Le Rhombe

33 1994

Club Renault Danois

Stony Reno Trading Tlf. 74 56 83 26

Fax. 74 56 84 85

Månedens speciel tilbud

OE. viskerblade til særlig fordelagtig pris.

Stony har også anhængertræk, bremsedele & udstødninger.

Leder.

Julen står for døren, dette betyder at alle går og glæder sig til julegaver. Der findes mange forskellige gaver, nogle er små, andre store, nogle er bløde, andre mere spændende, nogle når endda ikke frem til tiden.
Dette er også tilfældet, for den dejlige gave, til alle i Club Renault Danois, nemlig introduktionen af endnu en ny spændende model fra Renault på det danske marked.
Med dette tiltag har Renault-importøren igen bevist, at de vil det samme som os, nemlig have så mange Renault-modeller som muligt ud på de danske veje, tak for det.
Vi får et stadig stigende antal kontakter, om medlemskab af Club Renault Danois, ikke mindst grundet den folder om os, som ligger i alle nye Renaultbiler. Dette giver os større råderum, rent økonomisk, til at udbygge de tanker som hele tiden har været formålet med clubben.
Bl.a. får vi mulighed for til stadighed, at udsende dette flotte medlemsblad og muligvis flere.
Derudover giver det også mulighed for flere spændende træf og arrangementer året igennem.
Det store årlige træf, mener vi ikke kan laves meget bedre nu, men alene at fastholde standarden med diverse fornyelser, synes vi selv er tilfredsstillende. Men os som sidder i bestyrelsen og redaktionen, nyder virkelig den store opbakning og engagement som i kære medlemmer udviser, det er vi meget taknemmelige for.
Hermed vil jeg på bestyrelsen og redaktionens vegne, ønske alle medlemmer samt deres familie en rigtig glædelig jul samt et godt og lykkebringende nyt Renault år.
p.b.v.
Jens.

Nye medlemmer.

318. Bil Huset Volvo Renault, Sønderborg.
319. Esben Ryding.
320. Jørgen Stefansen.
322. Renault Lastbiler Danmark A/S, Kim Jensen.
323. Poul J. Madsen.
324. Ole Jølner.
325. Lars Ludike Hansen.
326. Søren Eriksen.
327. Elner Thornvig.
328. Thomas Pedersen.
329. Jan J. Jensen.
331. Anni Jensen.

Kopien nr. 8 udkommer uge 5.
Deadline d. 16/1-1995.

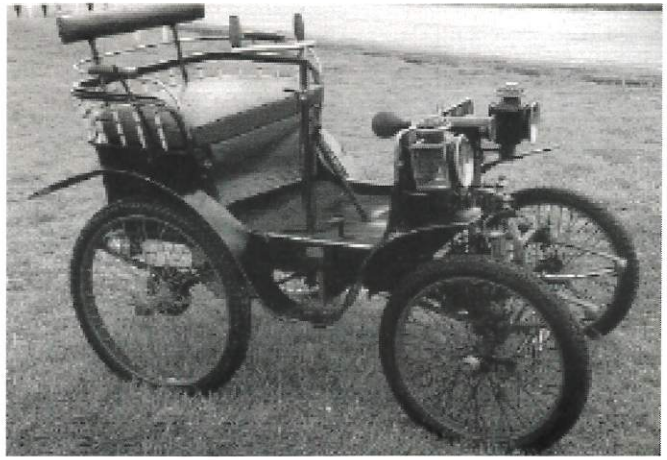
Redaktionen: Jens, Peer, Jesper, Kim.
Annoncer: 1/1 side: 300,- 1/2 side: 200,-
Materiale sendes til:
Club Renault Danois, Rådhusvænget 17, 1 th.
2770 Kastrup.

Reanult's historie

De næstfølgende sider er begyndelsen på Renault's historie.
Fortsættelse følger i de næste "Le Rhombe".

Renault
Billancourt, Frankrig 1898-

Et af de berømteste navne i den franske bilhistorie blev skabt fordi en ung mand syntes at det var for kedeligt at lave knapper. Louis Renault (1877-1944) var det yngste af fem børn af Alfred Renault som flyttede fra Angers til Paris i 1850erne. Der begyndte han ved siden af sit oprindelige erhverv, som producent af knapper, at beskæftige sig med tekstiler. Familien gik ud fra at Louis som sine brødre, Fernand og Marcel, ville gå ind i familieforetningen, men han havde altid været mere interesseret i maskiner og begyndte i 1897 at arbejde hos dampkedelproducenten Delaunay-Belleville. Efter at være blevet hjemsendt fra et års millitærtjeneste besluttede han ikke at vende tilbage til sin arbejdsgiver, men at bygge den lille bil han længde havde drømt om.
Han byggede et lille værksted i haven ved familliens hus i Billancourt i den sydvestlige udkant af Paris. Der byggede han en meget lille bil med rørramme, en akselafstand på kun 1.100mm og en De Dion Bouton motor fra en quadricycle. Det står ikke helt klart hvor stor motoren var, nogle kilder siger 198cc andre 270cc som i de første serieproducerede biler fra 1899. Det er også muligt at størrelsen på den motor som sad i de serieproducerede biler blev forøget i løbet af 1899, fra 240cc til 326cc og senere til 402cc. Det var på den tid meget avanceret at have frontmotor og rat, men



det som udmærkede Renault frem for nogen anden var transmissionen. Bilen havde nemlig kardanaksel til et kron-og spidshjul i bagakslen. Louis Renault byggede aldrig en bil med rem- eller kædetræk, den normale løsning for tidens bilproducenter. I øvrigt var 3. gear i 3-trins gearkassen direkte. Louis Renault demonstrede denne bil for nogle venner juleaften 1898, og selv om han egentlig ikke havde ambitioner om at begynde en produktion fik han snart forespørgsler fra bekendte om han ikke ville bygge en kopi af billen til dem. I marts 1899 grundlagde han med penge fra sine brødre firmaet Renault Freres med en kapital på 40.000 France. Firmaet havde en stand på biludstillingen i Paris i juni 1899 og fik ordrer på 60 biler. For at kunne bygge dem måtte man have større bygninger og brødrene købte et tomt bådehus som blev flyttet hjem i haven. Med udgangen af 1899 var der 60 ansatte og der var bygget 71 biler, alle stort set identiske med den oprindelige prototype. Styringen foregik med et halvcirkelformet rat med et lodret håndtag i hver ende anbragt på en lodret ratstamme. To vigtige milepæle i firmaets liv var deltagelse i løbet Paris-Trouville i august hvor Louis og Marcel besatte første og andenplasen i amatørklassen samt den første Renault reklame som var i La Nature den 9.september. Louis Renault havde kaldt sin bil fra 1899 for type A, så det var ikke så overraskende at den nye model i 1900 hed type B. I alt væsentligt lignede den type A men den havde større motorstadig fra De Dion Bouton - på 450cc og 2 3/4 hk. De fleste biler var åbne, 2-personers, men der blev bygget mindst én meget høj coupe med karosseri fra Labourdette. I år 1900 kom også type C, et stort skridt fremad. Den kunne fås med enten en De Dion Bouton motor på 700cc eller en Aster-motor 450cc og havde længere akselafstand så der var plads til 3-eller 4-personers karosserier. Motorhjelmen var ikke længere den lille halvrunde som på typerne A og B men en større og mere kantet. Da motorerne nu var vandkølede sad der to kølere, en på hver side af motorhjelmen. Sådan så det ud indtil 1904 da den berømtre "kulskovls-motorhjelm" med køleren bagved kom. I 1900 blev der produceret i alt 179 eksemplarer af typen B og C. Løbssucceserne forsatte og Louis vandt klassen i løbet Paris-Toulouse-Paris og Schrader og Oury foretog en 5.000 km lang køretur Frankrig rundt uden større problemer.
I 1901 havde typerne C og D trådeger- eller træegerhjul og hældende ratstamme med rigtig rat i stedet for det halvrunde. Motorerne var de samme fra Aster og De Dion Bouton som tidligere, men der fandtes nu også en type E beregnet til løb med en De Dion Bouton motor på 1.234cc. Der blev

