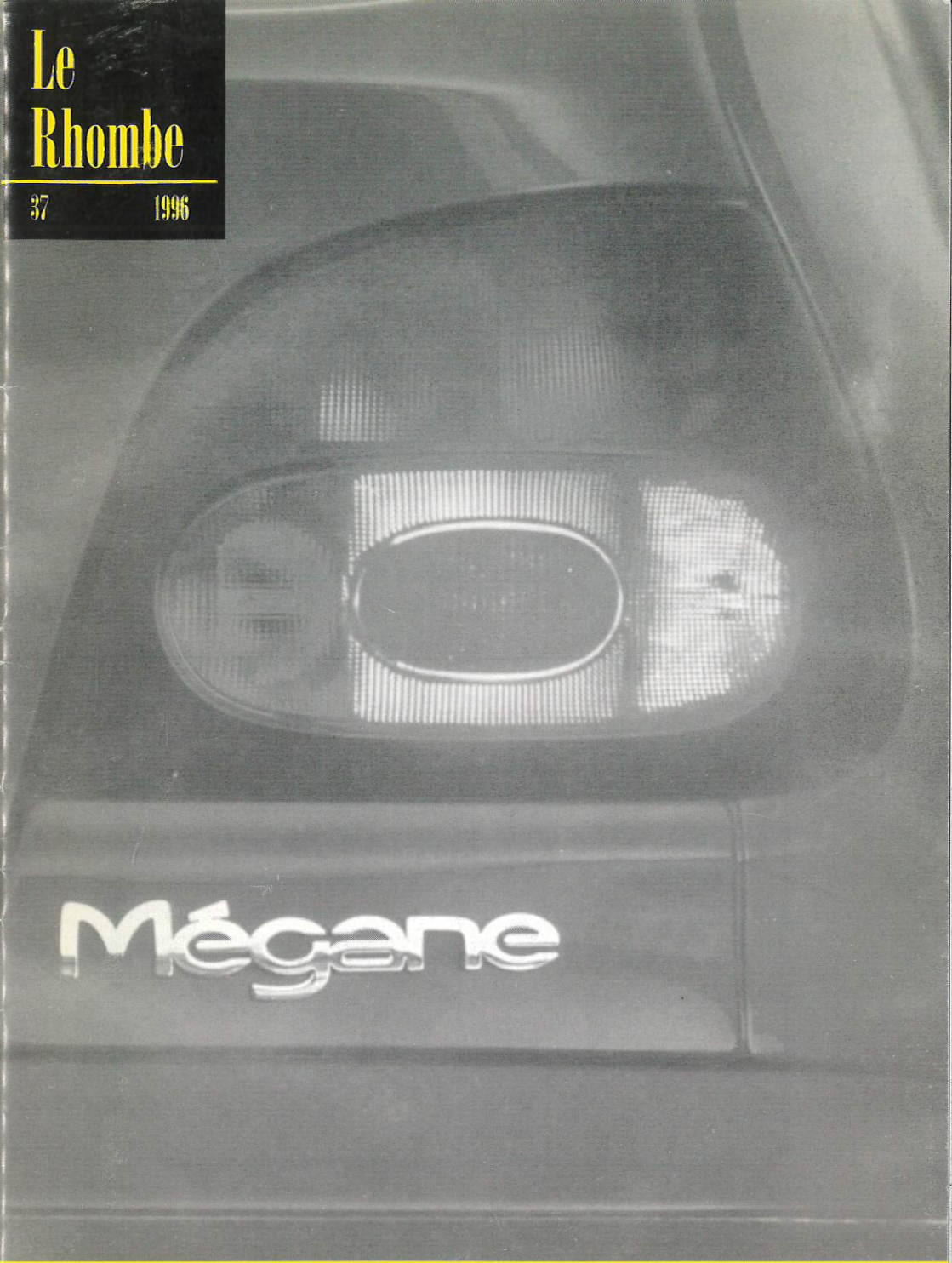
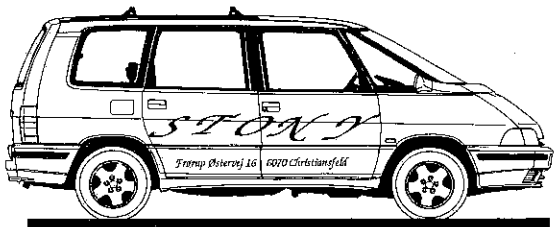
Le Rhombe

37 1996



Club Renault Danois



Stony Reno Trading **Tlf: 74 56 06 62**
Fax: 74 56 07 62

Månendens speciel tilbud.

5 L. original Renault kølervæske
125,- kr.

Stony har også
bremsedele, koblingsdele, udstødning
&
anhængertræk.

Nyt tlf: 74 56 06 62
Ny Fax: 74 56 07 62

LEDER

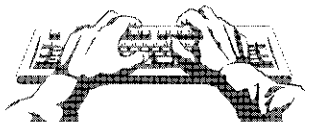
Håber at alle endelig har bemærket, at det er blevet forår. Året er ellers begyndt som et rigtigt Renault år, med hele to nyheder som alle forhåbentligt har fået taget i nærmere øjesyn og måske oven i købet prøvekørt. Det er dejligt at se den udvikling i modelprogrammet, som er sket inden for de senere år. Med den flotte omtale af Mégane serien i pressen, håber jeg at Renault endelig har fået en bil med et potentiale, som vil appelere til en bredere vifte af bilkøbere lige fra husmoderen til ham der skal eje en gul Mégane Coupé 2,0 16V.
Modelprogrammet er heldigvis ikke fuldendt endnu, for vi venter på de sidste 4 modeller. Bent Westergaard (Renault's informationschef) nævnte sidste efterår, at der inden for den nærmeste fremtid, vil være mere fra Renault's modelprogram til de danske købere. Lad os håbe på Safrane og Espace.
Jeg forventer at se en masse fremmødte til årstræffet i Fredericia og I har noget at glæde Jer til, for der bliver serveret helstegt pattegris til festmiddagen, ligesom i Ebeltoft.
Jeg undskylder den sene opkrævning, det skyldes trykning af girokort. Jeg håber I vil hjælpe med hurtig indbetaling.

Peer Sabat.

Husk årskontingentet.

Husk at tilmelde dig årstræffet.

