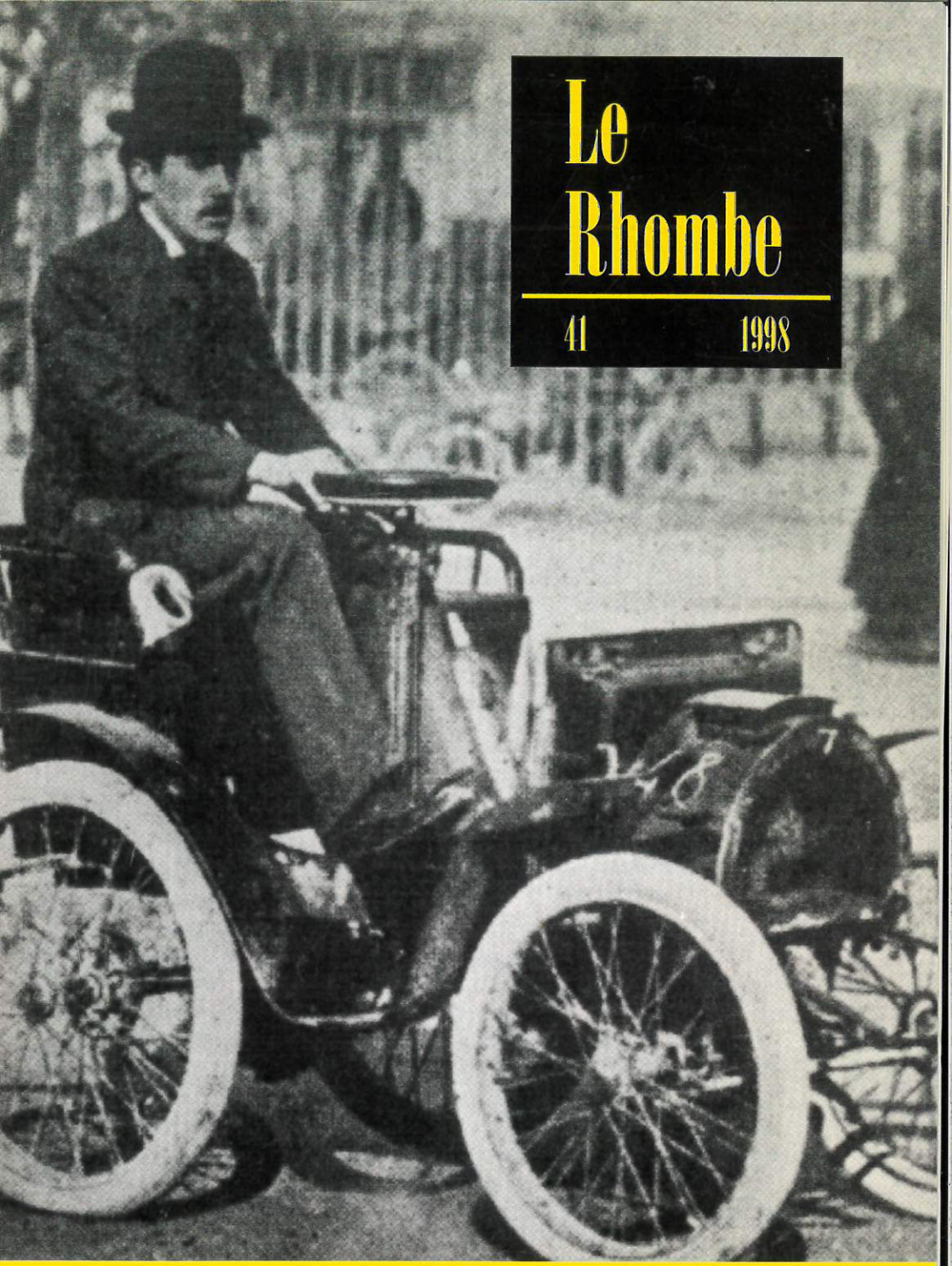


Le Rhombe

41 1998

Club Renault Danois

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

Månedens 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.

Så er vi her med årets første Le Rhombe, der er mange artikler og historier. Men der mangler desværre stadig nogle indlæg fra medlemmerne, det er jo der gør bladet til et spændende blad, hvor man kan få ideer fra andre, så tag nu og fat pennen og skriv en historie eller en anden oplevelse du har haft med din dejlige Renault. I stedet for at det er redaktionen der skal finde stof hver gang. Denne gang har redaktionen haft et medlem sendt på biludstilling i Bella Centret, for at se om der denne gang skulle være mange Renault´er og gerne nye. Læs mere om dette inde i bladet, en tak til medlemmet for arbejdet. Der har desværre ikke været så mange arrangementer her i vinter, men det håber vi at råde bod på, i løbet af foråret og sommeren. Vi vil prøve at være ved flere forhandlere når Kangoo og den nye Clio skal præsenteres så der skulle være større mulighed for medlemmer at møde andre fra clubben og få en god snak. Det meste af vinteren er brugt på at skaffe oplysninger om Renault´s 100 års jubilæum og det har været svært, for franskmændene er ikke særlig meddelsomme og det går ikke særligt stærkt med, at få sendt de nødvendige oplysninger, så vi kan få besvaret alle de spørgsmål som I ringer og stiller. Det er desværre kun biler der er produceret før 1968, der kan deltage de steder hvor bilerne bliver udstillet og der er samme grænse for at kunne komme til at køre på Champ Elysse om søndagen (så er der nogen jeg kan køre med). Og det er vi nogle stykker der er kede af for det kunne da have været spændende, at være med til det hele men pyt vi må nøjes med alt det andet. Jeg kan oplyse at der på nuværende tidspunkt er tilmeldt 20 biler til turen hos mig. Nu er det jo ikke kun Renault´s jubilæum det drejer sig om, vort eget års træf nærmer sig med hastige skridt . Det skal som bekendt holdes i Fredericia, samme sted som vi har været før. Det er et rigtigt godt sted, så husk nu at sætte datoen af i kalenderen (det har I selvfølgelig allerede gjort), jeg har hørt at vi skal have noget særdeles spændende mad til festmiddagen, noget vi aldrig har prøvet før. Jeg håber, at I har set hvorfor års kontingent for 1998/99 skulle betales tidligere, end vi plejer, dette skyldes at vi har fået sendt girokortene senere og senere ud de sidste par år og det prøver vi nu, at rette så vores kasser kan få styr på det hele i god tid inden årstræffet. Vi i bestyrelsen glæder os til at se jer alle til vores årstræf.