kun bygget nogle få af dem, men med en tophastighed 45 km/t var det udemærkede væddeløbsbiler og de besatte de fire første pladser i voiturette-klassen i løbet Paris-Bordeaux. Louis vandt desuden samme klasse i det 1.105 km lange løb fra Paris til Berlin.

Egen motorer og nye konstruktioner

I 1902 kom de første Renault-biler med firmaets egne motorer, men de små DeDion Bouton motorer blev fremdeles anvendt indtil udgangen af 1903. De nye motorer var konstrueret af Viet som kom til Renault fra De Dion Bouton og fandtes i flere størrelser, 2-cylindrede fra 1.728 til 2.650cc og 4-cylindrede fra 3.143 til 4.924cc. Det står ikke klart hvor mange landevejsbiler der blev bygget af den 4-cylindrede type K, men det var en 3,8 liters væddeløbsversion hvormed Marcel Renault vandt løbet Paris-Wien og besejrede Panhard-biler på 13,7 liter og med en effekt på 70hk. Den første Renault med køleren bagved motoren kom i 1904, men der fandtes stadig sidemonterede kølere på visse modeller. Kølerplaceringen og den fremadskrånende, kantede motorhjelm blev kopieret af mange andre producenter bl.a. Clement-Bayard, Darracq, Hurtu og Theophile Scneider. Men ingen beholdt den dog så længe som Renault, nemlig helt til 1928. 1904-motorerne var de første med mekanisk aktiverede indsugningsventiler, og de havde også parvis støbte cylindre, L-top, højspændt magnettænding og termosifonkøling.

Man holdt stadig fast ved det direkte højeste gear og bagaksel med kron- og spidshjul. Der var fire motors-tørrelser i 1905, men mange chas-sislængder, så der kunne leveres femten forskellige varianter. Den mindste var den 2-cylindrede AG på 1.060cc - en af de berømte Renault-modeller- og de største var den 4-cylindrede type X-A på 3.054cc og type V-A på 4.398cc. Til de mere kendte mellemmodeller hørte de 2-cylindrede typer Y og Z på 1.885cc. I 1905 gik Renault fra rørrammer over til chassiser lavet af U-profiler af stål. Renault udviklede sig stærkt mellem 1902 og 1905 og fabrikkens areal voksede fra 7.455m² til 27.730m² og produktionen fra 600 til 2.100 biler om året. I 1913 var Renault den største producent af motorkøretøjer i Frankrig og producerede over 10.000 køretøjer. Selv om der blev produceret et stort antal forskellige typer, bla. en 4-cylindret bil på 7,4 liter og en 6-cylindret på 9,5 liter, bestod størstedelen af produktionen af 2-cylindrede biler, modellerne AG på 1.060cc (1905-08) og AX på 1.260 (1908-14). Der var fem forskellige akselafstande, fra 1.950mm til 2.550mm. Chassiserne var beregnet til 2-personers karros-serier, men mange fik lukkede, 4-personers karrosserier og var især populære som hyrevogne.

I 1909 havde alene Compagnie Francaise de Fiacres Automobiles 3.000 Renault-taxier i trafik i Paris, og i London blev der bare 1907 indsat 1.100 nye Renault-taxier. Disse taxier blev berømte i 1914 da general Gallienio rekvirerede 600 Paris-taxier til at køre tropperne ud til slaget ved Marne - et slag som standsede de tyske troppers fremrykning mod Paris. Siden da har de været kendt som "Marne-taxier". En del af de gamle Renault´er kørte som hyrevogne i London helt op i tyverne. Da bilerne åbenbart havde fundet en lønsom facon som køberne kunne lide blev der ikke lavet meget om på konstruktionerne i årene op til 1914, bortset fra at der kom tryksmøring i 1911. Der kom en mindre 6-cylindret motor på 3.617cc i 1910, men i 1914 var de to 6-cylindrede motorer vokset til henholdsvis 5.089cc og 7.541cc. Sidstnævnte hed 40CV, en betegnelse som Renault fastholdt også da motoren efter krigen voksede til 9.120cc.

Fortsættes i næste "Le-Rhombe"

"Club Alpine Danemark"

I "Kopien" nr. 7 skrev vi at der muligvis eksisterede en "Club Renault Alpine". Vi har nu fået vished om at der eksisterer en Alpine Club, fra dennes formand Kristen Korsgaard.
"Club Alpine Danemark", (CADAN) som clubben hedder har eksisteret i flere år og har de sidste 3 år holdt til på Ring Djuresland.
"Alpine Clubben er principielt en Club som intet har med Renault'er at gøre. Clubben er samlingssted for Alpine produkter fra Diepp. Vores ligesindede er de ca. 70 øvrige Alpine Clubber rundt om i Europa", skriver formanden. Formanden fortsætter "Club Alpine Danemark tæller en del tidligere men også nuværende medlemmer af Club Renault Danois, Clubben tæller ca. 30 medlemmer. Clubbens aktiviteter strækker sig fra lokal træf til landsdækkende week-ends træf, mest på Ring Djursland.

Formandens adresse er:
Kristen Korsgaard
Auningvej 89
8961 Allingåbro
Tlf: 86 48 69 68
Træffes bedst mellem 19^{30} - 20^{30}

KVÆRKEBY DÆKCENTER

Kværkebyvej 31 4100 Ringsted
Tlf: 53 62 58 06

Støddæmpere Sachs
Udstødning Bosal
Bremsedele
Aluminiumsfælge
Tyverialamer
Centrallåse systemer
K & N luft flitre

Gode procenter til medlemmer gives.