Bestyrelsen har d 13/4-96 beset lejeren, der i år skal danne ramme om vores årstræf. Lejren "Lyngsbo" ligger MEGET flot med udsigt til Lillebælt's broen.



Deadline for næste kopiblad 19/5-1996

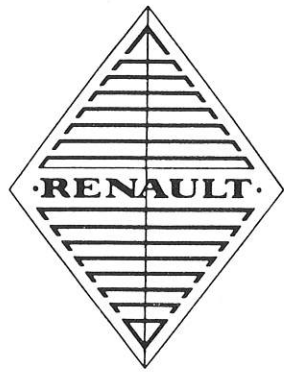
"Le Rhombe" er clubblad for Club Renault Danois. Optaget stof dækker ikke nødvendigvis clubbens synspunkter.
Redaktionen: Peer Sabat, Jesper Skammeritz, Kim Søgreen
Montage og produktion: Redaktionen.
Annoncer: 1/1 side: 450,- 1/2 side: 300,-
Materiale sendes til:
Club Renault Danois, Rådhusvænget 17, 1 th.
2770 Kastrup.
Nye medlemmer:
Richard Riel, Ridderhatten 287. 5220 Odense SV.
Tlf: 65 93 08 81.
Giro. 644-9832

Renault 4 CV 50 ÅR.

Under den Tyske okupatrion fik Fernand Picard ideen til en lille bil. Den skulle være nøjsom og dermed ikke veje ret meget, for han var klar over at der efter krigen ville være mangel på stort set alt. Da det ifølge våbenhvilens bestemmelser var forbudt for Franske bilfabrikker at udvikle nye biler måtte udviklingen af 4CV foregå i det skjulte og dermed kun beskæftige en snæver kreds af betroede medarbejdere. Den første prototype var udført med aluminiums karosseri og motorblok og var færdig i slutningen af 1942, de første prøvekørsler gjordes i januar 1943. Vognen var meget let men også temmelig grim idet den stort set var ens for og bag. Man gik nu igang med at udvikle nr.2 prototype, den fik lidt længere front og hæk og var dermed mere harmonisk, man aner allerede den endelige form, vognen var nu udført i stålplader og havde 2 døre, den var klar til prøvekørsel i marts 1944 men p.g.a. tyskernes tilbagetrækning turde man næsten ikke køre i den idet tropperne beslaglagde alt det rullende materiel de tilfældigvis faldt over. Renault fabrikkerne befries den 20. august 1944 og den 4. oktober nationaliseres Renault af befrielses regeringen, den 6. oktober udnævnes Pierre Lefaucheux til administrerende direktør.Efter mange problemer af forsyningsmæssige karakter er den 3 prototype klar den 15. november 1945. Denne vogn har 4 døre og karosseriet har antaget sin næsten endelige form, motorblokken er nu udført i støbejern idet der var for mange problemer med tætning af topstykket med aluminiumsblokken. På dette tidspunkt beordrede regeringen Ferdinand Porsche som er krigsfange til at arbejde hos Renault, for om muligt at hjælpe med udviklingen af 4CV men på dette tidspunkt er arbejdet med vognen så fremskredet at han ikke er til nogen nytte og P. Lefaucheux beder derfor regeringen om at Porsche bliver fjernet. Man fremstiller nu en forserie på 40 vogne, disse skal bruges til tests i Frankrig og andre steder rundt om på kloden. På den måde samler man materiale til en evt. forbedring inden vognen sættes i serieproduktion. I juni 1946 vises 4CV hemmeligt frem for en kreds af autoriserede forhandlere på fabrikken i Billancourt. Den 3. oktober 1946 vises 4CV frem for publikum på bilsalonen, den bliver modtaget med storm og forundring men bliver også genstand for mange vittigheder og historier fordi man ikke før har set en så lille 4 dørs og motoren bagi. En egentlig serieproduktion kan ikke endnu igangsættes idet forsyningerne af værktøj og stålplader er meget sparsomt. Først den 12. august 1947 forlader den første samlebåndet, vognen lanceres samtidigt med bilsalonen i 300 franske byer. Der er kun 1 vogn til hver by men interesserede købere kan mod at præstere udbetalingen tegne sig for en vogn, men der

gives ingen garanti for hvornår vognen kan leveres idet det meste af produktionen er forbeholdt eksport. Alligevel kommer der flere og flere på franske hænder og p.g.a. at det først og fremmest er handelsfolk, læger og bønder der får tildelt en vogn bliver den genstand for en omfattende sortbørshandel. Først i 1950 er det muligt at købe i fri handel. Dagsproduktionen på 300 vogne nås den 31. marts 1949 og 500 i juni 1953. I april 1954 fejres leveringen af 4CV nr. 500.000 ingen fransk bil er før blevet fremstillet i så stort et antal.4CV er også velegnet til at deltage i motorløb og der vindes mange løb rundt om, så Renault beslutter sig for at fremstille en lille speciel serie kaldet 1063 denne har en tunet motor med speciel knastaksel og krumtap, vippetøj og højere kompression, denne vogn vinder sågar 24 timer på Le Mans.Mange forskellige firmaer tilbyder tuningssæt og andet tilbehør til forskønnelse for folk kan sætte deres personlige præg på deres 4CV, et firma tilbyder et ratgearskifte det var jo moderne i 1950erne. Mange forskellige karosseri fabrikanter levere ombygningssæt eller tilbød forskellige ombygninger og andre laver små serier af åbne sportsvogne på grundlag af 4CV. Den første Alpine 106 var en 4CV med en anden gearkasse og tunet motor. Der udskrives en konkurrence for franske skolebørn om den 500.000 4CV ,den går ud på at finde forskellige fejl og mangler på et billede som udleveres hos forhandlerne samt at finde ud af hvor mange hjulomdrejninger vognen foretager for at tilbagelægge 100 km. Desuden skal man på max. 15 ord give udtryk for hvad årsagen til 4 CV's succes er. Der går 52.443 hjulomdrejninger på 100 km. Ved lodtrækning blandt de rigtige besvarelser findes 7 elever som hver får leveret en 4CV ved den store fest i Paris ved fejringen af 4CV nr. 500.000. 4CV's karriere slutter først i 1961. Den sidste forlader samlebåndet i juli efter at mere end 1.000.000. er blevet produceret. I år 1996 i pinsen 25.-26. maj afholdes i Aubevoie et stort træf for at fejre 50 års fødselsdagen, afstanden fra København er ca. 1300 km så mon ikke der også er nogle Danske 4CV'er som finder vej dertil ?.