Formand
Peer Sabat

Deadline for næste kopiblad 29/5-1998

"Le Rhombe" er clubblad for Club Renault Danois. Optaget stof dækker ikke nødvendigvis clubbens synspunkter.
Redaktionen: Peer Sabat, Jesper Skammeritz, Briand D. Wilhelmsen.
Montage & produktion: Kim Søgreen.
Annoncer: 1/1 side: 450,- 1/2 side: 300,-
Materiale sendes til:
Club Renault Danois, Byparkvej 10, 1.tv.
2600 Glostrup
Nye medlemmer:
Richard Riel, Ridderhatten 287.
5220 Odense SV.
Tlf: 65 93 08 81.
Giro. 644-9832

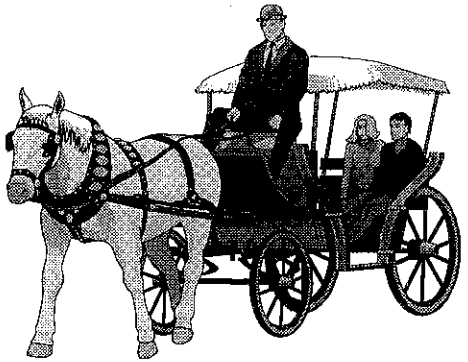
TILBAGEBLIK

Vi har her, startet en ny rubrik som et led i 100 året for Renault. Denne rubrik er til lidt genopfriskning for modeller, der også fylder år.
Så hvis I har noget spændende - så tøv ikke.

Her er den første: Renault Juvaquatre (sjyvakatr) 60 år.

Allerede på Pariser Salon'en i oktober 1937 viste man for første gang den nye Juvaquatre for publikum. D.v.s. alle 1938 modeller.
Juva, som den blev kaldt, var den første Renault med selvbærende karosseri og den havde en 4 cylindret motor på 1003 ccm og med en tophastighed på 95 km/t. Den fandtes i starten kun i en 2 dørs version og allerede var der problemer. Juva lignede en Opel Olympia. Bilen imponerede åbenbart ikke publikum, som håbet. Renault havde i løbet af 1938 kun fået solgt 1 sølle Juva, hvor Peugeot kun havde fået solgt 3 stk. af deres model 202, som på den tid var en af rivalerne. Louis Renault besluttede efter dette dårlige salg, at der skulle laves en 4-dørs version, som kom på gaden i foråret 1939, sammen med en Coupé og en 2-dørs cabriocoach. Så kom 2. Verdenskrig og det betød, at fabrikationen af biler blev indtillet i slutningen af 1939. Men inden da havde Juva fået hydrauliske bremser, mærket Lockheed, dog kun i den 4-dørs udgave. Der var stadig kabelbetjente bremser på 2-dørs.
Efter krigen fortsatte man med at fabrikere Juvaquatre, med lidt ændringer. Den fik en større benzintank på 38 liter i stedet for 22 liter. Nu kunne man komme til bagagerummet udefra og reservehjulet lå nu i bagagerummet, for at undgå tyveri. (i efterkrigsperioden var hjul svære at opdrive).