Man holdt stadig fast ved det direkte højeste gear og bagaksel med kron- og spidshjul. Der var fire motors-tørrelser i 1905, men mange chas-sislængder, så der kunne leveres femten forskellige varianter. Den mindste var den 2-cylindrede AG på 1.060cc - en af de berømte Renault-modeller- og de største var den 4-cylindrede type X-A på 3.054cc og type V-A på 4.398cc. Til de mere kendte mellemmodeller hørte de 2-cylindrede typer Y og Z på 1.885cc. I 1905 gik Renault fra rørrammer over til chassiser lavet af U-profiler af stål. Renault udviklede sig stærkt mellem 1902 og 1905 og fabrikkens areal voksede fra 7.455m² til 27.730m² og produktionen fra 600 til 2.100 biler om året. I 1913 var Renault den største producent af motorkøretøjer i Frankrig og producerede over 10.000 køretøjer. Selv om der blev produceret et stort antal forskellige typer, bla. en 4-cylindret bil på 7,4 liter og en 6-cylindret på 9,5 liter, bestod størstedelen af produktionen af 2-cylindrede biler, modellerne AG på 1.060cc (1905-08) og AX på 1.260 (1908-14). Der var fem forskellige akselafstande, fra 1.950mm til 2.550mm. Chassiserne var beregnet til 2-personers karros-serier, men mange fik lukkede, 4-personers karrosserier og var især populære som hyrevogne.
I 1909 havde alene Compagnie Francaise de Fiacres Automobiles 3.000 Renault-taxier i trafik i Paris, og i London blev der bare 1907 indsat 1.100 nye Renault-taxier. Disse taxier blev berømte i 1914 da general Gallienio rekvirerede 600 Paris-taxier til at køre tropperne ud til slaget ved Marne - et slag som standsede de tyske troppers fremrykning mod Paris. Siden da har de været kendt som "Marne-taxier". En del af de gamle Renault'er kørte som hyrevogne i London helt op i tyverne. Da bilerne åbenbart havde fundet en lønsom facon som køberne kunne lide blev der ikke lavet meget om på konstruktionerne i årene op til 1914, bortset fra at der kom tryksmøring i 1911. Der kom en mindre 6-cylindret motor på 3.617cc i 1910, men i 1914 var de to 6-cylindrede motorer vokset til henholdsvis 5.089cc og 7.541cc. Sidstnævnte hed 40CV, en betegnelse som Renault fastholdt også da motoren efter krigen voksede til 9.120cc.

Fortsættes i næste "Le-Rhombe"

"Club Alpine Danemark"

I "Kopien" nr. 7 skrev vi at der muligvis eksisterede en "Club Renault Alpine". Vi har nu fået vished om at der eksisterer en Alpine Club, fra dennes formand Kristen Korsgaard.
"Club Alpine Danemark", (CADAN) som clubben hedder har eksisteret i flere år og har de sidste 3 år holdt til på Ring Djuresland.
"Alpine Clubben er principielt en Club som intet har med Renault'er at gøre. Clubben er samlingssted for Alpine produkter fra Diepp. Vores ligesindede er de ca. 70 øvrige Alpine Clubber rundt om i Europa", skriver formanden. Formanden fortsætter "Club Alpine Danemark tæller en del tidligere men også nuværende medlemmer af Club Renault Danois, Clubben tæller ca. 30 medlemmer. Clubbens aktiviteter strækker sig fra lokal træf til landsdækkende week-ends træf, mest på Ring Djursland.

Formandens adresse er:
Kristen Korsgaard
Auningvej 89
8961 Allingåbro
Tlf: 86 48 69 68
Træffes bedst mellem 19^{30} - 20^{30}

KVÆRKEBY DÆKCENTER

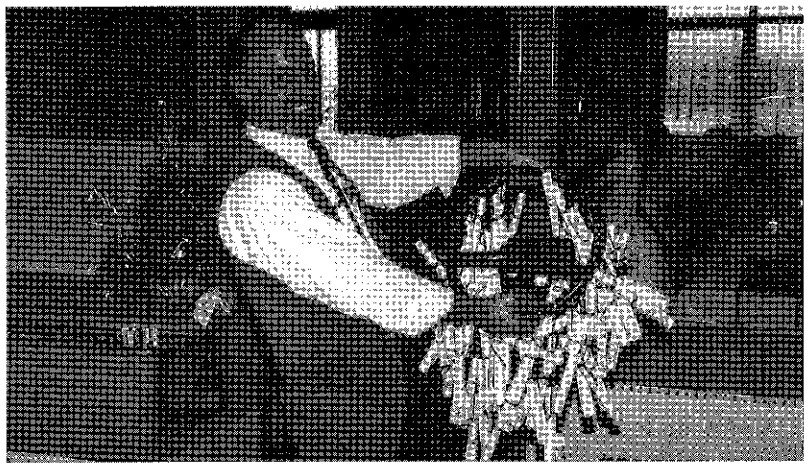
Kværkebyvej 31 4100 Ringsted
Tlf: 53 62 58 06

Støddæmpere Sachs
Udstødning Bosal
Bremsedele
Aluminiumsfælge
Tyverialamer
Centrallåse systemer
K & N luft flitre

Gode procenter til medlemmer gives.

Eduard Rasmussen har afholdt 20 års jubilæum samt 50 års fødselsdag.

En af clubbens meget store støtter er blevet voksen! Dette blev fejret i Kirke Flinterup den 22. oktober, samtidig med hans 20 års jubilæum som selvstændig.
Kim, Jens og Birgith havde den store glæde, at kunne deltage i festlighederne.
Vi vil sent glemme de mange glade gæster, den som altid sprudlende fødselar med sin glade familie omkring sig, det kæmpe gavebord med alt, fra flasker til faldskærmsudspring og sidst men ikke mindst det overdådige tag selv bord, det var helt utroligt.
Vi var godt klar over, at Eduard er utrolig aktiv, men at han er så aktiv som vi erfarede, havde vi ikke drømt om.
Vi fik nærmest det indtryk, at alt hvad Eduard havde hørt om, ja det deltog han også i og endda på en meget aktiv og positiv måde, altså som vi i Club Renault Danois kender ham & Ruth .
Vi vil fra clubbens side endnu engang ønske al mulig held og lykke, samt takke mange gange for, at der også blev plads til os.
Hjertelig tillykke til dig og din dejlige familie.
Jens.



Eduard med Renaultrat brugt som sangskjuler.

Formand	
Jens Christensen	53 14 39 46
Fuglesangvej 1	
2680 Solrød Strand	
Næstformand	
Peer Sabat	47 38 43 19
Dyrlægegårds Alle 20	
3600 Frederikssund	
Kasserer	
Richard Riel	65 93 08 81
Ridderhatten 287	
5220 Odense SØ	
Sekretær	
Kim Søgreen	31 51 99 76
Rådhusvænget 17, 1th.	
2770 Kastrup	
Bestyrelsesmedlem	
Hans J. Jensen	75 32 07 95
Dalbo 58	
7200 Grindsted	
Bestyrelsesmedlem	
Erling Sørensen	86 28 39 61
Fuglekærvej 122, Kolt	
8361 Hasselager	
Bestyrelsesmedlem	
Poul Johannsen	66 11 62 89
Østrupvej 9, 1.	
5210 Odense NV	

Section Renault Sport

Formand	
Henrik Kirkegaard	86 94 45 79
Smedevænget 67, Skovby	
8464 Galten	
Næstformand	
Jan Keil	31 59 98 45
Hvecnsvej 15, 3 tv	
2300 København S	
Kasserer	
Lars Eriksen	86 13 61 62
Fåborggade 10	
8000 Århus C	

Top·shine
bilpleje

- Alt i kosmetisk bilpleje.
- Kun 1. klasses arbejde !
- Rustbeskyttelse med garanti.