Mange venlige Renault hilsner
Felix Buchart.



Turen til Paris feb. 1996

Der var lidt bekymringer inden vi kom hjemmefra m.h.t. den tiltagende isvinter der var igang, om vi fra Sjælland skulle gå over Storebælt, eller hvad. Toget kørte ombord og færgen sejlede, stor var vor undren, ikke en isflage og så al den snak om is, der var dog lidt is inden Nyborg, men ingen problemer.

På Kolding banegård ventede vi en lille time til bussen (moderne højdækker med alle faciliteter) ankom og vi stod på, efter al vor bagage var stuvet på plads. Vi var meget spændte på hvorledes en bustur til Paris ville forløbe, om man kunne sove eller ej. Der blev tændt for videoen, lidt Renault film og til sidst "Nattevagten". Nogle så film, nogle sov, nogle snakkede og enkelte røg men det gik bare derud ad med et chauffør skifte hver 4. time. Hen på morgenstunden nåede vi Frankrig/Paris. Vi fik studeret indfaldsvejene til Paris med alt hvad dertil hører.

Vor færden i Paris startede med et besøg på "Retro mobile" med mange spændende udstillinger, Renault's stand var præget af 4 CV med mange flotte udgaver. Alt i tilbehør lige fra nips til kampvogne. Torsdag aften var vi en del der besøgte Renaulthuset på Champs-Elysees hvor vi spiste - desværre var museet på 1. sal lukket pga. ombygning. Senere på aftenen en travetur bl.a. for at se Triumfbuen

Mere sjælden en køn, men dog en Renault

"Hjørne"parkering (typisk Fransk)

(den gamle), derefter med "Metroen" hjem til en seng - den ventede os.

Fredag formiddag startede med et 3 dobbelt benbrud ved fald på trappen - god bedring Kathe, håber det går godt - vi skulle til Expomuseet Renault med bussen, det eneste vi så til bussen var et defekt olierør Kristen kom ind i hotelreceptionen med - fint med den bus! Metroen måtte holde for, så det fik vi lært! Med en times forsinkelse ankom vi til Renaultmu-seet, blev budt velkommen og fik overrakt en Renaultnål til 10 franc - så en film - blev vist rundt - for til sidst at handle lidt, bl.a. modelbiler og så ikke mere om modelbiler.

Min kone og jeg drev lidt om i Paris bl.a. en tur til toppen af Eiffeltårnet i diset vejr, begrænset udsigt, må gøres om i klart vejr!

Senere ud til den nye triumfbue - et overvældende bygningsværk - og tjente samtidig et formål som kontorbygning - området var en spændende del af byen, meget anderledes.

Efter spisning (hvor de troede vi var tyskere) gik turen forbi Eiffeltårnet ved nat - flot med lys på - lignede forgylt.

Lørdag gik turen med Metro til området ved Montmatre et besøg i Sacre Coeur, storslået ikke mindst udsigten fra tårnet over Paris med nogle solstråler. Aldrig har vi set så mange

malere og tegnere på et sted. Man kunne gå der i timevis (hvis man kunne gå i fred for tegnere og silhuetklippere), et spændende kvarter, det er utroligt hvad man forsøger at tjene penge på. Derfra igen med Metro - trapper ned/op og lange gange Peer Sabat prøvede at gå os trætte. Vi endte på en restaurant, kaffe, cacao el. øl blev indtaget, senere gik vi forbi markeder med alt lige fra "alt godt fra havet" grønt/frugt og lædervarer, ikke alle kunne modstå fristelsen for at købe ind. Jeg ville finde en "Fernet Branca" det lykkes ikke, købte istedet en flaske Whisky.

Inden vi skulle hjemad med bussen ville Jesper Skammeritz og jeg have frølår det fik vi, dog ikke friture-stegt.
Da alle var kommet, ca. et kvarter efter fastsat tid, startede bussen og det gik hjemad igen, dog ikke så stærkt i starten, tæt trafik både ind og ud af Paris. Efter en time gik det i rask tempo mod nord. Alle var trætte et par film på videoen ikke alle sov - med et stop og strække ben pauser kom vi igennem natten og lyset brød frem, det småregnede, blev til slud og sne, ca. 100 km fra Danmarks grænse. Ved den første danske rasteplads indtog vi kaffen, morgenbrødet blev hurtigt udsolgt, nyt var i ovnen, Wc- køen var lang, et var låst for rengøring. Det er bare Danmark der har ordnede forhold siger nogle! Derfra mod Kolding - hvad var det - en væltet lastbil 100 m kabelautoværn lagt ned, det skal jo udskiftes så hvad gør det. Sneen tog til, et døgn senere hjem var vi nok strandet på en tysk el. dansk motorvej, det kunne da være hyggeligt! Vin og proptrækker have vi da!. I snesjap nåede vi Kolding banegård.
Tak til rejseleder Kristen Korsgaard og chauffør. Sidste del af turen gik med DSB over Fyn til Sjælland, lidt trætte stod vi af i Slagelse efter at vi havde sagt pænt farvel.

Med venlig hilsen

Ruth og Eduard Duebjerg.

N.B. vi gør det nok igen!

Sæt kryds i kalenderen.

Næste Pariser tur er i uge 7, 1997.

"HVAD ER DET FOR EN BIL ??"

"Det er da en Renault"

"Jamen var det ikke dem der lavede en bil der hed CV 4."
"Nej den hed 4 CV".
"Ja det er rigtigt, sådan en havde min farfar. Hvorfor er der ikke sådan en med her. Man kender jo ikke de 3 biler som står her".
"Nej Club Renault Danois, som er en familie club, har valgt at tage nogle sjældne biler med i dag".
På denne måde startede ca. 150 samtaler i Slagelse, week-enden d. 9.-10. marts '96. Der afholdtes nemlig "Fritid på hjul" på Slagelse Tekniske skole. Club Renault Danois var på pletten med biler. De forbipasserende stoppe "næsten" alle op for at kigge på de sjældne biler.
Vi medbragt en Renault Espace, en Renault 25 og en Renault "22°".
Espacen fik dog folks største beundring. Under samtalerne kom vi lige så stille ind på, hvad sådan en "karl" koster på danske plader.
"Hvorfor er der ikke flere af den slags, **den er jo billig**".