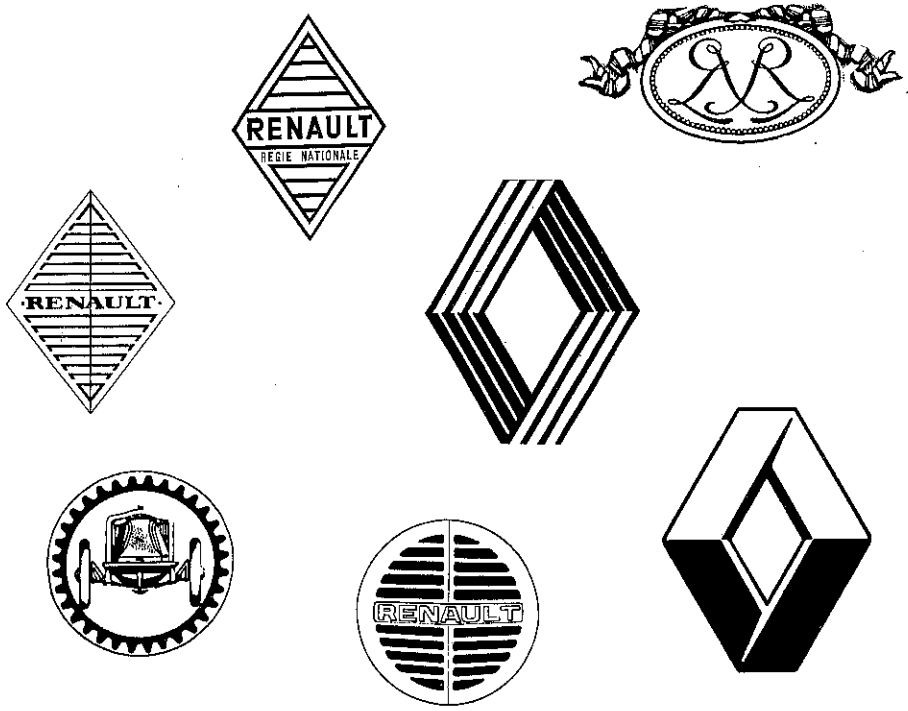
Juvaquatre fortsætter uændret indtil juli 1948, hvor produktionen stopper.
Men i 1951 genopstår Juvaquatre, dog kun i en break-version med 2 døre og en bagklap.
I 1953 er Juvaquatre den sidste Renault, hvor motoren har sideliggende ventiler og i 1954 får Juva ny motor på 747 ccm (den vi kender fra 4CV). Juva fortsætter indtil 1956, med få ændringer på bl.a. fronten, bagdøren og hjulene. I 1956 bliver Juva omdøbt til Dauphinoise og får nu motoren fra Dauphine med 845 ccm, dog med 26 hk istedet for de 30 hk som Dauphine har. Dauphinoise'n fortsatte sin succes som break, trods sit førkrigs-design, indtil 1960 som blev sidste år for Dauphinoisen.
jspr.



RHOMBES HISTORIE

Det berømte logo, Rhomben, har siden 1923 siddet på alle Renault'er.
Men allerede i år 1902 begyndte Renault, at sætte et logo på deres biler, der er noget anderledes end det vi kender i dag.
Det første logo er ovalt med de to bogstaver R og F (Renault Frères) meget elegant og klassisk, svungne ind i hinanden.
I 1905 blev det erstattet af et rundt hvor, man ser fronten af en bil omkranset af et gearhjul.
Efter 1. Verdenskrig, i 1919, blev logo'et endnu engang erstattet af et nyt, der forestillede en kampvogn. Men i 1923 dukkede der et nyt op.

Det var stadig rundt, men denne gang stod der Renault i midten og ovenfor og nedenfor sad der lameller. Men det runde logo havde fået svært ved at sidde rigtigt på de nye "næser". Derfor dukkede der et retoucheret op i 1926. Det er det "rigtige" første logo der er rhombe-formet. Først i 1959 blev det ændret lidt med mere markante bogstaver.
I 1972 kom det mest kendte logo på gaden, første gang set på den nye R5. Rhomben blev designet af en kendt fransk designer der hed Victor Vasarély.
Siden 1992 har det logo prydet fronten af Renault'er, som vi ser på nye Renault i dag.
jspr.



Vi
er gode til
RENAULT

Vi fører:
elf olie
Kleber dæk

Vi importerer specielle
Renault'er efter ønske

F.J. Biler Ishøj ApS

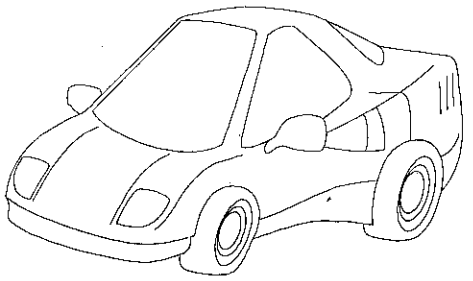
Baldersbækvej 25 • 2635 Ishøj • 42 52 10 70

NY TWINGO

5 år efter Twingo's debut, får den en lettere "ansigtsløftning", som skulle være klar hen mod sommeren '98.

De største ændringer:

-for- og bagkofangere. De er blevet større og dybere. På de dyre modeller er de lakeret nederst i bilens farve.
-nyt instrumentbord, hvor der er hentet løsninger fra Mégane. Det i midten placeret speedometer, har dog stadig sin plads. Nu er handskerummet også udstyret med klap. Airbag'en til passageren er nu pænt designet ind i helheden.
-nyt rat med stilfuldt integreret airbag.
-hvide forblink, der sammen med den nye forkofanger er blevet rundet af i kanterne.
-nye farver.
-nye hjulkapsler.
-røde baglygter, der dog ikke ændrer form.



Salg af nye Renault 1997.

Twingo	324 stk.
Clio	305 -
R19	10 -
Mégane	3327 -
Laguna	598 -
Spider	1 -
Espace	2 -
Trafic	25 -
Master	5 -
Laguna varebil	8 -
Renault lastbiler	145 -
-bus	4 -

Der kører 30505 stk. Renault personbiler rundt i Danmark.

Aldersfordeling:

0-1	4659
1-2	3979
2-3	4245
3-4	3322
4-5	1860
5-6	2070
6-7	1568
7-8	1368
8-9	1152
9-10	644
10-11	481
11-12	975
12-13	1267
13-14	672
14-15	548
15-	1695

kilde,dedanskebilimp.jspr

Petitesser

LILLE BIL MED STORT POTENTIALE.

Ny Renault Clio et godt bud på familiens bil nummer to.

Syv år og 3,8 millioner biler efter introduktionen af Renault Clio er Renault klar med anden generation Clio. Den første Clio kom til verden i 1990 og blev året efter kåret til car of the year. Dens succes skyldes konceptet: En lille bil, der kan stå mål med de store. Clio 1 havde en totallængde på 3,71 meter og var 1,63 meter bred. Clio 2 måler 3,77 meter og er en cm bredere og højere. Som en væsentlig bestanddel af konceptet for Clio 1 indgik gedigne pladsforhold og et udstyrsniveau, der på den tid var højere en generelt for klassen. Køreegenskaberne var glimrende , og bilen fik hurtigt succes, bl.a. som familiens bil nummer to.

