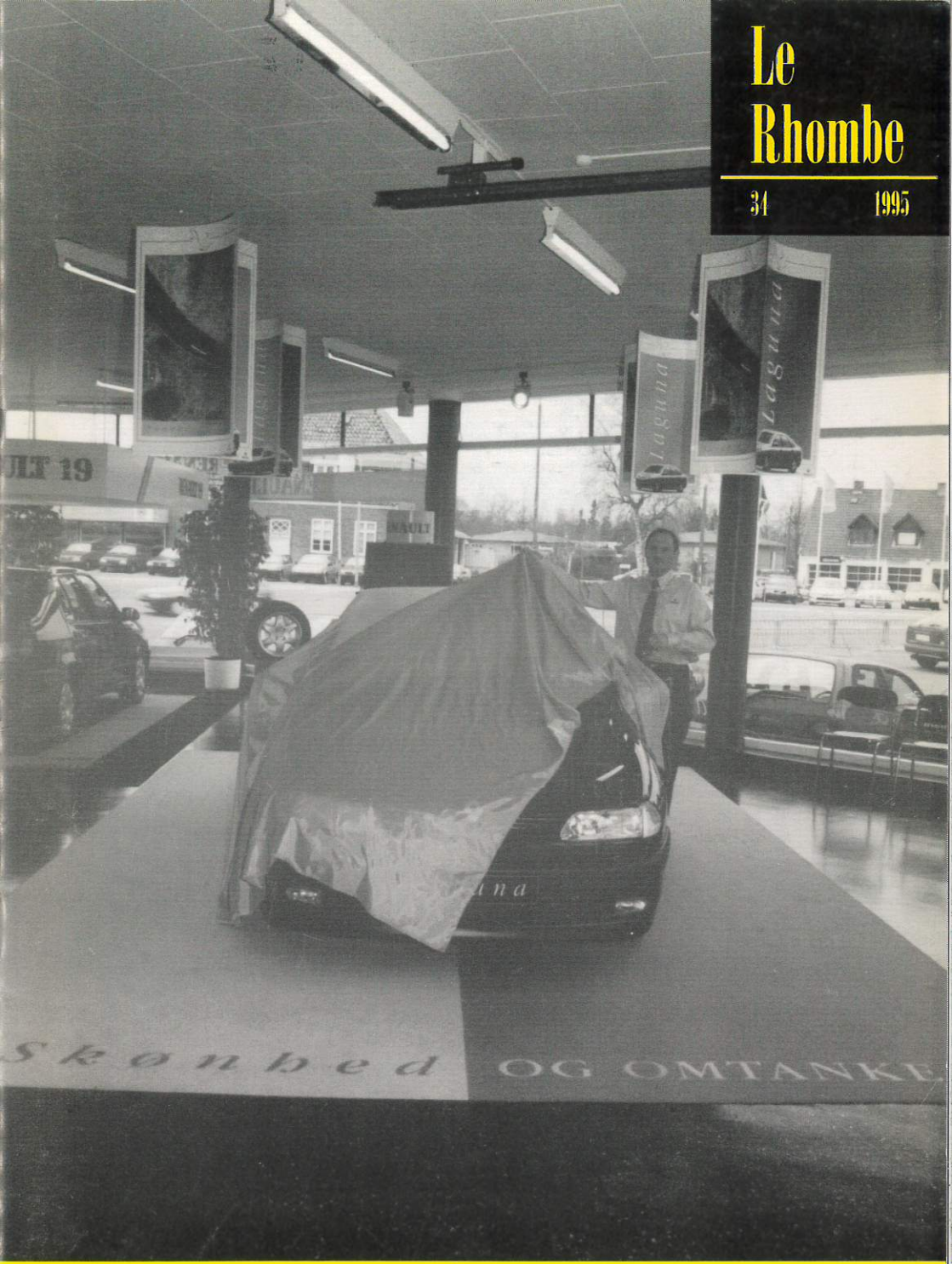
Le Rhombe

34 1995



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

Nu er foråret kommet, så nu tænker alle på aktiviteter af den ene eller anden slags. Nogle skal i haven andre i sommerhus eller klargøre båd og selvfølgelig bil.
Alle har altså planlagt næsten alle fridage frem til årstræffet og videre frem til sommerferien.
Derfor er det meget beklageligt at vi først nu har fået datoen for Nordisk-træf, mange som gerne ville have deltaget, kan simpelthen ikke.
Hvis man vil noget seriøst med dette Nordiske-træf, må en så simpel ting som en dato, være fast mindst 6 mdr. før.
Når dette sure opstød er afleveret, vil jeg igen sige velkommen til en stribe nye medlemmer. Det er dejligt, som formand, at kunne se hvordan medlemsskaren støt vokser, ligeledes er det særdeles glædeligt at opleve hvor mange af disse nye som møder op og er aktive, tak for det.
Med hensyn til årstræffet på Hønsinge Lyng er alle sejl sat til, så hvis du ligger inde med en idé, så er det med at komme ud af busken, hvis det er noget som skal med i programmet. Alle idéer er velkomne, men bliver nødvendigvis ikke brugt denne gang.
Nu nærmer tiden sig også for den årlige kontingent betaling. I den forbindelse vil jeg opfordre til, så hurtig som mulig, afsted til posthuset. Det glemmes alt for let når det ryger hen i bunken, husk det nu, det er lagt i kuverten.