Hvis ikke "far & mor" var interesseret i vores stand, havde vi for en sikkerheds skyld opstillet et skab med modelbiler. "Far kom og se alle bilerne" far blev SLÆBT hen til skabet for at se på biler og imens begyndte vi at tale med moderen om den dejlige bil, som stod lige ved siden af.
"Denne bil kan ikke ruste" fortalte vi. Det fik farmand til at reagere "alle biler ruster"
"Nej den er med garanti rustfri. Den har nemlig helgalvaniseret chassis og karoseriet er af glasfiber". "Derforuden er der god plads til hele 7 personer + bagage".
"Der kan du selv se, her er masser af plads til MOR".
Nu havde vi familien samlet, sønnen ved modelbilerne, mor ved Espacen, og farmand rendende rundt med de "gode" argumenter, som vi gennemhullede.

"Økonomien er dårlig" prøver farmand.
"Den samme som Volvo'ens" svarede vi
"Vægtafgiften" farmand igen
"Den samme som Volvo'ens".
"PRISEN" siger farmand med håb i stemmen.
"Ja her må vi altså kapitulere frue, hvad angår prisen har vi et problem" (farmands øjne lyser af forhåbning) "det forholder sig sådan, at hvis vi tager en Volvo, af samme årgang og samme kilometer" (nu begyndte farmand at interessere sig meget for samtalen) "så forholder det sig faktisk sådan, at Volvo'en, er næsten dobbelt så dyr som denne Espace. Og så er Volvo'en kun til 4 personer, hvor Espacen er til 7 personer".
Der slukkede lyset i farmands øjne.
"Og så har vi de andre fordel, man sider dejligt højt, sæderne kan flyttes efter behov, (her trækkes brochuren frem) den kan som sagt ikke ruste.
Med kun 3 bagsæder har man mulighed for at -----(og så kom hele sangen).."

Efter at den "lykkelige" familie havde forladt os, kunne vi stadig høre fruen tale. Og hun havde taget ved lære af de **gode** argumenter.
Hilsen Poul & Kim Søgreen.

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

Motorsport

Renault's 1996 motorsports program følger tre linier: Formel 1, rally og mærkeklasserne.
Hver af disse linier kan byde på nyheder i den kommende sæson.
I Formel 1 vil den seneste version af Renault's V 10 motor, med betegnelsen RS8, som ligger i Benetton og Willians racerne.
På rallysiden venter man på, at den nye Maxi Mégane kitcar bliver homologeret. Det vil ske inden Korsika Rallyet, og fabrikken vil indsætte to Team Diac biler i det franske mesterskab. De skal køres af Jean Ragnotti og Philippe Bugalski og målet er at erobre mesterskabet allerede i denne sæson. Renault vil også deltage i nationale mesterskaber i fjorten lande med enten Maxi Mégane, Clio Maxi eller Clio Williams gruppe A. Desværre er Danmark ikke med på listen. Ifølge Renault skal 1996 være Spider'ens år. Renault Sport Spider Elf Trophy afløser Clio Eurocup på de europæiske baner. Men det franske mærke støtter også Formula Renault med både en Euroserie og National serie i fire forskellige lande, samt Formula Renault Elf Campus og hele 11 nationale Clio serier.

John Nielsen i Renault Elf Spider Trophy.

Den regerende GT World Cup mester, John Nielsen kan se frem til en travl '96 sæson, han skal forsvare sine Euro og Worldcup titler sammen med Thomas B.i dennes McLaren F1 GTR, er officiel testkører på McLaren's GTR racer program og nu har han føjet den nye Renault Spider Trophy til sin kalender. Super John skal køre for Ole Ingeman's team High Class Racing. Samme kører/team kombination, der for et par år siden var totalt dominerende i den Italienske Maserati Barchetta serie. Teamet der støttes af Renault's nordiske afdelinger, kommer desuden til at fremskaffe en tredie bil, der i givet fald skal køres af en svensk chauffør.
John vil køre hele serien med undtagelse af løbene på Magny-Cours og Silverstone, disse to løb falder nemlig sammen med GT løbende på Nürburgring og Anderstorp.
John's første møde med racerversionen fandt sted på Paul Ricard banen den 19. februar, og han erklærede sig straks utrolig tilfreds med vognen.
Det er en spændende lille bil med en god balance, sagde han efter de første omgange i bilen. Og tiderne viste at han følte sig godt tilpas i den forrudløse Spider. Uden nogen form for extra justeringer eller trimninger forbedrede han banerakorden i klassen med hele to sekunder. Renault Spider Sport Elf Trophy, som er seriens fulde navn, er forbeholdt kørere, som enten Renault eller deres nationale importører, har nomineret. De lokkes med et progran, der stort set følger den europæiske Formel 1 sæson, og der er en præmie pulje på 2 millioner franske franc.

Kirsten Kolby i Formel Renault.

Den 21 årige Kirsten Kolby vender tilbage til Formel Renault i denne sæson. Hun har lagt sidste års testulykke bag sig, og vil i år deltage i det Engelske

Formel Renault Sport Mesterskab, for Lewis Motorsport. Hun ser frem til et come-back med et af de bedste teams i Engelsk motorsport, jeg har trænet hårdt hele vinteren, og jeg føler mig i bedre form end nogensinde siger Kirsten Kolby.

Formel 1.

Det ser i år ud til at Renault's F1 motor virkelig bliver noget som får konkurrenterne til at tænke sig om en extra gang, 1-2 sejre i sæsonens to første løb, jo det lover godt for resten af året. Den nye RS8 yder iøvrigt 750 hk v. 16.000 omdr/min, og vejer kun 132 kg. En moderne F1 motor har iøvrigt en meget begrænset levetid, ca. 500 km. kørsel, så sendes den til renovering, det samme gælder iøvrigt både gearkasse, støddæmpere og vinger. Fra 1997 er det planen at alle Formel 1 racere skal køre med en såkaldt "black-boks" som det kendes fra luftfarten. Boksen skal indsamle data som kan bruges til at analysere årsagen til en eventuel ulykke, et ligende system blev for nogle år siden brugt i den Amerikanske Indy Car serie.

Gadeløb i København.

I september måned kommer vores hovedstad til at summe af motorlarm. En 610 m. lang bane vil blive anlagt omkring Christiansborg slot. Det vil udelukkende blive historiske biler men i mange forskellige klasser, og der ventes en del udenlanske kører.

