke gjort fuldt og helt rede for disse konsekvenser overfor sin bestyrelse i Göteborg, og det skabte intern strid hos Volvo. Allerede her begyndte den egentlige aktieejermodstand mod hele fusionen ved at "Aktiespararne" i Oktober offentligt bekendtgjorde, at de følte sig dårligt informeret om hele projektet og samtidig gjorde opmærksom på den anden væsentlige årsag til problemerne, nemlig det faktum, at Renault som statsejet selskab ikke var noteret på børsen, og dermed ikke havde nogen egentlig markedsværdi. Renaultchefen svarede igen på kritikken ved at fastslå, at en privatisering ville ske omkring 95/96, men nu kom modstanderne mod fusionen næsten slag i slag. A.P. Fonden som sad på 7.5% af stemmerne og Skandia med 4.1% sagde nej til projektets gennemførelse. På en ekstraordinær generalforsamling d. 7. December '93 skulle fusionen endelig vedtages, men nu begyndte det at knibe med tiden, idet vi allerede var i slutningen af November.
I de svenske aviser begyndte erhvervsjournalister og finanseksperter at kritisere den forestående fusion, med de allerede nævnte årsager som grunden til kritiken. Volvo svarede igen ved at invitere hele bundtet til en forlænget golfweek-end på den spanske sydkyst. Den franske ministerpræsident Edouard Balladur skrev samtidigt et brev til den svenske statsminister Carl Bildt, hvori han forsikrede, at den gyldne aktie ikke ville blive anvendt , så længe Volvo's aktiepost i Renault ikke oversteg 35% samt at en privatisering af det statsejede selskab skulle ske.
"Nu" udtalte Volvochefen Pehr Gyllenhammar " er der intet til hinder for at fusionen kan vedtages på generalforsamlingen." Udtalesen faldt på et pressemøde, hvor der blev redegjort for de nye forsikringer fra Renault og den franske stat. På en forespørgsel fra journalisterne måtte Gyllenhammar dog vedkende, at et eventuelt fransk regeringsskifte ikke kunne garantere at løfterne ville blive holdt.

Renault ville sikre sig goodwill fra de svenske aktieejere og inviterede bl.a. Trygg.Hansa, SPP, Folksam, Skandia med flere til Paris, hvor fusionen naturligvis skulle drøftes i detailler. En rundvisning på fabrikkens mange afdelinger og en afsluttende frokost med den foreslåede ledelse af det nye selskab blev der også tid til.

Men den 6. December faldt fusionen på gulvet med et brag. Modstanden var trods alt blevet for stor og var på over 25% af de stemmeberettigede. Også selve koncernledelsen med Sören Gyll i spidsen havde set skriften på væggen og sagde nej, og så fulgte en reaktionerne i hurtig rækkefølge. Den franske regering var lammet over den svenske beslutning, selvom Balladur hårdt presset måtte indrømme, at han egentlig godt forstod den. Ved en pressekonference i Göteborg meddelte Pehr G. Gyllenhammar, iført mørkt jakkesæt, at han fratrådte stillingen som bestyrelsesformand hos Volvo. Han var skuffet over aktionærernes reaktion, og han udtrykte sin frygt for Volvo's fremtid som bilfabrik.

Den ambitiøse leder havde lidt nederlag i sine bestræbelser på at sikre Volvo en nødvendig samarbejdspartner, og så nogen fremtid for sig selv i Volvo's ledelse. Hele bestyrelsen trådte også tilbage og 19. Januar '94 valgtes så en ny. Bestyrelsesformanden hedder nu Bert-Oluf Svanholm, og fra Renault valgtes Louis Schweitzer. Eneste tilbageværende fra den gamle bestyrelse blev Sören Gyll. Den nye ledelse fortalte de 700 aktionærer om bilsal-get, der havde en beskeden fremgang samt om en svag balance i økonomien. Ligeledes meddelte de, at Volvo i nærmeste fremtid behøver en større kapitalindsprøjtning.

Hvad sker der så nu? Ja, som Storm P. sagde, er det svært at spå om fremtiden, men de første sprækker i samarbejdet er allerede sket. F.eks. har man nedlagt det fælles indkøbsselskab og fyret bestyrelsen og et projekt om en fremtidig fælles bil mere eller mindre opgivet. Får Volvo's ledelse lov til at svede et stykke tid, eller kigger Renault sig om efter en anden samarbejdspartner? Der er stadig vedvarende rygter om et tæt Renault-Fiat samarbejde, selvom det benægtes fra begge sider (igen!), men også et formaliseret samarbejde med selveste Mercedes har været nævnt. Det er dog næppe her man skal finde svaret på Renault's fremtid.

Alt imens kan vi så sidde og vente på hvad der sker især mht. privatiseringen af Renault, der i givet fald vil lette et nyt forsøg på en fusion mellem Volvo og Renault.

Kim G. Matsen