Hermed tak for nu
Jens Christensen.

Ps. Du kan forøvrigt godt glæde dig til dit nye medlemskort, det er bare flot.

Grundet pladsmangel henstår nye medlemmer til "Kopien 9".

Deadline for næste blad 3/4-1995

Redaktionen:
Jens Christensen, Peer Sabat,
Jesper Skammeritz, Kim Søgreen
Annoncer: 1/1 side: 300,-
1/2 side: 200,-

"Le Rhombe" er clubblad for Club Renault Danois. Optaget stof dækker ikke nødvendigvis clubbens synspunkter.

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.
Giro: 644 98 32

Renault's historie

Renault i motorsporten 1902 - 1908. Lige fra begyndelsen lod Louis Renault sine biler deltage i motorløb. Den første model som blev bygget specielt til motorløb var type E fra 1901. Viet konstruerede en 4-cylindret bil på 3.758cc til Paris-Wien løbet i 1902 som blev vundet af Marcel Renault. Det vigtigste løb i 1903 var det ulyksalige Paris-Madrid løb hvortil Renault klargjorde seks biler til klassen for voitures leg'eres og fire til voiturette-klassen. De største biler havde motorer på 5.304/6.280cc og de fire største blev kørt af brødrene Louis og Marcel Renault samt af Grus og Tart.

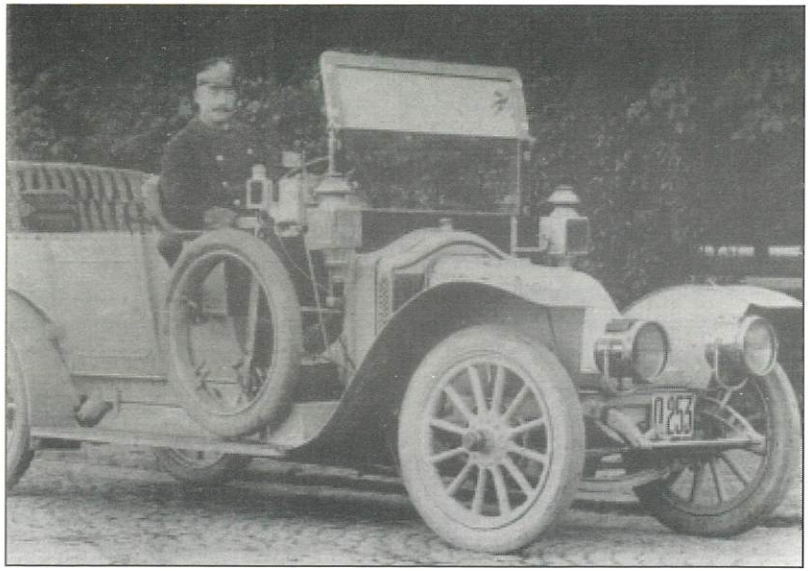
Louis førte løbet et stykke tid og lå på andenpladsen i Bordeaux da han fik at vide at hans bror var omkommet ved en ulykke. Løbet blev stoppet i Bordeaux på grund af de mange alvorlige ulykker og Louis Renault kørte aldrig mere selv løb, og firmaet beskæftigede sig heller ikke med motorløb i 1904. Der blev dog bygget en enkelt væddeløbsvogn med 4-cylindret motor på 12.300cc og overkvadradisk cylinderdimensioner til amerikaneren Gould Brokaw. Bilen blev kørt af Maurice Bernin, klarede sig ikke i Vanderbilt Cup men satte ny rekord i bakkeløbet ved Eagle Rock i staten

Louis Renault checker ind i Bordeaux, samtidig med bekendtgørelsen af hans bror's død.

New York. I 1905 tog fabrikken igen fat på motorløbene og sendte tre biler til udtagelsesløbet til Gordon Bennett-løbene. Disse biler havde 4-cylindre motorer på 12.920cc udviklet af den motortype som sad i Brokaws bil, anbragt i chassiser med akslerne anbragt over chassisbjælkerne. Motorerne havde vandpumper i stedet for termosifonkøling og de blev alt for varme. Bedste resultat blev en femteplads (Ferenc SzisZ) hvilket ikke var tilstrækkeligt til at komme med i hovedløbet. Szisz blev imidlertid nummer fem i Vanderbilt Cup. Til det allerførste Grand Prix-løb som blev kørt i Frankrig i 1906 byggede Renault tre biler med samme motorstørrelse som i 1905 men med termosifonkøling og konventionelle chassiser. Szisz vandt med en gennemsnitshastighed på 107,5 km/t. og Richez blev nummer seks. Szisz blev nummer to i Grand Prixét i 1907 med en næsten uændret bil. I 1908 havde bilerne nye motorer på 12.076cc og aftagelige fælge, men de havde mindre succes det år. Szisz måtte udgå af Grand Prixét mens de andre biler på holdet blev nummer otte og femten. Da Grand Prix-løbene blev genoptaget i 1912 efter nogle års pause deltog Renault ikke, og det varede til 1977 før der igen deltog biler fra Billancourt i Grand Prix løb. To af bilerne fra 1908 deltog i American Grand Prix i 1908 hvor Strang blev nummer seks, og lette landevejsvogne vandt 24-timers løbet i Morris Park i 1907 og på Brighton Beach i 1909.