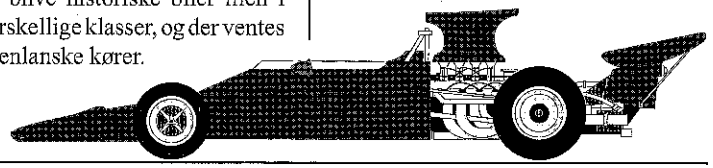
Gadeløb i Aalborg.

Ja, nu er danskerne helt vilde med gadeløb, der vil nemlig i week-enden d. 17. - 18. august også blive et gadeløb i Aalborg. Denne gang går man mere drastisk til værks. Man kører nemlig alle DM klasser på en bane som til forvæksling kunne ligne Avus banen ved Berlin. Banen vil få to langsider på hver knap 1 km.

Atter Truck Race i Danmark.

Efter tre års pause bliver der atter truck race i Danmark. Det bliver Jyllandsringens andet løb i sæsonen, der kommer til at danne rammen om mastodonternes dyst. Der er i øjeblikket tilsagn fra ca. 20 kørerer om at deltage i løbet.
I denne forbindelse kan jeg da fortælle at Jyllands-ringen har fået nyt tidtagningsudstyr. Udstyret er alá Formel 1, hvor en lille radiosender bliver monteret i hver enkelt bil, tiderne går med det samme videre til banens EDB anlæg og videre til fjernsynsskærmen som bliver opsat i både pit og depot, hele herligheden har kostet en ° mil.

Henrik.



Petitesser

De store har også succes

Renault lastbiler sælger godt.
Paris: Det kan gå lidt op og ned for Renault personbiler, men lastvognafdelingen havde et fint år 1995 med en global fremgang på knap 20 pct. til i alt knap 76.000 enheder. Det gav en øget markedsandel på 1 pct. på begge sider af Atlanten. I Europa forbedrede Renault sin position både i det lette og tunge segment. På det danske marked voksede andelen fra 2,2 til 2,5 pct. ved salg af 127 lastbiler.

PC bilen.

Renault på internettet.
Som led i introduktionen af Renault Mégane har den danske importør skabt en række informations sider på Internet.

Espace 1997

Endnu en ny model er ved at se dagens lys. Vi kan jo kalde den Espace 4, men det lader til at franskmændene nu har valgt at bygge en helt ny udgave og ikke bruge samme undervogn som de 3 tidligere.
Den ny vil også vokse lidt i størrelse. Total længden er nu på 4,43 m mod tidligere (phase1 4,25 m). Yderligere vil den nok også kunne tilbydes i en version der er 28 cm. længere.
Mange af linierne på Espacen er meget lig de øvrige i modelprogrammet, især Mégane. Motor mæssigt kan tilbydes diesel og benzin fra 83 - 110 HK.
Præsentation: Oktober 1996 på bilsalonen i Paris.

Jesper.

KVÆRKEBY DÆKCENTER
Kværkebyvej 31 4100 Ringsted
Tlf: 53 62 58 06

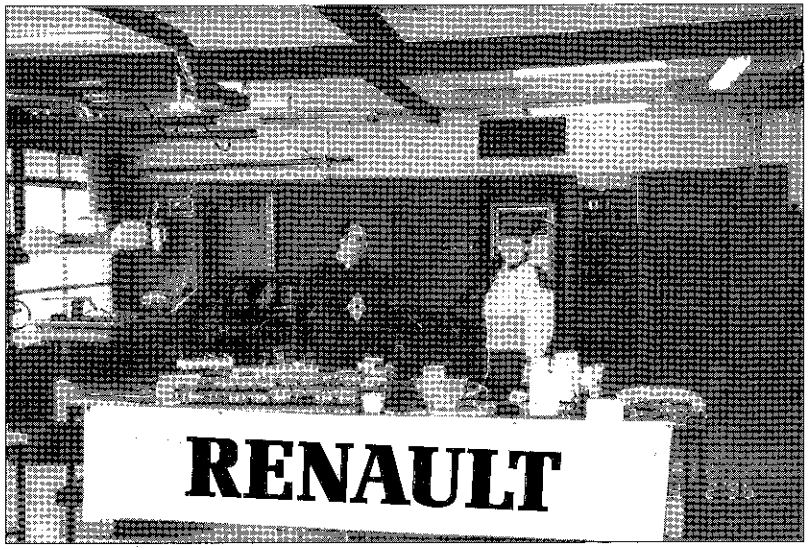
Støddæmpere Sachs
Udstødninger Bosal
Bremsedele
Aluminiumsfælge
Tyverialamer Centrallåsesystemer
K - N filtre

Gode procenter til medlemmer.

Præsentation af Mégane

Traditionen tro når der skal præsenteres en ny Renault model, er vi fra clubben her på Sjælland med når det foregår hos Renault/VOLVO Frederikssund. Weekenden den 24-25 februar 1996 skulle den dug friske Renault Mégane, frem i lyset, og for en gangs skyld kom der en ny model til Danmark rimeligt kort tid efter den var vist for resten af Europa. Vi var med fra lørdag morgen og jeg skal love for, at der var interesse lige fra morgenstunden . Clubben havde fået lov at sætte et bord op i værkstedet. Club Boutique havde modelbiler, olie, rep-bøger og div. Dorte havde bagt chokolade muffins (hun sagde at der var bagt 300 stk.) og alle blev spist, så der har rigtigt nok været mange mennesker den weekend. Vejret var ellers ikke med os, sne er jo ikke det festligste vejr at præsentere en ny bil i, men der var heldigvis mange der trodsede vejret. Der var et par stykker fra Clubben der købte sig en ny Renault, bl.a. Egon's datter og svigersøn, som fik en Clio S i en varm blå farve. Hans og Gunvor Krøjer bestilte en 5-dørs RN 1,6 med en masse udstyr. Keld Hansen havde sat en Petroleums blå 5-dørs Mégane over hos os i værkstedet, det var en god ide, for så kunne vi rigtigt se den efter både oppe og neden under. Jeg håber at alle fra Clubben har haft tid til at få en prøve tur i Renault Mégane, for hvis ikke, syntes jeg ikke, de skulle snyde sig selv for den oplevelse, den kører bare så godt. Personligt fik jeg lov at prøve dem alle, en der ikke lige er til at glemme var Renault Mégane Coupé 2.0 16V "Williams". Jeg skal love for den kan bare det der med at køre stærkt, både lige ud og i kurverne og så ser den utroligt fræk ud. Weekenden var alt i alt en succes, der blev efter sigende skrevet kontrakter på 10 stk. Renault Mégane den første weekend, det må siges at være sød musik i ørerne på os Renault folk fra Clubben.