(OBS 15 % rabat til medlemmer af Club Renault Danois)

Bestil tid til din bil nu hos:

Frederikssund Anti-Rust ApS. Holmensvej 15 Tlf: 42 31 56 01

elf

smøreolie

skabt af naturen – fuldendt af elf

ELF-TWINGO'en som PACECAR
til åbningsløb på Jyllands-Ringen

elf olie danmark

Tlf. 42 81 37 01 – anviser nærmeste forhandler

Petitesser

Ny V6'er i Renault

V6'eren i Renault og Peugoet/Citroën har efterhånden 20 år på bagen og går nu på en tiltrængt pension. Efterfølgeren bliver et fællesprojekt, der kommer i tre udgaver. En 2,5 liter med 170hk, en 2,9 liter med 200hk og en 3 liter på 240hk. Motorerne bliver sandsynligvis brugt i såvel Renault Laguna, Citroën Xantia og den nye Peugeot 506 i den lille udgave, mens de større vil blive brugt i Renault Safrane, Citroën XM og Peugeot 605.

Renault - Mercedes

Efter at Volvo pludseligt hævede forlovelsen bejler Renault nu ifølge flere franske aviser til Mercedes. Der skal have været samtaler på højt plan om et nærmere samarbejde. Renaultle-delsen har besvaret spørsmål i den anledning således "I vor branche taler alle med alle ". Men både den franske premierminister Balladur og indenrigsminister Longuet har talt om betydningen af en stærk partner for Renault, og i forbindelse med Parisudstillingen udtalte Mercedes-chefen Helmut Werner sig bemærkelsesværdigt positivt om Renault.

Renault Laguna på andenplads i BTCC. Renault Laguna har gjort sig stærkt bemærket på de engelske racerbaner i den netop afsluttede sæson. Alain Menu blev nr. to i det prestigefylte engelske mesterskab for standardvogne, British Touring Car Championship, og Renault erobrede andenpladsen for konstruktører. Næste år bliver endnu bedre, og efter som vi blev nr. to i år, er der ikke mange andre placeringer at vælge imellem, siger en optimistisk Tim Jachson, Renaults engelske motor-sportschef. Renault deltog for første gang i BTCC i 1993 med en Renault 19 og vandt to løb. I år indbragte Laguna tre sejre, fem andenpladser og tre tredjepladser, foruden at de to kørere, Alain Menu og Tim Harvey, opnåede fire såkaldte "pole positions" i løbet af sæsonen. De bedste resultater kom den sidste del af de 21. løb, som indgår i BTCC. Finjustering af motorer, gearkasse og støddæmpere og en ændret aerodynamik har gjordt Renault Laguna til en vinderbil i BTCC.

Mens Renault i Dealer Racing i England i de to hidtidige sæsoner har haft ansvar for Renaults deltagelse i BTCC, overtager Frank Williams, Patric Head og Renault Sport i Frankrig ansvaret for gennemførelsen de næste tre år. Det er samme team, som står bag Renaults formel 1 resultater. At blive nummer to sammenlagt efter 21. løb for både kørere og konstruktører er i sig selv et udmærket resultat. Men med al den ekspertise, som er til rådighed i Williamsstalden, sigter vi naturligvis højere i næste sæson. Da er det kun guldet der tæller, siger holdleder Tim Jackson.

Endelig Laguna

Renault's nyeste model Laguna kan snart bestilles til levering i det meget tidlige forår 1995. Renault Laguna bejler til køberne i den store klasse af biler omkring kr. 200.000,-.

Danmark har måtte vente på Renault's seneste "bestseller" Laguna. Til gengæld sker intruduktionen med fuldt modelprogram, som strækker sig fra motorer på 1,8 liter og 95 HK til topmodellen V6 med 170 HK. Alle modeller findes som forhjulstrukne, 5-dørs hatcback.

Laguna afløser Renault 21, som aldrig blev introduceret i Danmark. "Vi er meget tilfredse med, at vi nu kan opfylde mange bilkøbers ønsker om et bredere Renault-program, og specielt da udviklingen drejer sig om Laguna, der ikke blot i Frankrig, men også i vore nabolande Tyskland, Sverige og det øvrige Norden allerede er blevet en succes", udtaler direktør Helge Hougaard, Volvo Personbiler Danmark A/S, som også står for Renaultsalget. Renault Laguna er faktisk en succes i hele Europa, Laguna er i øjeblikket de mest importerede benzinbil i Tyskland, Belgien og England.

Ikke mindst det markante og dynamiske design er faldet i købernes smag og har været medvirkende til, at der allerede er solgt ca. 140.000 biler opnået på mindre end 12 måneder. Produktionstakten ligger i øjeblikket på næsten 250.000 biler om året eller 115 om dagen.

Sikkerheden i nye biler er afgørende for deres mulige succes hos de danske bilkøbere. Her udmærker Renault Laguna sig med airbag for både fører- og forsædepassager som standard på alle modeller. Endvidere omfatter standardudstyret også ABS-bremser, sikkerhedsseleforstrammere og en effektiv forstærket sikkerhedskabine, med bl.a. nakkestøtter ved bagsædet. "Renault Laguna henvender sig til købere, som stiller proffessionelle krav til bilen", udtaler Helge Hougaard. For den som bruger Renault Laguna erhvervsmæssigt, vil både sikkerheden og det høje komfortniveau, sammen med meget præcise køreegenskaber gøre Laguna til et af de bedste bud i klassen, som ellers domineres af bl.a. Toyota Carina, Ford Mondeo, Mazda 626 og Citroën Xantia.

Priser:

RN. 199.999, kr.
RT. 229.999, kr.
RXE. 249.999, kr.
V6. 329.999, kr.

Renaults aktiekurs steg kraftigt i løbet af den første time efter introduktionen af bilkoncernen på børsen i Paris. Aktien åbnede i en kurs på 181 franc (205 kr.) en kraftig stigning i forhold til den kurs på 165, som aktierne kostede i forsalget. Godt 60 pct. af de ansatte har købt aktier i virksomheden.

En dag i September.

Den første week-end i September var i år tidspunktet for sportssektionens årstræf. Vi havde igen i år tilrettelagt træffet med hovedvægten lagt på vores efterhånden så populære go-cart løb, der denne gang var forlagt til Grindsted på en 1 km bane, hvor der bl.a. køres afdelinger om DM og Nordiske mesterskaber.