Den ny Clio er udviklet på 40 måneder, hvilket regnes for hurtigt i bilindustrien. Arbejdet har kostet Renaultfabrikken 8,5 mia. kr. Heraf skyldes 4,8 mia. kr. industrielle udviklingsomkostninger. Ifølge Renault er det lykkedes koncernen at opnå lavere omkostninger for Clio 1. Det til trods for et højere kvalitets- og sikkerhedsniveau.

Anden generation Clio er baseret på rene og enkle former. Også på sikkerhedssiden har fabrikken sat yderligere ind. Eksempelvis er bilen udstyret med et nyt sikkerhedssystem kaldet PRS2. Dets funktion er at mindske belastningen af kroppen ved sammenstød. Systemet virker på den måde, at de dobbelte airbags arbejder sammen med en belastningsbegrænser og en ny type selestrammere i et integreret sikkerhedssystem. I øvrigt kan systemet udbygges med sideairbags, der beskytter fra hofte til hoved. Nye nakkestøtter mindsker risikoen såkaldte piskesmældsskader Clio 2 er konstrueret med nye torsionsfjedre, der sammen med en forbedret støjisolering skal dæmpe støjniveauet. Bilen er monteret med 165-dæk og har større bremser, der for baghjulsbremserne vedkommende reguleres af et nyt ABS-system.

Den ny Clio kommer til Danmark i september og vil blive markedsført i tre benzinversioner på 1,2, 1,4og 1,6 liter. For alle tre gælder, at de har et højere drejningsmoment, et lavere benzinforbrug og dermed også et lidt mindre CO2-udslip. Renault Clio 2 er udstyret med en ny 1.598 ccm 16ventilet rækkemotor på 110hk. Den ny motor opfylder i øvrigt allerede nu den foreslåede Euro 2000-norm.

Ifølge fabrikken er kabinepladsen den samme som den nuværende Clio, men komforten er forbedret via mere komfortable sæder. Udstyrsmæssigt tilbyder fabrikken en kompletudstyrslister på niveauet med udstyret i større og dyrere biler. Renault har i øvrigt udviklet en avanceret varmereflekterende forrude og et integreret audiosystem, der kan betjenes fra rattet.
Der er ikke fastsat priser endnu. Den nuværende Renault Clio RL 1,2 koster 118.998 kr. Clio S 1,4 koster 133.998 kr. og topmodellen Clio RSI 1,8 179.996 kr.
Kilde Børsen Biler.

LAGUNA STÅR DISTANCEN.

Renault Laguna er noget overset i Danmark, men kvaliteten syntes at være fuldt på højde med konkurrenterne. Det behøver ikke altid være en bils kvaliteter, der afgører, om den bliver en salgssucces eller ej. Tag for eksempel Renault Laguna, der er en af de mest populære importbiler i Tyskland mens den i Danmark lever et næsten upåagtet liv. I november blev der solgt 26 stk. Laguna herhjemme. Konkurrenten Peugeot 406 fandt 332 køber, Toyota Carina 278, Opel Vectra 351, og endeligt var der 282 danskere der faldt for Ford Mondeo. Priserne for en Renault Laguna starter i dag ved 195.000 kr., og det svarer meget godt til niveauet i klassen. Holdbarheden er der tilsyneladende heller ikke noget i vejen med, viser en test over 100.000 kilometer, der er foretaget af det tyske blad Auto Bild. Det tyske testhold hæfter sig ved en lille detalje, der ofte tages som garant for høj kvalitet: Lyden af dørene, når de smækkes. Og Lagunaen har en god lyd -både, da testen startede og da den sluttede ved 100.000 kilometer.
Renault har helt åbenlyst lagt en ny kvalitetsstandard for dagen. Der er slut med den gammelkendte franske "laissez faire holdning", som nu er afløst af en næsten germansk grundighed, skriver Auto Bild. Selv skeptikere blev overbevist om bilens høje kvalitet. Forbavsende, at bilen stadig føles som ny efter 90.000 kilometer, lyder et udsagn fra en af testkørerne. Alligevel var de 100.000 kilometer ikke helt uden problemer, bilen brød aldrig sammen, men den havde et par irriterende småskavanker, der bragte mindet tilbage om de ældre og knap så pålidelige Renault-modeller: Førersædet rokker en smule frem og tilbage, sædernes polstring gik lidt i stykker og termostatstyringen af varmeanlægget gjorde knuder. Der er især ros til bilens gode pladsforhold og dens høje komfort på langture. Sæderne var dog ikke alles yndling. De er for bløde i polstringen og er for korte. Det er sæder, der i højere grad passer til dagligstuen derhjemme end til en moderne bil. Motoren på to liter og 113 hk er en noget bedraget konstruktion. Det betyder, at den trækker godt fra bunden, men den bryder sig ikke om høje omdrejninger. Over 4000 omdrejninger bliver støjen noget påtrængende, og på tysk motorvej er det et reelt problem, at den larmer ved hastigheder over 140 km/t. Benzinforbruget blev målt til 10 km pr. liter. I øvrigt var Lagunaen tilsyneladende i bedre form ved 100.000 kilometer end ved 8000 kilometer, da de første målinger blev gennemført. Efter maraton-testen klarede den accelerationen 0-100 km/t på 10,8 sek. Mod 11,6 sek. ved test-start. Den blev også bedre til at bremse: Fra 100km/t standsede den ved test-slut på 41,1 meter mod 42,6 meter, da den havde kørt 8000 kilometer.
Renault Laguna var en sjælden gæst på værkstedet i løbet af de 100.000 kilometer. Bremseklodserne for og bag blev skiftet ved 53.000 km, Kølevandstermostaten blev skiftet ved 83.000 km, og bremseskiver og klodser blev skiftet ved 92.000 km. Da bilen blev skilt ad efter testen blev der kun afsløret minimal slitage i de vitale dele.
Stempler og cylinder befandt sig stadig inden for tolerancen for nydele, og på ventiler og knastaksel var der kun normal slitage. Det