En hilsen og en stor tak til Keld Hansen og hans firma.



Jesper & Dorte venter på det store ryk ind. Kaffen er klar, kagerne er varme.

Gavnø Slot 1996

Lad os igen i år genopfriske succesen fra 1995, hvor vi havde en bred vifte fra Renault programmet fremme.

Det er 8. gang at MG Car Club Danish Center og Gavnø Slot indbyder til "Classic Auto Jumble og Concours De Charme".

Du opfordres til at melde dig og din bil til dette overdådige arrangement.

Datoen er d. 16 juni kl. 10^{00}-18^{00}.

Adgangen er gratis for os som udstiller biler.

Tilmeldingen til.

Jesper Skammeritz

Tlf: 43 63 71 71

Sidste frist for tilmelding d. 29/4-96.

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

Renault's historie

Forhjulstrukne biler.

Sidst i 50erne besluttede Renault at konstruere en afløser for 4CV. I stedet for at fortsætte med hækmotorbilerne gik man over til Citroëns brigade og lavede forhjulstræk.Renault R4 kom i 1962 og var i klasse med Citroëns enkle men elskede 2CV. Renault R4 havde dog 4-cylindret motor, oftest på 747cc, men der fandtes også en R3 som blev solgt i Frankrig med en motor på 603cc. Den nye model havde lukket kølesystem som senere blev brugt på alle Renaultmodeller, uafhængig affjedring af alle hjul med torsionsfjedre samt gearskiftehåndtag i instrumentbrættet. Karosseriet var en rummeligt 5-dørs stationcar. De billigste modeller havde to sideruder, men de fleste havde 3 . Fra 1963 fandtes der en motor på 845cc og fra 1980 en version, 4GTL, med motor på 1.108cc og anden gearing. Renault R4 var en af disse bilkonstruktioner som holder sig evigt unge, og som konkurrenten Citroën 2CV var den fremdeles i Produktion i 1988 omend ikke i Frankrig. I 1988 kom R4 fra Renaults fabrik i Jugoslavien med en motor på 956cc eller 1.108cc. Indtil 1988 var der i alt produceret 7.973.371 eksemplarer af R4. Fra 1968 til 1980 producerede Renault også R6, en større og bedre udstyret version af R4 med et lidt mere ele-

Renault's historie

Fortsat

gant karosseri og motor på 845cc, fra 1971 med 1.108cc. Der kom skivebremser foran i 1971. Selv om den ikke blev solgt i lige så fantastiske mængder som R4 kom R6 dog op på 1.773.304 i løbet af tolv år. Næste forhjulstrukne Renault var en anden klassiker som også blev solgt i et syvcifret antal. Renault 16 kom i januar 1965 og blev produceret på en ny fabrik i Sandouaville i nærheden af Le Havre. Det var en 5-dørs bil, en af de første af denne type. Den havde en helt nykonstrueret topventilet letmetalmotor på 1.407cc og 63hk. I 1968 kom der en højtydende version, 16TS med motor på 1.565cc og 88hk og en tophastighed på 160 km/t. Fra 1970 kunne den store motor også fås til standardmodellen og fra 1971 var det, den eneste motor. Samme år blev automatgear en valgmulighed. Renault 16TX med motor på 1.647cc og 93hk, 5-trins gearkasse og en tophastighed på 170 km/t blev produceret fra 1973 til 1979. Produktionen af R16 holdt op i 1979 efter at der var blevet lavet 1.846.000. Dens plads blev indtaget af R20 som var kommet på markedet i 1975 og som havde samme motor på 1.647cc i et nyt karroseri, også en 5-dørs bil men med glattere og mindre karakteristisk facon. Der blev brugt samme karosseri til R30, efterkrigstidens motormæssigt største Renault. Motoren hed PRV fordi den var et fællesprojekt fra Peugeot, Renault og Volvo

Renault's historie

Fortsat

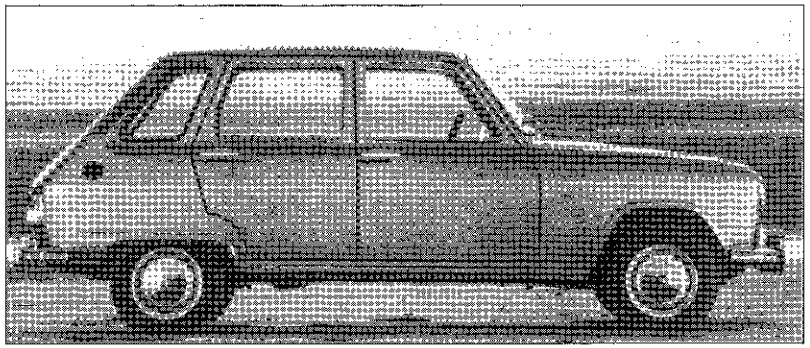
og var en V6 på 2.664cc med overliggende knastaksler som blev bygget i en ny fabrik i Douvrin af det nystiftede firma Compagnie Franco-Suédoise de Mécanique hvor også motorerne til Peugeot 604, Volvo 264 og senere De Lorean blev til . Renault 20 og 30 havde affjedring med skruefjedre for og bag, gulvgearstang i stedet for R16s ratgear. R20 havde skivebremser for og tromler bag mens R30 havde skiver på alle hjul. PRV-motoren var den eneste benzinmotor som blev brugt i R30, men der kom senere en turboladet dieselmotor på 2.068cc. R20 derimod kunne også fås med motorer på 1.995cc og 2.165cc - som også sad i Peugeot 505 - samt en dieselmotor på 2.068cc på enten 64 eller 85hk. Disse modeller var ikke i produktion nær så længe og blev ej heller bygget i så stort antal som R16. De blev i 1984 afløst af R25 efter at der var nygget 622.314 R20 og 160.265 R30. I 1972 d. 28. januar kom Renault med sin 3-dørs bil i "super mini"-klassen, Renault R5. Den skulle vise sig at blive den næstmest solgte Renault indtil videre. Da den oprindelige R5 i oktober 1984 blev erstattet af Supercinq var der produceret 5.471.709 eksemplarer og frem til juni 1988 var Supercinq produceret i yderligere 1.876.061 eksemplarer. Renault R5 var konstrueret af Michel Boue - som døde inden serieproduktionen kom i gang - og havde motor foran og forhjulstræk. I modsætning til inspiration til de små forhjulstrækker, BMC Mini, og konkurrenterne VW Golf og Fiat 127 havde den motoren på langs. Fra starten var slagvolumen 782cc (kun solgt i Frankrig), 845cc og 956cc, men i 1974 kom der en variant med en motor på 1.289cc og i 1976 en Alpine-tunet version på 1.397cc. Denne motor ydede 93hk og med 5-trins gearkasse var tophastigheden 175km/t. De tidlige R-5 modeller havde gearstangen i instrumentbordet, men inden længde kunne gulvgear leveres med 3-dørs karosseri indtil maj 1980 da der kom en 5-dørs udgave. Renaults spanske fabrik havde dog allerede fra 1974 bygget, Siete, en 4-dørs version med bagagerum. I 1978 kom der yderst bemærkelsværdig version af R5 under navnet R5 Turbo. Det var faktisk en helt ny konstruktion, selv om den havde visse karosseridele fælles med standardmodellen. Den turboladede motor var på 1.397cc tunet til 160hk og anbragt bag førren. R5 Turbo havde baghjulstræk og fandtes kun som 2-personers eftersom motor og 5-trins gearkasse optog al plads bag førersædet. Karosseriet var af letmetal og motorhjelmen af plast. Turbomodellen var let genkendelig på de brede bagdæk og på luftindtaget foran baghjulene. Det var en meget støjende bil at køre i med motoren blot nogle få centimeter bag fører og passagers ører, men den havde meget store fartressourcer når man be-