La Belle Epoque Renault i 20erne

I begyndelsen af 20erne var Renaults produktion opdelt i to grundtyper, den ene vogne hvis grundkonstruktion stammede fra før krigen, den anden nye konstruktioner. Af de sidstnævnte var der to typer, 10CV som kom i 1919 og 6CV som kom i 1922. Der blev bygget nogle få 2-cylindrede biler som sandsynligvis alle fik hyrevognskarosserier. De traditionelle modeller var de 4-cylindrede JM på 2.815cc (LS ogKR på 3.123cc fra 1923) og GR på 4.534cc samt de 6-cylindrede JS på 4.220cc (JY på 4.866cc fra 1922) HF på 9.120cc som i 1923 blev til 40CV. Disse biler var kun ændret ganske lidt i forhold til førkrigsmodellerne, selvom de 4-cylindre motorer nu var støbt i en blok og hele serien havde fuld elektrisk udstyr. Der kom i 1919 en ny model, 10CV GS på 2.120cc, en 4-cylindret bil med enbloksmotor som var mindre end nogen tidligere 4-cylindret Renault. Bilen var udtryk for et ønske om at også Renault fik del i det voksende marked for småbiler. Teknisk adskilte den sig ikke meget fra de større biler, men den var let genkendelig på sine



Mange biler blev importeret brugte til de nordiske lande og brugt som hyrevogne. Her er et eksemplar fra 1909.

tallerkenhjul mens de større Renault modeller havde træegerhjul. GS var den første venstrestyrede Renault men i 1921 kunne dens efterfølger, modellerne IG og IC, fås med enten venstre- eller højrestyring. I 1924 hed 10CV KZ og havde 4-hjulsbremser og en motorhjelm som skjulte køleren. Selv om køleren stadig sad bag motoren var den ikke længere synlig som den havde været siden 1904. I 1930 blev køleren på KZ-4 flyttet frem foran motoren. I 1922 kom der en endnu mindre Renault, KJ på 950cc og 6 franske skattehestekræfter (6CV). Denne model var en tydelig konkurrent til Citroen 5CV og Peugeot Quadrilette. De første modeller havde den traditionelle køler, men fra KJ-1 fra 1923 havde den samme slags motorhjelm som KZ. I 1925 kom der 4-hjulsbremser og modellen fik navneforandring MT. Fra 1926 til 1929 havde den længere akselafstand og hed nu NN eller NN-2. Oftest havde disse biler 4- personers karrosserier, åbne eller lukkede, mens KJ og MT for det meste var 2-eller 3-personers. NN-2 havde tværliggende bladfjedre bagerst hvorved chassiset kunne gøres lavere, et system som Renault anvendte indtil 1940. I den anden ende af skalaen fandtes 40CV, en

videreudvikling af den store 6-cylindre model fra 1914. En forøgelse af boringen 100 til 110mm satte slagvolumen op 7.540 til 9.120cc. Denne motor blev brugt først i HF, en ny model fra 1921. Der kom flere prototyper eller chassiser som blev produceret i meget små styktal i løbet af 1921 og 1922 bl.a. HJ med tværliggende bladfjeder bagerst samt HU med topventilet motor. Den endelige 40CV kom i slutningen af 1923 og hed JP. Den havde kantilever-affjedring bagerst og de 4-hjulsbremser som havde været ekstraudstyr i 1921 men standard fra 1922. Denne kraftige men gammeldags bil havde motor med fast top samt træegerhjul. Den beregnede effekt var på 120hk hvilket skulle give en tophastighed på mellem 120 og 130km/t afhængig af hvilket karosseri bilen havde. Den sportslige KD havde motor på 140hk og en anden udveksling i bagtøjet og en tophastighed på ca. 145km/t. Chassiset kunne fås med en akselafstand på 3.800mm og 3.990mm og er stort udvalg af karosserier. Mange chassiser fik limousine-karrosserier til officiel brug eller coupe de ville-karosserier. Men der fandtes også modeller som scaphandrier fra Kellner, åbne sportslige biler med lidt ekstra siddeplads bagi. 40CV var med få ændringer i produktion indtil 1928. NM fra 1925 fandtes med kortere akselafstand, 3.750 eller 3.870mm, og havde en frontmonteret oliekøler. Renault 40CV var praktisk taget den eneste Renault som havde succes i motorløb i mellemkrigstiden. En sedan kørt af Repusseau vandt Rally Monte Carlo i 1925, og der blev kørt flere rekort-kørsler på Montlhery med åbne og lukkede vogne. I 1925 deltog to teknikere ved fabrikken i Billancourt, Garfield og Plessier, med en lettet åben model i Le Mans og holdt en gennemsnitshastighed på 141,03km/t. Året efter brugte de en lukket 1-sædet bil med kunstlæderbeklædt karrosseri og uden forhjulsbremser til at sætte verdensrekord med 173,6km/t. I 20erne ekspanderede Renault meget stærkt. Under krigen havde den store efterspørgsel på køretøjer medført at fabrikken i Billancout var blevet udvidet, og i 1919 fik man et stort stålværk i Alsace som en del af de tyske krigsskadeserstatninger. Firmaet købte også øen Ile de Seguin i Seinen lige overfor Billancout-fabrikken. I 1931 var denne tidligere så grønne ø helt dækket af fabrikker. Renault nummer 100.000 blev produceret i 1922 da produktionen var på 9.500 biler. Tre år senere var tallet på 46.000 personbiler, derudover blev der produceret et stort antal lastbiler, traktore og skinnebusser.