samme gjaldt gearkassen, hvor kobling var tæt på at være moden til udskiftning. Den bageste del af lyddæmperen knækkede af ved kilo-meterstand 100.281. Det betød, at den varme udstødningsluft pustede direkte ud på plastickofangeren. Dele af den smeltede, og der var tæt på, at bilen var gået op i flammer. Få tusinde kilometer forinden havde bilen været på værksted, og Auto Bild mener, at mekanikerne burde havde opdaget dette ret fatale rustangreb.

100.000 km i Renault Laguna.
Benzinforbrug: 9834 liter, svarede til 10,1 km pr. liter.
Forbrug af olie mellem serviceeftersyn: 1,75 liter.
Reparationer:
52.639 km: Bremseklodser for og bag skiftet.
83.691 km: Kølevandstermostat skiftet.
91.275 km: Bremseskiver og klodser for og bag skiftet.
100.281 km: Bageste lyddæmper skiftet.

Testen er udført af tyske Auto Bild.

EFTERSPØRGSEL PÅ RENAULT.

800 mand mere og tre-holdsskift på fabrikken i Douai skal øge produktionen af Renault Scénic med 200-300 biler til en dagsproduktion på 1400-1500 biler. På fabrikken i Maubeuge vil 900 arbejdere mere øge produktionen af Renault Kangoo personbil fra 350 til 610 biler om dagen. Varevognsproduktionen er stadig 350 om dagen. Hermed skulle ventelisterne på øjeblikkets mest populære bil i Frankrig bliver reduceret til cirka fire måneder.

GENEVE BILSALON.

Traditionen tro vil der være masser af ny teknologi og endnu flere nye idéer sat til skue for langt over en halv million udstillingsgæster. Bilfabrikkerne gør hvad de kan for at tilkæmpe sig størst mulig opmærksomhed, men i modsætning til tidligere har man ikke i år været så villig til at løfte sløret på forhånd. For Renault, der til dels er på hjemmebane i den fransktalende del af Schweiz få kilometer fra den franske grænse, er Geneveudstillingen imidlertid et godt forum for præsentation af fabrikkens nyeste kreation og man gør det gerne lidt på forhånd. Renault præsenterede bl.a. en ny konceptbil "ZO". En 3-sædet roadster med affjedring, som gør den i stand til at køre "off-road" som var den en cross-country motorcykel. "ZO" er desuden udstyret med den første europæiske motor med direkte benzinindsprøjtning.

RENAULT I RUSLAND.

Moskvas borgmester og Renault´s koncernchef har netop underskrevet en hensigtserklæring om at etablere et fælles selskab i den russiske hovedstad. Det nye selskab skal efter planen producere 120.000 Renault personbiler om året, som forventes at svare til 8-10 procent af det russiske marked. Projektet skønner at komme til at koste 350 million US dollars. Bilerne skal sælges på det russiske hjemme marked.

SCÉNIC TIL TERRÆNKØRSEL.

I løbet af 1999 vil Renault tilbyde en terrængående udgave af Méganе Scénic. Firehjulstrækket udvikles af Østrigske Steyr-Daimler-Puch og kombineres med en to-liters motor på 139 hk. Lad os gætte på navnet Racoon, som også har været brugt på en prototype, der også var lidt "off the road".

SALGSTAL 1997.

Salgskurven for Renault er stærkt stigende. I hele 1997 lå Renault Méganе på en 18 plads og alene i december var Méganе på 12 pladsen med 244 solgte biler. I vort nabo land Sverige som ikke normalt er et godt Renaultland, kom Méganе ind på en flot 10 plads med 6684 solgte biler, det er virkeligt et flot resultat. I England er det Clio, der går som varmt brød, her liggerden på en flot 10 plads med 58.033 solgte biler, så vi ilille Danmark er langt bag ud mender eren flot fremgang at spore, så vi i clubben kan bare håbe at der vil blive sat set mere på Renault. Tyskland er stadigt Renault´s største aflager af biler. Renault er det mest importerede mærke og ligger på en samlet 6 plads med 202.177 solgte.

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

EN DANSK- NORSK RENAULT

Her er en historien om en stor flot og sjælden Renault, hvis der skulle værre nogle der ligger inde med ligende interessante beretninger/historier om gamle Renault´er vil vi meget gerne bringe dem her i bladet.

40CV

I en årrække var det københavnske bilfirma H.C. Christiansen dansk repræsentant for Renault. På et panoramafotografi af firmaets store værkstedsområde på Østerbro, i gaflen mellem Strandboulevarden og jernbanen, ses flere biler, men mest iøjnefaldende en meget stor Renault. Denne vogn har sensationelt overlevet til denne dag og befinder sig i Norge, hvor den har været næsten hele sin tid. Den følgende artikel grunder sig på flere års livlig brev-veksling med Bjørn Gunnar Normann og især på den artikel om vognen, han selv har skrevet til vor norske søsterklubs tidsskrift.