Le Rhombe 37

Reanult's historie

Fortsat

tænker at motoren i sin grundform stammede fra en almindelig lille bil. Tophastigheden var på omkring 200km/t med omdrejningstælleren lige under 6.000 o/min - hvor det røde felt begynder. Turde man køre op i det røde felt lå tophastigheden på 210km/t. Renault R5 Turbo var tænkt som en rallybil og der blev bygget 400 eksemplarer for at den kunne blive homologiseret til gruppe 4-løb, før der var solgt nogle af dem. Rallyresultaterne omfattede seger i Rally Monte Carlo 1981 (Ragnotti/ Andrie) og i Tour de Corse 1982 (Ragnotti/Thimonnier). Modellen kunne leveres endnu i 1985 og kostede FF 110.000, sammenlignet med FF 61.500 for Turbo 1400 med frontmotor og FF 36.400 for den 3-dørs grundmodel. Med introduktion af SuperCinq i oktober 1984 forsvandt Turbo 2 og den blev aldrig bygget med det nye karosseri. Supercinq (Superfem) lignede forgængeren meget og nogle syntes alt for meget, fordi det ikke særlig klart fremgig at det var en helt ny konstruktion. Den havde lånt megen teknologi fra R 9 og den store forskel mellem den gamle og den nye 5'er var at motoren nu stod på tværs. Motoren fandtes stadig i de kendte størrelser, 956cc, 1.108cc og 1.397cc med affekt på 42hk (Super 5C 950) til 72hk (super 5 TS 1400). Den hurtigste version kom nogle måneder senere, nemlig Super 5 GT Turbo med en motor på 115hk og en tophastighed på 200km/t. I april 1985 kom der en 5-dørs version af Supercinq, og i 1988 fandtes modellen i mange varianter med fire benzinmotorer fra 1.108cc til 1.721cc samt en dieselmotor på 1.595cc. Bortset fra grundmodellen på 1.108cc havde de alle 5-trins gear-



Reanult's historie

Fortsat

kasse. På markedet for mellemklassebiler blev R 16 afløst af R 12 som var i produktion fra 1969 til 1980. den havde også forhjulstræk men havde i modsætning til R 16 motoren anbragt foran gearkassen. Den fandtes i begyndelsen kun med en motorstørrelse, en topventilet motor på 1.289cc og 60hk. Men snart fandtes der også en Gordini-tunet motor på 1.547cc og 110hk samt en special USA-motor på 1.647 til R 12 America, en specialmodel til det amerikanske marked. Trods sin størrelse ydede denne motor 63hk. Bilen fandtes som 4-dørs sedan og som 5-dørs stationscar. Selv om R 12 ikke var nogen særlig bemærkelsesværdig bil blev den solgt i 2.865.079 eksemplarer og den dannede grundlag for sportscoupeérne, R 15 og R 17 som kunne fås med forskellige motorer, 1.289cc og 1.565cc til R 15 og 1.565cc, 1.605cc og 1.647cc til R 17. Motoren på 1.565cc var en variant med benzinindsprøjtning af den motor som sad i R 16TS og den på 1.647cc kom fra R 16TX. Da disse coupeér gik ud af produktion i 1979 var de blevet lavet i så store tal som 202.854 af R 15 og 92.589 af R 17. De blev afløst af Fuego med et andet karosseri og med motorer på 1.397cc, 1.647cc og 1.995cc, sidstnævnte med overliggende knastaksel og en effekt på 110hk. En model som ikke var direkte beslægtet med nogen anden Renault-model var R 14, en 5-dørs bil som var i produktion fra 1976 til 1982. Den havde tværstillet, næsten vandretliggende motor med overliggende knastaksel - samme motor som i Citroen Visa og Peugeot 104 - på enten 1.218cc eller 1.360cc. Selv om det var en meget anonym bil blev der solgt næsten én million eksmplarer. R 12 blev afløst af R 18, en 4-dørs sedan eller 5-dørs stationscar, den første Renault af den størrelse som brugte MacPherson-affjedring. R 18 kunne gennem årene leveres med temmlig mange motorstørrelser, 1.397cc, 1.647cc, 1.565cc med turbo (fra 1980), 1.995cc med overliggende knastaksel samt en dieselmotor på 2.068cc. Der blev produceret over to millioner eksemplarer af R 18 indtil den i 1986 blev erstattet af R 21.