Fortsætter i "Le Rhombe" 35.

CLUB FRANCE
DENMARK

HOLDER DE AF FRANKRIG

-så bliv medlem af CLUB FRANCE, skabt specielt for dem, som holder af at rejse i Frankrig. Opnå et spændende udbud af arrangementer, udstillinger, tilbud, gaver, kulinariske oplevelser, m.m.

SPECIAL-PRIS PÅ MUSEUMS-KORT TIL PARIS

KØB AF METROBILLETTER

RESERVATION AF BILLETTER
(Koncerter, operaer, udstillinger, m.m. i Paris)

GUIDE M/1000 FORSKELLIGE TILBUD
(Hoteller, restauranter, museer m.m. i Frankrig)

4 NYHEDSBREVE OM ÅRET
med bl.a. :

5% RABAT HOS AIR FRANCE

10% RABAT HOS AVIS I FRANKRIG

VINSMAGNINGER

KØB AF FRANSKE PRODUKTER

TEMA-AFTENER M/BUFFET OG VIN

SPECIELLE REJSETILBUD

FRANSKE KUNSTUDSTILLINGER

Indsend nedenstående kupon og modtag yderligere informationsmateriale om Club France.
Medlemskontingentet koster p.t. kr. 150,-/person/år.

*Navn*_____

*Adr*_____

*Postnr*_____ *By*_____ *RENAULT*

Sendes til : MAISON DE LA FRANCE-NY ØSTERGADE 3,3-1101 KØBENHAVN K
Forbehold for ændringer og trykfejl/03/95

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

RETROMOBILE 1995

PARISERTUREN TIL RETROMOBILE-UDSTILLINGEN, HAVDE I ÅR EN TILMELDING PÅ CA. 86 BILENTUSIASTER. I VORES BUS PÅ 41 PERS. VAR ALLE TILKNYTTET RENAULT PÅ EN ELLER ANDEN MÅDE. FLERE PIGER, END SIDSTE ÅR, HAVDE TAGET SPRINGET TIL AT TRODSE ALLE MÆNDENES LIDENSKAB TIL BILERNE VED AT MELDE SIG TIL TUREN.

For en del af os der kom fra Sjælland, skulle vi først den lange tur fra København til Aarhus med IC3-toget. Vi startede fra Kbh. kl. 11.52 onsdag middag, med opsamlinger i Høje-Taastrup og Roskilde. Vi ankom til Aarhus kl. ca. 16.25. I ventetiden, indtil busserne skulle mod Paris, nød vi en stille spadsertur gennem Strøget i Aarhus. Retur ved Aarhus ba-

negård, prajede vi 3 taxi's, for at blive transporteret til Harald Jensens Plads. Der mødte vi flere der også skulle med til bilernes mekka. Lidt forsinkede ankom busserne til pladsen hvor vi blev "stablet" om bord. Inden vi nåede at få smækket r.... i sædet, var vi allerede på den "jydske autobahn". Godt på vej nedad, var baren i bussen åbnet. Der var øl , sodavand, tynd kaffe og få kopper kakao uden smag, for der var næsten ingen rørepinde.
Vel ankommet til Paris, helt uden nogle problemer , landede vi en god spadsertur fra hotellerne. Chaufføren mente at, der kun var ca. 700 m. til hotellerne, men efter en nat i bussen føltes det som ca. 7 km. Den store danske "folkevandring" var begyndt. Lidt komisk at se så mange slæbe sig afsted med kufferter, med og uden indhold.
Nogle så, at Peer bar på en tom kuffert i metaludgave. Hvad den skulle bruges til, fandt vi senere ud af.
Efter uddeling af nøgle til vores værelser, fik vi vel nok allesammen et forfriskende og fortjent BRUSEBAD. Enkelte luxusdyr havde fået badekar. Snyd snyd.
Klokken 12 mødtes vi alle i foyeren, for i samlet trop at storme indgangene ved Retro-mobile.