Renault type ES 40 CV, stelnummer 45508, motornummer 152, udgik som chassis fra fabrikken i Billancourt 9.juni 1914. Det var Renault´s på det tidspunkt største model, akselafstanden var længere end på den største Rolls-Royce Silver Ghost. 6 cylindre i to blokke, 7.5 liter. Der blev fremstillet 44 eksemplarer af modellen, det bevarede er nummer 32 af dem. Hvem de andre blev leveret til vides ikke, og der kendes ikke andre bevarede. Der var ganske langt ned til Renault næststørste og endda store model, EE med en motor på 5.1 liter.

Chassiset alene kostede 23.500 franc. Der blev sendt til Renault Great Britain i London, specielt "Licensed for Great Britain and the Colonies" og fik karosseri, eller karosserier, hos den engelske afdeling af den franske karetmager Million Guiet, som havde værksted i Cricklewood og udstilling i 48 Old Bond Street. Alt i alt har vognen kostet 25 gange en skandinavisk arbejders årslån. Når vi skriver karosserier i flertal er det fordi der fandtes både åbent sommerkarosseri og den tredørs limousine som er bevaret. Chassiset ankom ganske tæt på første verdenskrigs begyndelse, og den har åbenbart forstyrret planerne med det, for fremstillingen af karosseri/karosserier blev tilsyneladende først begyndt i slutningen af 1915 og afsluttet hen mod sommeren 1916. Det kan dog tænkes at vognen først har kørt med det åbne karosseri som så er blevet suppleret med det lukkede. Mange karosseridele er mærket med nummeret 1001 og engelske ord, left, right upper, og i træværket under bagsædet er sirlig skrevet firmaets benævnelse af karosserityen: Limousine Drab. Drab for intrækkets beige fave. Det har været ret usædvanligt dengang at chaufføren fik lov at sidde inden døre, lige godt beskyttet mod vejr og vind som herskabet. Om der har nået at være en engelsk ejer har ikke kunnet opklares, men det ser ud til at H.C. Christiansen hentede Renault´en til Danmark i 1916. Firmaet var en del år repræsentant for Rolls-Royce og Daimler og Delaunay-Belleville og det var ikke noget særsyn at han indførte brugte RR fra England. Bilens norske restaurator og historiker, Bjørn Gunna Normann, mener at Christiansen egentlig havde tiltænkt sig selv den imponerende Renault. I bilen er fundet to adressesedler fra en madrasfabrik, der må havde leveret sæderne, på den ene står datoen 20. maj 1916 og på begge

EN DANSK- NORSK RENAULT

Messrs. Million Guiet. Forvirrende er der i forreste højre døråbning et skilt hvor der står Karosseri H.C. Christiansen, som kunne forlede til at tro at karosseriet var bygget hos ham, men der er ingen tegn på at firmaet i København nogensinde selv har fremstillet hele karrosserier. Derimod synes vognen at have fået repareret en alvorlig skade i København, for i en del af træværket står H og V for højre og venstre, og et sted står der dør. Imidlertid udnævntes i 1919 den ugifte karrierediplomat, cand.jur. og kammerjunker Johan Christian Westergård Kruse til dansk minister og gesandt i Kristiania (Oslo).D. 12. november det år afleverede han sine akkreditiver til Kong Håkon. Kort efter erhvervedes til bolig for ham pragtejendommen Olav Kyrregaten 7 ved Frognekilen – Stadig den danske ambassades adresse i Oslo, men nu i en mindre agtværdig bygning. Det blev Kruses domicil de næste 9 år, indtil han forflyttedes til Rom, hvor han var til 1939. Kruse købte den store Renault i København enten i 1919 eller ved årsskiftet 1921/22, der er ting der tyder både på det ene og det andet. Det har været hans personlige ejendom, ikke en tjenestevogn. Med fri bolig og kost og en årsløn på op mod 15 gange hvad en arbejder tjente har det ikke været noget økonomisk problem for ham at anskaffe denne prangende, om end allerede da lidt gammeldags bil. Det norske toldvæsen fortoldede den efter en værdi af 30.000 kroner. Toldpladen i messing sidder stadig sømmet til instrumentbrættet. Først havde Kruse på grund af vognens bredde kun tilladelse til kørsel indenfor Kristianias bygrænse, senere blev det udstrakt til

Den eneste bevarede Renault 40 CV.

Akershus amt, under alle omstændigheder har vognen næppe tilbagelagt ret mange kilometer. Hvem der har trillet i den mellem 1916 og 1919 eller 1922 kunne være interessant at få opklaret. Det kan tænkes at den, måske på grund af krigens kørselsrestriktioner, har stået usolgt hos H.C.Christiansen, eller at den har været udlejet til lejlighedsvis luksuskørsel.