Fortsættes i næste "Le Rhombe 38"

Le Rhombe 37

KØB & SALG

Sælges.
Renault 20 TS '81: Motor 175.000 km. Køler/m oliekøler, døre, skærme, trækaksler, lygter og kompl. indtræk. Ønskes.
Instruktionsbog: Renault 25 GTX '84
Bjarne Møller
Tlf: 43 73 07 15.

Sælges.
Renault Fuego GTX 2,0 reg.f.g 18/11-1983, mørkeblå metalic, nysynet (aug. 1995) 5 gear's, soltag, alufælge, el-ruder, centrallås, alarm (ungobox 6200) har kørt på 1% afgift, rest afgift 30.357,- kr.
Pris 25.000,- kr.
Jørgen S. Frederiksen
Tlf: 53 14 31 61.

Sælges.
Renault 12 L 1974
Bilen skal have 2 nye forskærme, rep. stykker bagskærme og et hul i bunden grundet en utæt forrude.
Ellers er bilen i pæn stand.
Pris 2.500,- kr.
Dennis Nielsen
Tlf: 31 16 11 52.

Sælges.
Til Renault 12 TS. Ny dobbelt Weber 32 mm. kaburator med banan-manifold.
Pris 1.000,- kr.
Ole Jacobsen
Tlf: 58 50 02 88 lokal 2403

Sælges.
Renault Monasix 28 6 cyl. cabriolet 4 gear ikke kørt siden restaurering, som ny overalt.
Pris 110.000,- kr.
Tlf: 53 67 80 93 efter kl. 1800
set i Klassisk bil & MC. nr 4/6 årgang.

Sælges.
Michelin MXL
4 stk. 175/70x13, 4 mm.
1 stk. 175/70x13, nyt.
2 stk. 165/70x13, 3 mm.
2 stk. MX 135 R 13, 5 mm.
1 stk. XZX 135 SR 13, 5 mm.
1 stk. Hankook 135 R 13, 6 mm.
2 stk. Pneumant 145 R 13, 3 mm.
1 stk. stål fælg til R 19.
Erik A Nielsen
Tlf: 47 51 27 29.

Arrangementer

28. april 1996
Swap-Meet City 2.

4. maj 1996
Stumpemarked Kvægtorvet Ålborg
Nærmere information.
Tlf: 98 31 94 02

17. - 19. maj 1996
Club Renault Danois' årstræf Afholdes ved Fredericia.

24. - 25. maj 1996.
Oldtimer løb Gråsten - Skagen
Nærmere information
Tlf: 74 65 09 55

25. - 26. maj 1996.
Stort Internationalt Renault 4 CV træf i Frankrig.
Træffet foregår i Aubevoye, 150 km. fra Paris.

2. juni 1996.
Klassik motor kultur Klampenborg.
Nærmere information
Tlf: 39 65 22 23

16. juni 1996.
Classic Auto Jumble Gavnø
Se andet steds i bladet.

22. - 23. juni 1996
Biler under broen i Middelfart.
Nærmere info. Tlf: 64 41 40 20
5. - 6. - 7. juli 1996
Nordisk træf ved Lillehammer i Norge.

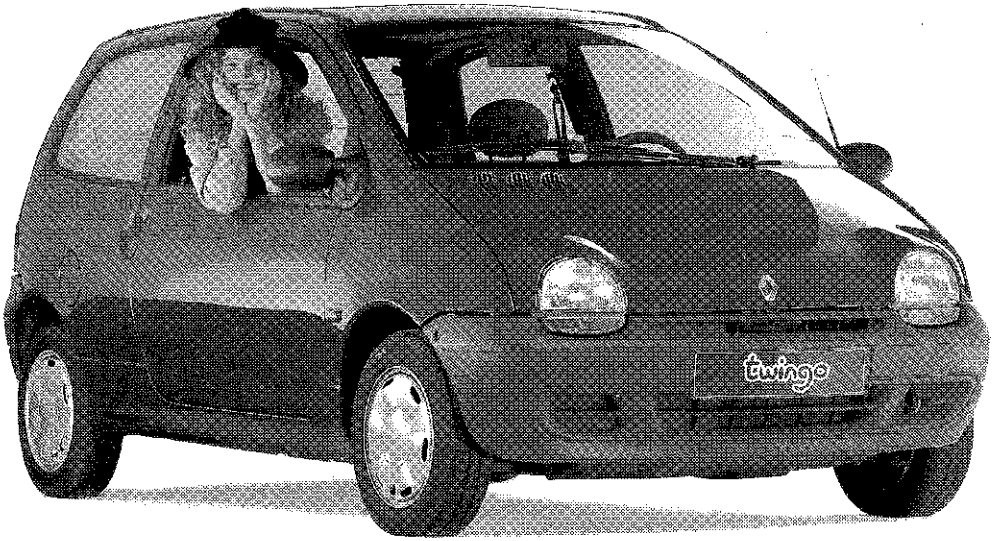
13. - 14. juli 1996.
7. Internationale Renault træf i Winterthur i Schweiz.

17. - 18. august 1996
Renault Veteranernes årstræf.
Club Renault Danois' medlemmer er velkommen.
Årstræffet vil starte med en køretur, som starter ved havnen i Lyndby, kl. 11^{00} hvor fra der vil køres til Gallebjerggård, ved Hundested.
Køretur via Lyndby strand.
Frokost kl. 13^{00} til kl. 13^{45}
Turen vil gå videre til Frederikssund, her vil der være besøg hos bilinspektionen kl. 14^{15} og videre til Renault/Volvo i Frederikssund, hvor der vil være kaffe og the.
Turen går videre gennem Kulhuse, hvorfra der sejles med færgen Columbus til Sølager.
Køreturen ender ved Gallebjerggård kl. 17^{30} hvor der vil være udpakning.
Om aftenen kl. 18^{30} bliver der være fælles Gallamiddag og aften hygge.
Søndag kl. 10^{00} generalforsamling.
Ligeledes om søndagen kl. 10^{45} vil der (hvis der kommer folk nok fra Club Renault Danois) være en dyst mellem de to *"revaliserende"* clubber.
Kl. 11^{45} stumpemarked.
Pris for hele herligheden er KUN 175,- kr excl. sengelinned, som kan lejes for 35,- kr.
Tilmelding og nærmere information, senest d. 12. juli.
Henrik Stenholt
Tlf: 42 40 04 02.

August.
Alpine clubbens årstræf.

14. september.
Årstræf Section Renault Sport.

Kom og smil til Twingo!



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!