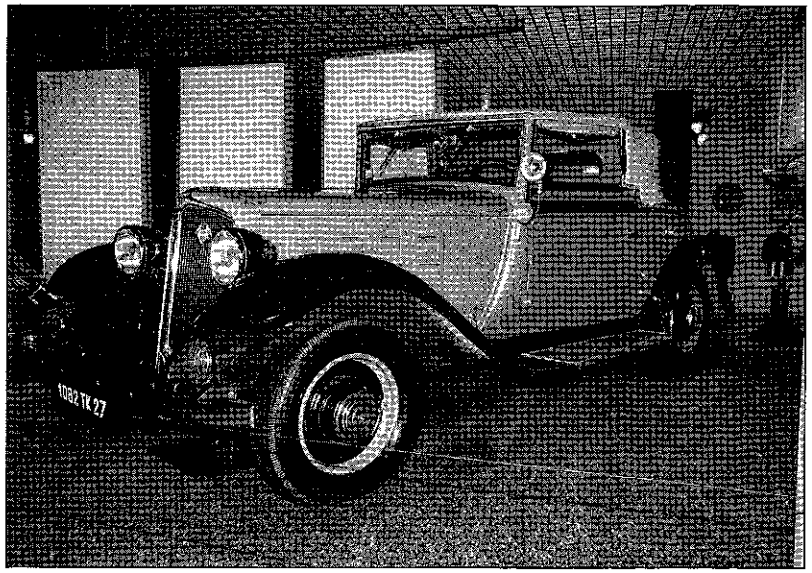
En "GUL" A310 1971 med 4 cyl. 1605cc 140 SAE/HK.

Der blev kikket, set, pillet og savlet i ca. 3.5 time. Derefter skulle der ses lidt på hvad Paris kunne byde på.
Vi tog Metro'en til Concorde-pladsen. For dem der aldrig har været i Paris er Metro-nettet en kæmpe oplevelse.
Metro'en bliver daglig brugt af ca. 5.000.000 pers. 2 gange om dagen.

Fra Concorde-pladsen spadserede vi ad Avenue de Champs-Elysees med retning mod Renault-huset.
Inden vi nåede vort mål , måtte vi altså lige se Citroën's hus. Vi blev slemt skuffet ved ankomst til Renault-huset, for der myldrede med håndværkere og alt var støvet. De var ved at "renaultvere" 1. sal, hvor der var et lille museum og en biks der sælger reklameartikler. En del af os var blevet godt sultne og besluttede derfor at indtage aftensmaden ovre hos Citroën, der iøvrigt har et fremragende køkken. På dette tidspunkt blev vi nedskåret fra ca. 30 pers. til 18 pers., de øvrige ville ikke spise endnu og fortsatte på egen hånd.

Efter mørkets frembrud og en god middag, skulle vi se Triumph-buen oplyst i mørket. Hvilket var et syn der dragede os alle. Vi stod og nød synet midt i buen mens vi så den evige flamme og de friske blomster ved graven af den ukendte soldat, trak vejret dybt og kunne mærke kulilten fra de mange rækker biler der omkransede os.
Den midaldrende "trætte" del af flokken ville tilbage til hotellet. Der var nogle der ville lege med biler de havde købt på Retro-mobile. Kun 2 ville videre ! Det var Lene og Jesper der ville se Sacre Coeur med lys på.

Næste morgen mødtes vi friske ved morgenmaden, der blev serveret i et lille hyggeligt røgfrit lokale. Dèr aftalte vi hvad dagen skulle bringe af oplevelser.
Kl. 9.15 skulle vor busser bringe en hel delegation ud til de gamle Renault-fabrikker ved Billancourt i Paris vest. I mellemtiden var 6 piger på pigesjov i byens forretninger. (de vendte tilbage med et arsenal af dufte overalt).
Ude på de gamle Renault-fabrikker havde man påbegyndt en etablering af et museum, hvor der var en del specielle Renault'er. Der kan bl.a. nævnes en del prototyper , der aldrig er blevet vist for offentligheden før. Sportsvognen der også hedder Laguna, nogle amerikanske modeller af R9 og R25. Fremtidsbilen Megane, der er en slags R45, stod og lyste op blandt alle herlighederne.
Planerne med disse herligheder er at lave et museum til Renault's 100 års jubilæum i 1998.
Museet vil indholde alt hvad Renault har lavet, af lokomotiver, flyvema-



Vivasport fra 1934. Foto fra bilmuseet i La Defense.

skiner, krigsmatriel og biler. Kl. 13.00 skulle vi samles igen ved Eiffel-tårnet og der blev købt billetter til opstigning hos Eiffel.

Halvanden time senere var vi endelig samlet igen og drog videre mod Sacre Coeur. Vi fandt den nærmeste Metro-station hvor vi stod af, for at gå den korteste vej mod "kirken" . Der blev kikket både inde og ude.
En lille sidegade bragte os over til Place du Tertre, hvor hele pladsen var fyldt op med amatørmalere, som fremviste og solgte deres egne flotte produktioner af skillerier. Derefter gik vi ind på en lille listig restaurant/ cafe', Le Consulat, hvor vi ville slukke vor tørst. Vi blev placeret lige ved indgangen, og blev lige med et involveret i en engelsk herre's 70 årig føs'dag. Fødselaren blev begejstret for vores fødselsdagssang og inviterede straks 2 af vores damer til England. Men kun en af gangen, mere kunne han ikke klare. Fordi vi endnu engang sang en sang, gav han en omgang til alle. Han var meget bevæget over at blive hyldet af en flok danskere i Paris.
I løftet stemning begav vi os på vej retur mod hotellet, til en gang Fransk

vask og tøjskift inden vi skulle i byen og spise.