Lørdag morgen kl. 8 skulle vi fra Skovby mødes med de kære sjællændere samt Lars Eriksen med familie på motorvejen ved Skanderborg. Det var ikke just go-cart vejr den dag, sjaskøsende regnvejr og sorte skyer overalt, og til det sidste vidste vi faktisk ikke, om vi overhovedet kom til at køre. Nå, men vi drog mod Grindsted og som sædvanlig lidt forsinket, som vi jo altid er, når der er sjællændere i nærheden. Jeg ved ikke rigtigt, men det der med "tidligt op om morgenen" er vist ikke rigtigt deres stærke side.

Efterhånden som vi nærmede os Grindsted. blev vejret faktisk bedre, og ca. 10 km før vi nåede frem holdt det helt op med at regne, og flere steder i horisonten tittede solen endda frem. Det tegnede pludseligt til en rigtig god dag på banen alligevel!

Dér skulle vi nordfra mødes med alle de andre fra Sønderjylland og Fyn, og der var mange tilmeldt; 15 ialt. Det vil sige vi endte på 14, idet Steen Vildbæk's søn Jack var blevet syg. Synd for ham, men vi ses måske til næste år?

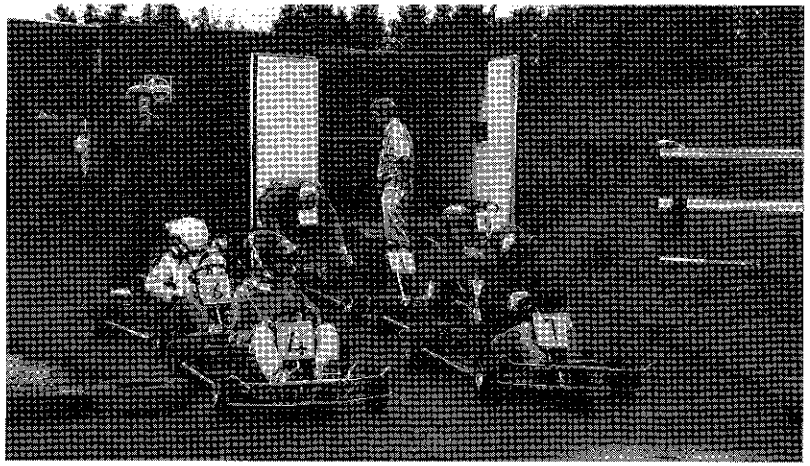
Ankommen til banen gik vi indenfor, hvor vi blev modtaget af en mand ved navn Jens Hansen (I ved ham med bondegården), og han gav os et hurtigt kursus i sønderjysk. Visse ting forstod vi dog; noget med fanden og sgu og "nu kører I dæleme ordnlit ells er'et uj". Han viste sig nu at være en ganske hyggelig fætter trods alt, og her var der tjek på materiellet. Go-cart's uden løse hjul og nedslidte dæk, og ingen med for lidt benzin i tankene.

Men måtte vi igang, det kløede i fingrene og enkelte havde gamle regnskab at gøre op. Start på 1. heat. Jeg vil undlade at nævne, hvem der blev hvad, men henvise til den udsendte resultatliste. Istedet vil jeg fortælle lidt om den enkelte deltager. Vi starter med de yngste først: Niels og Johnni. Det var første gang de kørte go-cart.

Niels, en cart med ca. 20 kg sand indenbords kører altså ikke særligt hurtigt vel? Og Johnni, godt kørt. Han vandt endda et heat, og det med snurreture. Det ved han også, hvordan man gør. (Nu øver han sig på den nyåbnede indendørs bane i Århus).

Vores enlige dame Helle, som engang skræmte fyrene ved at ende på prispallen, havde ikke heldet med sig denne gang. En afkørsel langt ud i det våde sand, ja så var det løb forbi. Men i bedste Formel 1 stil: af med hjelm, handsker og ud blandt publikum, et par autografer og så til fods tilbage til pitten. Hendes mand Poul-Erik: "Vor Herre bevares, Go-carts er for dværge. Poul, tab dig lige 40 kg og opdag hvor sjovt det bliver, ikk?

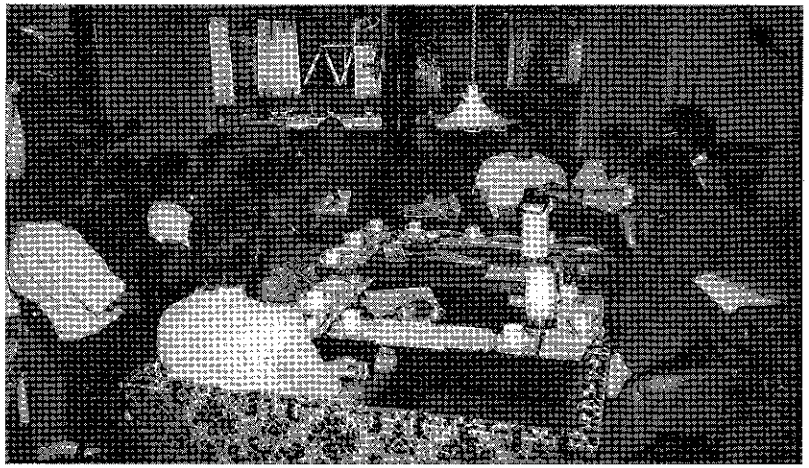
Lars Eriksen nåede ikke helt igennem balletten Svanesøen sidste år, og da banen i år var våd, gjorde han 2. akt færdig. Flot så det også ud. Michael



Containeren er åben , og gutterne er klar.

De overlegne sejrsherrer fejres efter løbet

Steenberg fandt efter nogen tid ud af, at hans speeder faktisk kunne trædes hele 5 cm længere ned, hvis han trak foden tilbage og forbi den forreste kofanger. Det gav en del mere fart, men desværre kom opdagelsen vist lidt sent.
Hermann, Jan og Poul; se her var 3 utroligt tændte fyre, som udkæmpede nogle drabelige dyster, og bagefter diskuterede højlydt om spærringer, påkørsler og meget andet under diverse håndgemæng. Men de grinede nu hele tiden.
Så var der Vagn. Det er ikke let at begå sig blandt så mange unge løver, der kører som om de havde ild i sædet. Bedre held næste år. Lars Knudsen, du kørte jo fuldstændigt uden koncentration, og hvorfor skulle du gå så tidligt lørdag aften. Hvor var dine tanker? Du ved jo godt, at det der med kvinder og motorløb skal man holde hver for sig! Man så også på Steen Vildbæk's kørsel, at der var andre ting at tænke på. Steen, nu må du altså se at blive færdig med at lægge de 77 00 numre ind på den computer.
Kim gjorde i år et utroligt godt forsøg, forskånet for uheld som tabte hjul og punkteringer. Det ser lovende ud for fremtiden, hvad med Williams?? Til sidst mig selv, og beskeden som jeg er vil jeg blot sige: det gik godt, mere modstand ønskelig. Ha ha.
Efter et veloverstået race og præmieuddeling med præmier fra Würth og Bremsegården i Hammel, var det tid til at nyde den medbragte mad, og mens vi indtog lidt fast føde, fik vores



Alvorlige miner under generalforsamlingen.