Kruse beholdt vognen til han forlod tjenesten i Norge i marts 1928 og dens nytteværdig var da så ringe-uhåndterlig, unden selvstarter, med et enormt benzinforbrug osv. At køberen A/S Bilarmatur, kun slap 5-600 kroner for den. Kort efter beslutter Peder Johnsen i Drammen sig til at anskaffe bil. Uheldigvis for ham tager han til Oslo og forvilder sig ind til A/S Bilamatur, hvor han lader sig besnærre til at betale 1.000 kroner for Renault'en, om end stadig med to karosserier. Den indregistreres i hans søns, tømrer og købmand Armand Johnsens navn. Han udtaler senere, belært af bitter erfaring, at prisen var 4-500 kroner for meget. Ydermere takserede myndighederne den til en værdig af 6.000 kroner, så han måtte betale en årlig luksusskat på 160 kroner. Efter et par år får han nedsat værdien til 1.000 kroner og dermed afgiften til 20. Når Armand Johnsen ikke var optaget af at forfatte klageskrivelser til skattevæsen, politi eller finansministerium, forsøgte han at få vognen afhændet. Den blev annonceret til salg for 500 kroner, men ingen bed på. Så da familien Johnsen i 1930 flyttede fra Drammen til Gokstad i Sande Herred tog den bilen med. Den havde i forvejen ikke kørt ret meget i den og et par år op i trediverne opgives den stort set. I 1937 afleveres nummerpladerne efter en sidste lille tur med vognen. Men den blev stående i vognskuret. Tyve år senere var veteranbilinteressen vågnet i Skandinavien og norske entusiaster begyndte at aflægge Armand Johnsen visitter. Men nu øjnede Johnsen chancen for at få godtgjort nogle af de mange penge han havde brugt på benzin og andet, og da det i 1962 lykkedes Arne Bjone at afslutte en handel, måtte han slippe 5.000 kroner. En lastbil blev rekvireret til at hale den store Renault løs af vognskurets jordgulv. Helt komplet var den ikke mere. For det første synes det åbne karrosseri ikke at eksistere mere. Et familiemedlem udvandrede til Amerika med rejsegods i Renault'ens kuffert, en anden havde haft brug for benzintanken til sin båd, men i det store hele var vognen der og de manglende dele har kunnet rekonstrueres. Familien Bjone beholdt vognen i 30 år, selv om mange var interesseret for at overtage den. Bjørn Gunnar Normann blev den der løb af med den. Han havde i 1969, som 14-årig, set den første gang hos Bjone. 24 år efter kunne han med en kranbil hjemføre vidunderet. I 1997 skiftede vognen igen ejer, nu tilhører den Lasse Åes, fremstående norsk veteranbil-mand og redaktør af klubskriftet. Vi skal ikke gøre os klog på hvorfor Normann skilte sig af med vognen, i betragning af det kæmpe arbejde han inden da havde lagt i restaureringen, kun nyt indtræk manglede, og ikke mindst i en utrolig ihærdig forskning i Renault'ens historie. Det skal nævnes at han syntes det kunne være passende at kom tilbage til Danmark, men det forbød prisen. I det mindste kan man glæde sig over at den så stadig er i Norge og ikke endte ude i den farefulde internationale, kommercielle veteranbilverden.

The Veteran Car Club of Great Britains Dating Committee har med et Certificate of Date af 14. april 1997 verificeret Renault'ens autenticitet og datering. Spcifikationerne er: 6 cylinder i to blokke, boring 100 mm, slaglængde 160 mm, volumen 7.5 liter, sideventilet, magnettænding, 40 hk ved 1.500 omdrejninger. 4 gear frem det 4. direkte. Konuskobling men svinelædersbelægning. Akselafstand 375 cm, chassislængde 518 cm, bredde 181 cm. Dækdimension 935X135, aftagelige træegerhjul. 12 volt CAV dynamo men ingen selvstarter. BRC lygter Chassisvægt 1.450 kg, totalvægt 2150 kg.

Chassiset var nok det største, Renault nogensinde fremstillede, men det skal nævnes at både før og efter type ES (som senere hed HD) anvendte Renault motorer på over 9 liter, således i de 45 CV modeller der lanceredes 1921. Om Kruse er at fortælle at han 1939 til 1946 var dansk ambassadør i Stockholm, og det er en historie for sig.

Kilde Bilhistorisk Tidsskrift.2/1998.

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.

BIL-TEK GALTEN

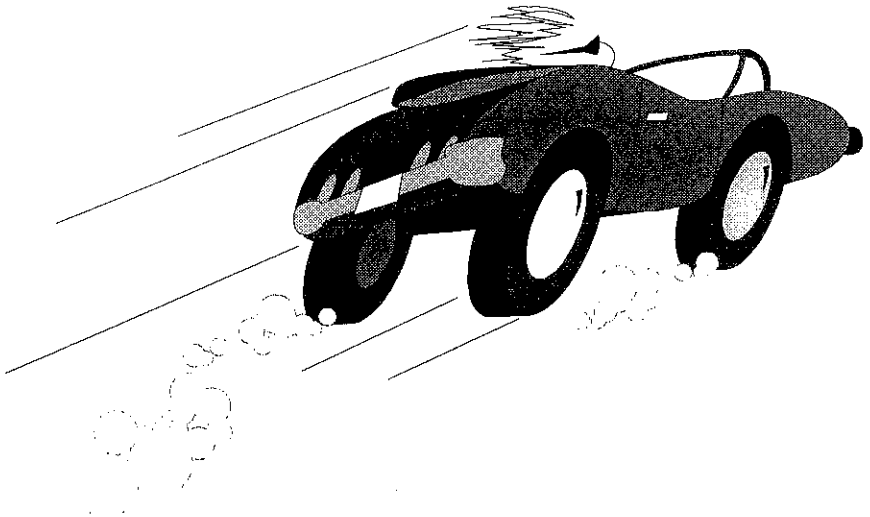
Lørdag d. 14/3 blev der afholdt endnu et arrangement hos Bil-tek og det er jó altid rart at komme ud og møde andre Renault-folk og få sig en sludder. Træffet var velbesøgt og 12 stk. Renault + en enkelt Citroën blev afprøvet på rullerne, der var helt klart overvægt af R25, både med og uden turbo, med af mere specielle kan nævnes en R21 turbo. Desværre nåede jeg ikke, at se den på feltet, da jeg var en time forsinket p.g.a. nogle alvorlige tømmermænd. Men min R5 nåede da, at sætte hastighedsrekord, med efterfølgende hasarderede overhalinger. Selvfølgelig kunne det have gået hurtigere, hvis jeg havde været kørende i min gule R8.