Rigtig mange var samlet senere for så fælles at tage ind til centrum og spise på nogle restauranter. Vi fik hele trop-pen samlet på Metro-stationen og ventede så bare på at toget skulle dukke op. Der blev oplyst i højttaleren at der var problemer på linjen. Vi ventede ca. ° time og så begyndte utålmodigheden at brede sig, for vi var sultne. Jesper forsøgte at få pengene for alle vores billetter retur, men den gik ikke !!
Vi alle gik op på gaden igen og måtte deles i mindre grupper. Det er lidt svært at troppe op så mange ind i en restaurant uden at have bestilt borde. Tolv af os alle sammen, var gået sammen ind på en restaurant og fik en dejlig middag. Efter middagen blev vi slebt op for at se på en modelbilforretning af Peer. Da mændende og Jesper's moar havde stået der og savlet lidt, gik vi alle hjem til hotellet. Der invaderede vi Dorte & Peer's værelse og fik en lille en til halsen alle sammen. Kan I forestille Jer hvor tæt pakket det værelse må have været ? (ca 10 m^2).

Lørdag, vores sidste dag, begyndte vi med at pakke kufferter, som skulle transporteres den lange vej over til bussen igen. Så havde vi resten af dagen uden at tænke på vor bagage.

Vi deltes igen, det er smart ikke at være så mange på en gang. Nogle gik på indkøb, andre gik på Av de Champs Elysees. Vi var en del der havde aftalt, at mødes ved La Defense (den nye Triumph-bue), for at se denne utrolige, kæmpe, enorme nye del af Paris.
Efter dette korte møde, deltes vi i 3 små hold. Et hold var inde på et ganske flot bilmuseum der ligger ved La Defense, et andet hold stormede mod Retro-mobile. Den sidste lille men smarteste gruppe for mod Metro'en som skulle bringe dem til Notre Dame, hvor der skulle gøres flere indkøb, af andet end modelbiler.

Tiden var så megen fremskreden, at der nu skulle spises aftensmad, inden afgang hjem. Vi fandt alle forskellige spisesteder i nærheden af bussen. Her mødtes vi så alle kl. 19.00, for at vende næsen mod Danmark.
Turen hjem gik fint og vi nåede den danske grænse ved morgenmadstid.

Tak til Kristen Korsgaard for en rigtig god bustur. Vi er mange der igen vil tage turen i 1996.

Jesper Skammeritz og
Marianne Carlsen.

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

Præsentation af LAGUNA

Endnu et vellykket arrangement er blevet afholdt i weekenden 11-12/3.

Arrangementet fandt sted hos Keld Hansen, Renault i Frederikssund, hvor vi havde hele værkstedet til rådighed. Vi havde lånt en 4CV og en Dauphine af Henrik Stenholt, til pynt på værkstedet. Keld havde stillet en sølvgrå LAGUNA 2.0 RT ind på en lift, så vi kunne komme "tættere" på den nye model. Bagerst på værkstedet stod Keld´s gule Clio Cup racer og sønnen Anders´ hvide R 5 Junior racer. Curt Carlsen (nyt medlem) havde lånt os 3 udstillingsmontre, så Curt og Peer kunne udstille deres modelbiler (ca. 130 stk.). Club Boutique´n var igen på pletten med videobånd, olie og modelbiler.

Kaffe, te, hjemmebag (af Dorte og Jeanette), blev der gjort godt indhug i af mange nye og gamle ansigter. Det var bare Renaultrigtig godt.
I salgsafdelingen havde de super travlt med prøveture, hyggesnak og slutsedler. Salgsafdelingen bød på ost, pølse, paté og vin til at skylle de gode oplevelser ned med. Ialt var der 7 LAGUNA i forskellige farver, både inde og udenfor. Afsløringen af den nye model blev foretaget af Keld Hansen og frue ved at de i fællesskab trak dækkenet af den mørkelilla LAGUNA 2.0 RT, overværet af de mange fremmødte.
Der blev flittigt brugt fotoapparater, klappende hænder og mange lykønskninger.