mindste deltager Henrik lige lov til at køre et par omgange. Det syntes han var rigigt sjovt. Da vi var færdige, betalte vi for leje af banen, og i den forbindelse vil vi fra arrangørernes side rette en appel til en eller anden deltager der ikke fik betalt for enten go-cart eller spisning lørdag aften. Vi indrømmer, at vi måske var lidt large med pengesagerne, men vi er jo voksne mennesker allesammen, så lad os høre fra jer, hvis I mener betalingen måske er smuttet. Det kan nemt ske i forvirringen.
På vejen tilbage til Skovby begyndte det igen at styrtregne, og vi glædede os over, at den gamle mand deroppe holdt sin store paraply over os i præcis de 2 timers vi var på banen. Han har stadig sin hvide Alpine, vær sikker på det!
Køreturen havde Lars Eriksen planlagt og med hans indgående kendskab til midtjyske småveje, fik vi en flot tur. Synd vejret tog lidt af fornøjelsen. De eneste som havde problemer undervejs, var folkene fra det københavnske betonslum. En måtte kaste op og en måtte tage piller mod den megen friske luft og den skønne natur, som vi jo har herovre i det jyske.
Velankommen til Skovby gik vi igang med eftermiddagskaffen og generalforsamlingen. Referat herfra er udsendt til sektionens medlemmer. Den trak noget ud, og der var både ros og ris, men alt i alt en farverig forsamling. Herefter fulgte den anden af dagens højdepunkter: Det Store Ædegilde, som vores søde koner Ada og Grethe så nydeligt havde anrettet. Derpå gik de næste mange timer med højt humør og mange glade mennesker, samt enkelte indslag fra flere af medlemmerne. Senere på aftenen kom også de små skarpe frem på bordet, så nogle blev lidt trætte hen på morgenen.
Men efter nogle timers søvn var vi atter alle friske til et veldækket morgenbord, og efter nogen tid var folk så småt ved at gøre klar til hjemturen, enkelte havde jo et godt stykke vej at køre. Derefter strøg formanden den gule Renault-fane fra parcelhusstangen, mens kasseren gjorde honnør, jo jo alt gik regelmenteret til.
Et regnskab (økonomisk altså) skulle gøres op og et hus gøres rent. Så var vi såmænd klar til et nyt sportstræf. Til næste år har vi planer om, at arrangere træffet ved Søndersø go-cartbane på Fyn, men mere om det senere.
Kør forsigtigt og pas godt på jer selv til vi ses igen.

Tekst: Henrik Kirkegaard.
Fotos: Michael Steenberg

Synet

Fortsat fra "Le Rhombe 32"

Så er der nummerplader på A110´en, dermed er alle trængsler glemt. Det er ikke altid nemt at få noget igennem det danske bureaukrati som de ikke kender til i forvejen. Det hele starter ved toldvæsnet.

Da jeg havde fået bilen til landet i februar 1993 havde jeg fået at vide at de ville have kr. 51.000 i afgift, det var det beløb man skulle starte med at betale "så fik man nok noget tilbage " (det gør ca. 98% af dem der indbetaler et dipositum). Men det beløb var jeg ikke tilfreds med, så jeg ringede igen i marts 1994 til Odense for at få fastlagt et dipositum, samtidigt med forsøgte jeg at forklare toldvæsnet at prisen på disse vogne var faldet. Da jeg ikke havde hørt noget efter 3 uger ringede jeg igen, det lykkes dog ikke at få en pris. Toldvæsnets problem er ganske kort at der aldrig er importeret en ny A110 til Danmark, eller solgt en brugt på danske plader. Det er nemlig en af to priser der bliver brugt til fastsættelse af afgiften (2/3 af markedsprisen, dog max fuld afgift af nyvogns prisen uden moms og skatter). Efter yderligere 3 uger ringede jeg igen, denne gang skulle jeg have en pris, fordi 3 dage senere var der vurdering i Sønderborg, toldvæsnet kommer 6 gange årligt og vurderer biler.

Vi aftalte at jeg indbetalte kr. 37.000, så ville de kigge nærmere på bilen ved vurderingen. Alpinen blev kørt til vurdering, der kom 3 mand fra toldvæsnet som så forsøgte at finde ud af hvad markedsprisen er for en A110 på danske plader, og de var ikke enige, der var en der mente at de skulle have mere end de 37.000 de havde fået. Beløbet svarer til at bilen kan sælges på danske plader til kr. 60.000 vel og mærket i god og pæn stand. Ved vurderingen af ældre biler betyder køretøjets stand ikke noget, så man kan roligt gøre sin bil helt færdig inden man kører til vurdering. Dagen efter ringede jeg til toldvæsnet for at høre hvad de var kommet frem til. De var blevet enige om afgiften skulle være kr. 37.020 altså der skulle indbetales kr. 20.

I den følgende uge bestilte jeg tid til syn, men der var 4 ugers ventetid. Samtidig snakkede jeg med bilinspektøren for at høre hvilke krav de stiller til en sådan bil. Alpinen er fra 1973 og det betyder at bilen skal være tyversikret og der skal være monteret seler. Begge ting skal i øvrigt være EU godkent. Ved selerne var der ikke noget problem, der sidder en godkendelse på, men hvordan beviser man at ratlåsen er godkendt, jeg ringede til Volvo Danmark som gerne ville forsøge at skaffe den dokumention på ratlåsen fra fabrikken. De efterfølgende uger blev brugt til at klargøre

mindste deltager Henrik lige lov til at køre et par omgange. Det syntes han var rigigt sjovt. Da vi var færdige, betalte vi for leje af banen, og i den forbindelse vil vi fra arrangørernes side rette en appel til en eller anden deltager der ikke fik betalt for enten go-cart eller spisning lørdag aften. Vi indrømmer, at vi måske var lidt large med pengesagerne, men vi er jo voksne mennesker allesammen, så lad os høre fra jer , hvis I mener betalingen måske er smuttet. Det kan nemt ske i forvirringen.

På vejen tilbage til Skovby begyndte det igen at styrtregne, og vi glædede os over, at den gamle mand deroppe holdt sin store paraply over os i præcis de 2 timers vi var på banen. Han har stadig sin hvide Alpine, vær sikker på det!

Køreturen havde Lars Eriksen planlagt og med hans indgående kendskab til midtjyske småveje, fik vi en flot tur. Synd vejret tog lidt af fornøjelsen. De eneste som havde problemer undervejs, var folkene fra det københavnske betonslum. En måtte kaste op og en måtte tage piller mod den megen friske luft og den skønne natur, som vi jo har herovre i det jyske.

Velankommen til Skovby gik vi igang med eftermiddagskaffen og generalforsamlingen. Referat herfra er udsendt til sektionens medlemmer. Den trak noget ud, og der var både ros og ris, men alt i alt en farverig forsamling. Herefter fulgte den anden af dagens højdepunkter: Det Store Ædegilde, som vores søde koner Ada og Grethe så nydeligt havde anrettet. Derpå gik de næste mange timer med højt humør og mange glade mennesker, samt enkelte indslag fra flere af medlemmerne. Senere på aftenen kom også de små skarpe frem på bordet, så nogle blev lidt trætte hen på morgenen.