Jesper & Peer

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

Renault 16

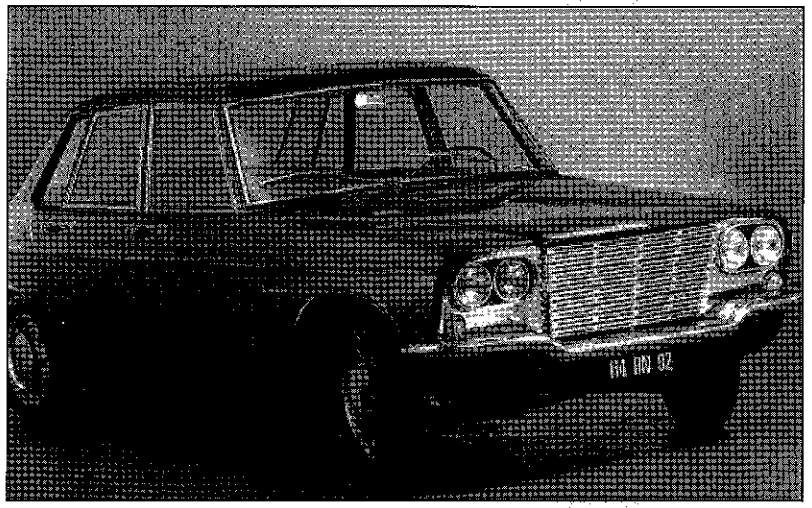
En stor banebrydende lokomobil kommer til verden

1965

Man kunne næsten have lyst til at skrive "Renault Seksten", så markant er denne bil i Renault's historie, et sandt forbindelsesled for "livsstilsbiler".

Renault 16's historie er et godt billede på Renault's vilje til at udtænke biler anderledes. Den måtte endog afløse modellen "Frégate". Et projekt i form af den overraskende P 114 med fire eller seks cylindre i en let legering præsenteres i 1961 for bestyrelsen. Pierre Dreyfus er så forudseende, at han nok værdsætter men alligevel afviser den med begrundelsen: fremtidens bil bør være billigere og anderledes.

Det varer fire år, inden Projekt 115 - denne mirakuløse bil - påbegyndes. Og målsætningen nås; Renault 16 bliver præsenteret på biludstillingen i Genéve. Kun motoren, hvis motorblok er den første i en legering støbt under tryk i en stor serie, resterer fra Projekt 114. Resten er nyt; princippet med den femte dør, som senere bliver flittigt efterlignet, med det koncept, at bagsædet skal være funktionelt; og også, men mere skjult, den



Den dyre prototype: 6 cyl. 2205cc 4 br.skiver.
Længde 4,50 m. højde 1,52 m. bredde 1,72 m.

Årets bil 1965 i Europa.

specielle udformning af karosseriet; siden af karosseriet i et stykke med tagdelens så karakteristiske form og med fraværet af bagskærm. For denne bils skyld bliver en ny fabrik opført, fabrikken i Sandouville.

Og endnu en teknisk nyhed: princippet med en torsionsstang med stort spillerum fremstillet af virksomhedens metalarbejdere.

Den bliver den første "Årets Bil" i 1965, valgt at en jury bestående af europæiske journalister.
Renault 16 bliver den første serieproducerede franske bil, der inkluderer ekstraudstyr som elruder, centrallås og en vingespids på bagsiden af biltaget. TS, TA (Automatisk) og TX var bemærkelsesværdig biler, hvis ekstraudstyr, såsom læderindtræk, air-condition og elektrisk soltag, gjorde det muligt at konkurrere med de bedste biler i den tunge ende ende af produktskalaen.

Disse modeller tøver ikke med at prøve at erobre Vesten.

Oversat af Jesper Skammeritz.

Nordisk Renault-Træf

Det Nordiske Renault-træf bliver afholdt i Sverige, nærmere bestemt d. 3. - 4. juni 1995 i Skolkoster, Mälaren. Som ligger mellem Stockholm og Uppsala.

Træffet starter d. 3. juni kl. 10^{00}

Ankomst og indskrivning starter d. 2. juni fra kl. 18^{00}.

Der vil være masser at se på bl.a. biludstilling, bilmuseum og slottet. Der forefindes mulighed for badning og grill-lunch.
Det hele afsluttes med en stor middag.
Beboelses muligheder er enten hotel eller camping.

Priser.

Overnatning fra lørdag til søndag i dobbeltrum	
incl. frokost,lunch, middag	590 SEK/pr. person.
Barn i extraseng	100 SEK/pr. barn.
Lunch	65 SEK/pr. person.
Middag	235 SEK/pr. person
Middag (børn under 12 år)	50 SEK/pr. barn
Extra overnatning	245 SEK/pr. person
Camping i eget telt	100 SEK/pr. nat

Tilmelding **senest 15 maj til**

Tommy Lind
Kirsebærvej 35
7800 Skive
Tlf. 97528009

Petitesser

Mere i Laguna.

Renault har på det vigtige tyske marked forbedret udstyret i Laguna med tre-punkt sikkerhedssele i midten af bagsædet og passager-airbag, mens fører-airbag'en har fået øget volumen til 50 liter. Bortset fra basismodellen har alle nu elektronisk startspærre.

Dreyfus død.

Manden, der efter Anden Verdenskrig fik genoprettet Renault finansielt, produktionsmæssigt og moralsk - Pierre Dreyfus - er død, 87 år gammel. Han ledede Renault 20 år og gjorde det til landets førende statsvirksomhed med lige stor vægt på økonomien og socialt ansvar.

Laguna Stationcar.

Der findes foreløbig kun en 5-dørs hatchback, men en stationcar er på vej. Hvordan den kommer til at se ud, kan man danne sig et indtryk af på biludstillingen i Genéve i begyndelsen af marts.
Her viser Renault nemlig konceptbilen "Evado", som ganske vist byder på en række avancerede detailløsninger, som for eksempel et "elektrokromatisk" glastag, der automatisk kan blænde af for sollyset, men som i de store linier menes at være identisk med den kommende stationcar. Med sine 462 centimeter er "Evado" 11 centimeter længere end den eksisterende Laguna-model.

KVÆRKEBY DÆKCENTER

Kværkebyvej 31 4100 Ringsted
Tlf: 53 62 58 06

Støddæmpere Sachs
Udstødning Bosal
Bremsedele
Aluminiumsfælge
Tyverialamer
Centrallåse systemer
K & N luftfitre
Dan Trailer
Sænknings sæt

Gode procenter til medlemmer gives.

Køb & Salg

Sælges.
Rødt 13" læder sports rat til R 5 :
Pris 375,- kr.
5 trinsgearkasse til R 18
Pris 500,- kr.
Kjeld T. Jönson
Tlf: 49 26 61 48 efter kl. 18.00

Sælges.
Renault 20 L 1977 kørt 160.000 km. vognen er i pæn stand men skal synes
Pris 1000,- kr.
Preben Hansen
Tlf: 58 50 29 86

Sælges.
Renault Alpine A 110 1970 1600. Total renoveret - Karosseri og ramme har været afmonteret. Renoveret motor med 4 stk. 45 Weber karb. Alpine alu. topdæksel samt bundkar. Devil udstødning. Helt ny 5 trins-gearkasse, speciel forstærket. 8 stk. alufælge samt nye super dæk. Nyt indtræk - Ny super lakering (Alpine-blå med metal/lak)
Pris dyr, men dejlig !!!

Renault Alpine A 310 1978 V6 2664. Virkelig flot bil med mange nye dele. Bilen er hele tiden holdt vedlige. Bl.a. brugt til sommertur til Frankrig i 1993. Benzinforbrug: 12,6 km. pr. liter. Sommertur til Midelhavet 1994. Benzinforbrug: 11,6 km. pr. liter med meget bjergkørsel.
Ved hjemkomsten: Ingen olieforbrug og olien som ny. Der medfølger ekstra 4 stk. originale alufælge 7"x13" samt 4 stk. nye Z-mærkede Goodyear 205/235 dæk. Farve: Naturligvis Alpine-blå med metal og lak.
Pris tjaaa !!

Renault Alpine GTA V6 Turbo 2458. Bilen er som ny - Har kørt ca. 45.000 km. Luxus udgave med læder/ABS og KAT. Stor stereo radio - Aircon. Originale alufælge med 280/255-15" Pirelli P700. Super sportsvogn!!
Pris 1994 model som ny i Danmark ca. 1,35 mill. kr. - men denne her er jo fra '87 sååå den er lidt billigere.

2 stk. Rally-sæder, næsten som nye - kan bruges til H-seler.
Jørgen Gaarde
Tlf: 75 53 85 33 dag, 75 56 50 99 aften.

Sælges
2 stk. fine forskærme til Renault 6
Pris 200,- kr. pr. stk.
Dauphine støddæmper for og bag nye
175,- kr. pr. stk.
4 brugte støddæmpere til Renault 5, som nye
Pris 500,- kr. samlet.
Anni Jensen
Tlf: 97 56 63 04

Arrangementer

1. april
Stumpemarked Tønder.

30. april
Swap-Meet City 2. Tåatrup.

12. maj.
Jysk-fynsk classic auto jumble 1995.
Jysk Automobilmuseum Gjern.

26. - 28. maj
Club Renault Danois' årstræf "Solborgen" Sjælland.

3.-4.-5. juni
Nordisk træf
3-2 mil. nord for Stockholm

18. juni
Gavnø Classic Autojumble.
Gavnø slot, Sjælland. (fra kl. 10 - 18)

5. - 6. august
Renault Veteranerne's årstræf
Ålborg

10. - 13. august
"Old-Timer Grand Prix"
Nürburg ring Tyskland

9. september
Årstræf "Section Renault Sport".

6. - 8. oktober
Renault Club Hamburg's 40 års træf.

Gavnø

For 7. gang har MG Car Club Danish Centre og Gavnø Slot fornøjelsen at indbyde til årets Classic Autojumble og Concours de Charme.
Da man de senere år har savnet et bredere udvalg af **FLOTTE** Renault biler, vil vi her opfordre Dig/Jer til at møde op.
For god ordens skyld kan oplyses at der er gratis adgang for udstillere.
Kontakt venligst Jesper Skammeritz, så vi kan reservere plads til dig.
Tilmelding senest 23/4-1995

Venligst
Jesper Skammeritz
Tlf. 31 85 78 76

Club Boutique

Club olien er steget til 210,- kr. pr. 10 L.

Vi har stadig flere modelbiler og videofilm.
Sidste nyt:
Renault 4 GTL 1978
6 farver & 3 versioner til kun 150,- kr pr. stk.

Kontakt
Peer
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.

RENAULT

Pris excl. lev. kr. 114.999

Twingo - den helt store bilglæde!