Men efter nogle timers søvn var vi atter alle friske til et veldækket morgenbord, og efter nogen tid var folk så småt ved at gøre klar til hjemturen, enkelte havde jo et godt stykke vej at køre. Derefter strøg formanden den gule Renault-fane fra parcelhusstangen, mens kasseren gjorde honnør, jo jo alt gik regelmenteret til.

Et regnskab (økonomisk altså) skulle gøres op og et hus gøres rent. Så var vi såmænd klar til et nyt sportstræf. Til næste år har vi planer om, at arrangere træffet ved Søndersø go-cartbane på Fyn, men mere om det senere.

Kør forsigtigt og pas godt på jer selv til vi ses igen.

Tekst: Henrik Kirkegaard.
Fotos: Michael Steenberg

Synet

Fortsat fra "Le Rhombe 32"

Så er der nummerplader på A110'en, dermed er alle trængsler glemt. Det er ikke altid nemt at få noget igennem det danske bureaukrati som de ikke kender til i forvejen. Det hele starter ved toldvæsnet.

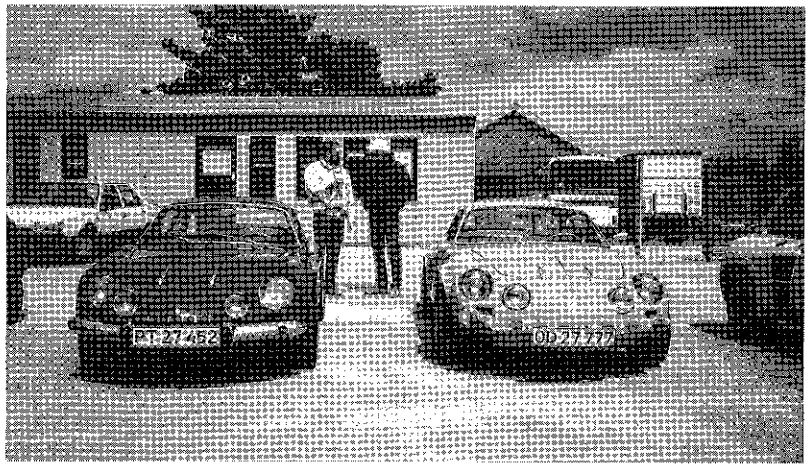
Da jeg havde fået bilen til landet i februar 1993 havde jeg fået at vide at de ville have kr. 51.000 i afgift, det var det beløb man skulle starte med at betale "så fik man nok noget tilbage " (det gør ca. 98% af dem der indbetaler et dipositum). Men det beløb var jeg ikke tilfreds med, så jeg ringede igen i marts 1994 til Odense for at få fastlagt et dipositum, samtidigt med forsøgte jeg at forklare toldvæsnet at prisen på disse vogne var faldet. Da jeg ikke havde hørt noget efter 3 uger ringede jeg igen, det lykkes dog ikke at få en pris. Toldvæsnets problem er ganske kort at der aldrig er importeret en ny A110 til Danmark, eller solgt en brugt på danske plader. Det er nemlig en af to priser der bliver brugt til fastsættelse af afgiften (2/3 af markedsprisen, dog max fuld afgift af nyvogns prisen uden moms og skatter). Efter yderligere 3 uger ringede jeg igen, denne gang skulle jeg have en pris, fordi 3 dage senere var der vurdering i Sønderborg, toldvæsnet kommer 6 gange årligt og vurderer biler.

Vi aftalte at jeg indbetalte kr. 37.000, så ville de kigge nærmere på bilen ved vurderingen. Alpinen blev kørt til vurdering, der kom 3 mand fra toldvæsnet som så forsøgte at finde ud af hvad markedsprisen er for en A110 på danske plader, og de var ikke enige, der var en der mente at de skulle have mere end de 37.000 de havde fået. Beløbet svarer til at bilen kan sælges på danske plader til kr. 60.000 vel og mærket i god og pæn stand. Ved vurderingen af ældre biler betyder køretøjets stand ikke noget, så man kan roligt gøre sin bil helt færdig inden man kører til vurdering. Dagen efter ringede jeg til toldvæsnet for at høre hvad de var kommet frem til. De var blevet enige om afgiften skulle være kr. 37.020 altså der skulle indbetales kr. 20.

I den følgende uge bestilte jeg tid til syn, men der var 4 ugers ventetid. Samtidig snakkede jeg med bilinspektøren for at høre hvilke krav de stiller til en sådan bil. Alpinen er fra 1973 og det betyder at bilen skal være tyversikret og der skal være monteret seler. Begge ting skal i øvrigt være EU godkent. Ved selerne var der ikke noget problem, der sidder en godkendelse på, men hvordan beviser man at ratlåsen er godkendt, jeg ringede til Volvo Danmark som gerne ville forsøge at skaffe den dokumention på ratlåsen fra fabrikken. De efterfølgende uger blev brugt til at klargøre

bilen til syn. Alpinen vakte nogen opmærksomhed da det endelig blev min tur ved synshallen. Den blev virkelig gennemgået, i alt blev der brugt 40 minutter, det er dobbelt så lang tid som et normalt syn. Der blev fundet nogle ting de mente ikke var iorden, samt dokumentationen på ratlåsen som det ikke var lykkedes at skaffe fra fabrikken, og uden det stykke papir kunne bilen ikke synes. Det bevirkede desværre også at Alpinen ikke kom med til Club Renault Danois 10'års jubilæums træf på Langeland. Den næste uge blev brugt til at rette de bemærkninger der var. Hardyskiven skulle skiftes, positionslyset var for svagt og håndbremsen virkede ikke godt nok, den skulle justeres. Jeg ringede til Volvo Danmark og de lovede at skaffe de oplysninger om ratlåsen der skulle til. En uge senere kom brevet hvor Volvo bekræftede at ratlåsen var godkendt, imellem tiden havde jeg rettet de ting der var blevet påpeget. Næste dag kørte jeg Alpinen til omstilling, og efter en mindre diskussion om positionslyset nu var kraftigt nok fik jeg bilen godkendt. Pladerne blev hentet med det samme for 2 dage senere skulle jeg til Alpine træf på ring Djursland.

Hans Winther.



Dette er de 2 eneste A110 på Danske plader. Det er min til venstre.

Vi
er gode til
RENAULT

Vi fører:
elf olie
Kleber dæk

Vi importerer specielle
Renault'er efter ønske

Tilbud:

Fuld syntetisk elf motor olie 5/50 W
40,- kr. pr. liter.

F.J. Biler Ishøj ApS

Baldersbækvej 25 • 2635 Ishøj • 42 52 10 70

Hvad løber han efter ? ? ?

Jo, han vil være sikker på at få plads på **årstræffet !** Bestil plads hos Peer, så sender han et girokort !
Prisen:

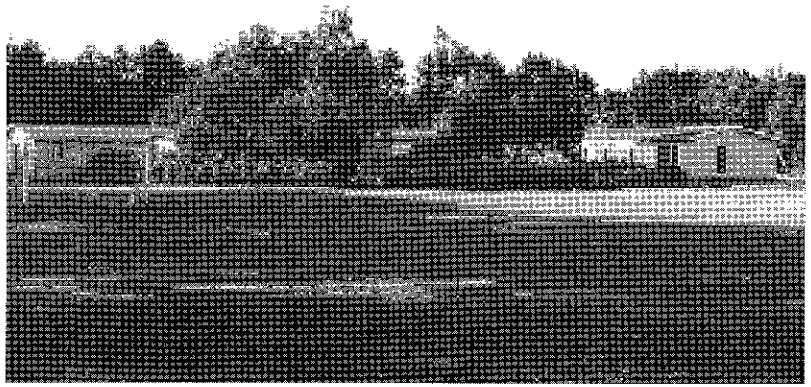
Voksne	225,- kr.
Børn 5 - 14 år	75,- kr.
Børn 0 - 5 år	Gratis.

Prisen er for deltagelse fra fredag d. 26/5-1995 kl. 18^{00} til søndag d. 28/5-1995 kl. 13^{00}.
Altså 2 overnatninger på 2 & 4 sengsrum.

+ 2 x morgenmad.
+ 1 x festmiddag.
+ diverse kaffe , the & kage.
+ masser af underholdning.
+ masser af socialt samvær.
+ masser af præmier.
+ masser af flotte Renault'er.
+ masser af sol & godt humør.

Da der kun er 72 sengepladser, bør du nok også skynde dig at tilmelde dig.

Til:
Peer Sabat
Dyrlægegårds Alle 20
3600 Frederikssund.
Tlf. 47 38 43 19



Her er de skønne omgivelser, som skal danne rammen om vores årstræf.

Arrangementer

Der vil blive afholdt forårs træf i forbindelse med pressentationen af Laguna'en.

15 - 19. Februar 1995
Retro-Mobile, Paris.

26 - 28. Maj 1995
Club Renault Danois årstræf.

14 - 16. Juli 1995.
Nordisk træf ved Stockholm Sverige.

9. September 1995.
Årstræf "Sektion Renault Sport".

Retromobile '95.

Jeg tilbyder mig igen som arrangør af en 4-dages tur til denne flotte veteranbiludstilling og stumpemarked.
Programmet:
Afg. onsdag 15. februar '95 kl 18^{00} fra Harald Jensens Plads, Århus.
- løbende påstigning på motorvejen til grænsen, ankomst torsdag d.16. febuar kl. 13^{00} til hotellet. Afg. lørdag d. 18. febuar kl. 19^{00} Paris, ank. søndag d. 19. febuar ca. kl. 13^{00}. Århus.
Pris: kr. 899, som indbefatter, Paris tur-retur, 2 overnatninger på 2-stjerners hotel + morgenmad & entré til Retromobile '95.
Bus: Moderne højdækker med alle faciliteter.
Tilmelding: Senest d. 16. januar '95 skal hele beløbet være betalt med oplysninger over påstigningsstedet. Tilmeldinger modtaget ud over denne frist kan ikke forventes at komme i betragtning.
Kristen Korsgaard
Auningvej 89,
8961 Allingåbro.
Tlf. 86 48 69 68. (19^{00} - 20^{00}).

Køb & Salg

Sælges. Dauphine 1962 1 ejers vogn, meget pæn stand, originale sorte plader. Bilen har altid stået i garage km. 79.000.
Pris idé 19.000,- kr. eller efter aftale.
Lars Bransholm
Tlf: 86 17 53 29.

Sælges. Renault 30 TS 1976. Velholdt nysynet (august 1994) med anhængertræk.
Speedometergaranti 172.000 km.
Pavabehandlet 10 gange.
Fjernbetjent centrallås, el motor, forvarmer, el rudehejs.
Støddæmpere & kobling 30.000 km.
Bremsekalibre 20.000 km.
Pris. 25.000,- kr.
Søren Eriksen
Tlf: 54 85 84 94.

Sælges. 5-trins gearkasse til Renault 18. 4-trins gearkasse kan medfølge gratis.
Pris. 900,- kr.
Købes. 14" Alufælge 4 huls til Renault 18 Turbo eller Fuego.
Helge Pedersen
Tlf: 65 95 50 98.

Sælges. Renault Fuego GTS/GTX 1981 2L. flot og velholdt sidst synet 18/2-1994.
Pris. 23.000,- kr.
Sælges. Renault Fuego GTS/GTX 1981-1983 alt i dele sælges billigt.
Kim Jusjong
Tlf: 97 46 49 98.

Sælges. Renault 17 Sports Coupe 1972, rød, med aluminiums fælge, virkelig pæn.
Afhentnings pris. 14.800,- kr.
Werner Petersen
Tlf: 74 42 51 55.

Sælges. Dauphine 1963, km. 111.000 pæn og velholdt, skal synes.
3 ejere, kører stadig på førstegangsregistrerings sorte plader.
Nye dæk, kobling, bremser og batteri.
Mange reservedele (Gordini 1963) incl. reparations- og reservedelshåndbog.
Pris. 16.000,- kr. evt. tilbud.
Arne Hansen
Tlf: 53 61 47 97.

Sælges. Til Renault 18 GTL. 1,4L motor og gearkasse kørt 62.000 km.
Pris samlet 3.000,- kr.
Jørgen Sabat
Tlf: 42 31 59 85.

Søges. 4 CV rep.- & reservedelsbøger, da jeg har erhvervet mig en sådan.
Søges. Til Renault 4 søges bagsvingarme af pladejern.
Peer Sabat.
Tlf: 47 38 43 19.

Ønskes. Vinterhi til trafikskadet Fuego søges i nærmeste fremtid.
Bilen kan køre
Jesper Skammeritz
Tlf: 31 85 78 76.

Sælges. 30TX motor kørt ca. 25.000 efter hoved rep. 4 døre til R 20/30.
Fuego motor 1600cc med 5 trins gearkasse, servo syetem samt en masse stumper til Fuego.
Prisen snakker vi om.
Michael Poulsen
Tlf: 66 12 66 75.

Julegaveideér fra Club Boutique.

F.eks. videofilm, modelbiler, jubilæumsmapper & club olie.
Ring til Peer Sabat
Tlf: 47 38 43 19.

Kom og smil til Twingo!

Courage Communication

Kom og hils på Renault's lille nye: Twingo. Den møder dig med et smil på læben og et glimt i sine runde "øjne". Twingo er nemlig en helt igennem anderledes bil - anderledes glad og charmerende, anderledes rummelig og raffineret.

Twingo er større end de største indadtil. Bagsædet kan rykkes helt tilbage, helt frem eller helt ud, alt efter behov. Og alle fire sæder kan lægges ned, hvis du skulle få brug for en dobbeltseng.

Desuden er instrumenteringen genialt anderledes med digitalt infocenter som standard, der er specielle kontrollamper og specialdesignet radio. Og så kan Twingo rubbe sig med 55 HK i sin 1,2 liters motor.

Pris excl. lev. kr. 114.999

RENAULT

Twingo - den helt store bilglæde!