Bilerne blev lystigt afprøvet og Per fra Bil-tek kom med gode råd om, hvordan man kunne få flere hk og bedre benzinøkonomi. Men også fejl blev opdaget som f.eks. en defekt MAP-sensor og en katalysator selvfølgelig på en Citroën. Dagen gik lystigt med en masse Renault-snak, erfaringer blev udvekslet og en masse bekymrede blikke når en's bil blev afprøvet ved 10000 o/min. mindst. Man ville jó nødig have at en's bil blev forvandlet til en Stewart Ford F1 racer med efterfølgende motoreksplosion i bedste Jan Magnussen stil.

Igennem hele dagen blev der i bedste paparatsi-stil rendt rundt og fyret den ene rulle film af efter den anden. Så alt i alt et vellykket minitræf, hvor der altid var kaffe på kanden. Så tak til clubben for endnu et godt arrangement og en tak til Per, som endnu engang brugte sin lørdag, på at teste gamle Renault-biler, hvor der desværre var for lidt Renault'er med motoren i den "rigtige" ende. Det bliver desværre det sidste arrangement, der blev afholdt hos Bil-tek, da Per rykker teltpløkkerne op og flytter til Australien.

Vi ønsker Per Mai held og lykke fremover.

Morten Pedersen.



elf

smøreolie

skabt af naturen – fuldendt af elf

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

elf olie danmark

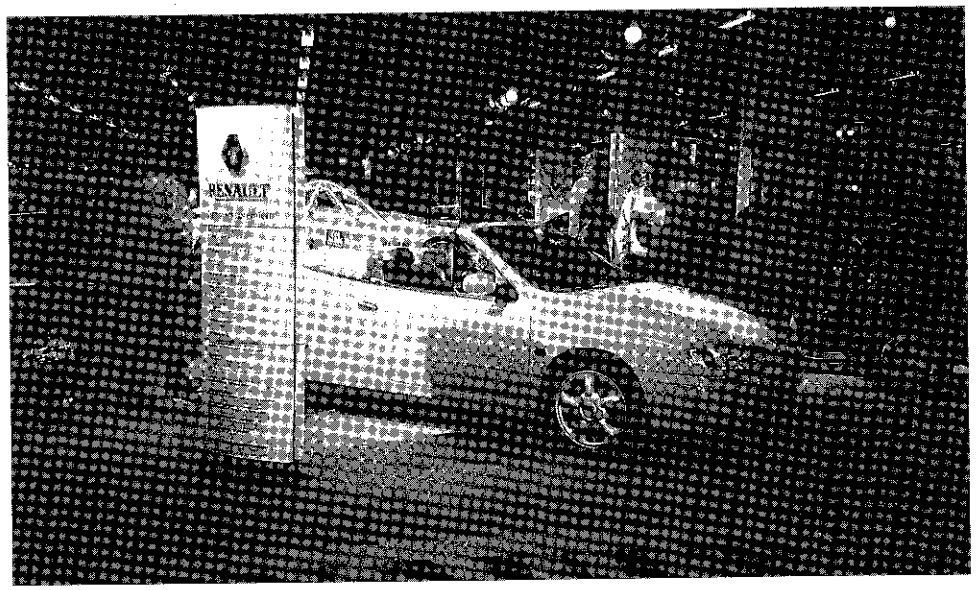
Tlf. 42 81 37 01 – anviser nærmeste forhandler

BELLA

En beretning fra årets biludstilling i Bella Centret. Senere vil I læse, hvor dyrt det kan blive, at deltage i den slags arrangementer.

Det var en flot udstilling. Vi startede i tilbehørsafdelingen, hvor der var en masse fornuftigt udstyr til vore kære (biler), bla. kaffemaskiner og bilstereo med 1000W.? Det varede ikke længe før det viste sig at være en god ide at medbringe en barnevogn til at slæbe alle de brochurer og blade der var. Der var andre spændende ting. Vi fik bla.en autograf fra en af vores "Guldpiger". Nå, videre igennem MC-hallen, hvor det så ud til at 45 knallerter bliver det helt store i '98.

Så kom vi ind i en ny hal fyldt med biler. Der var en del aktivitet inde i midten, og det var først senere vi så, at det var Renault standen. Hold op, hvor var den flot. Den største Renault udstilling jeg har set. 15 biler var udstillet, desværre ingen Spider, men alligevel. Det var den stand der havde flest gæster. Det har nok været sjovt for nabo-standen (Volvo) at se den store interesse der var for et konkurerende bilmærke. Interessen for den nye Clio var meget stor. Den er lavet med forskærme af en type plast, hvor buler selv retter sig ud. Specielt pigerne var vilde med bilen, og der var da også en der foreslog, at det var en rigtig "damebil", for nu kunne man ikke se bulerne. En del af de tilstedeværende (ca 50%) syntes ikke det var morsomt. Der var også et par af den nye Megane cabriolet (John bør vide, at den også fås i 16V), Laguna svinet til med udstyr, Scenic mm.



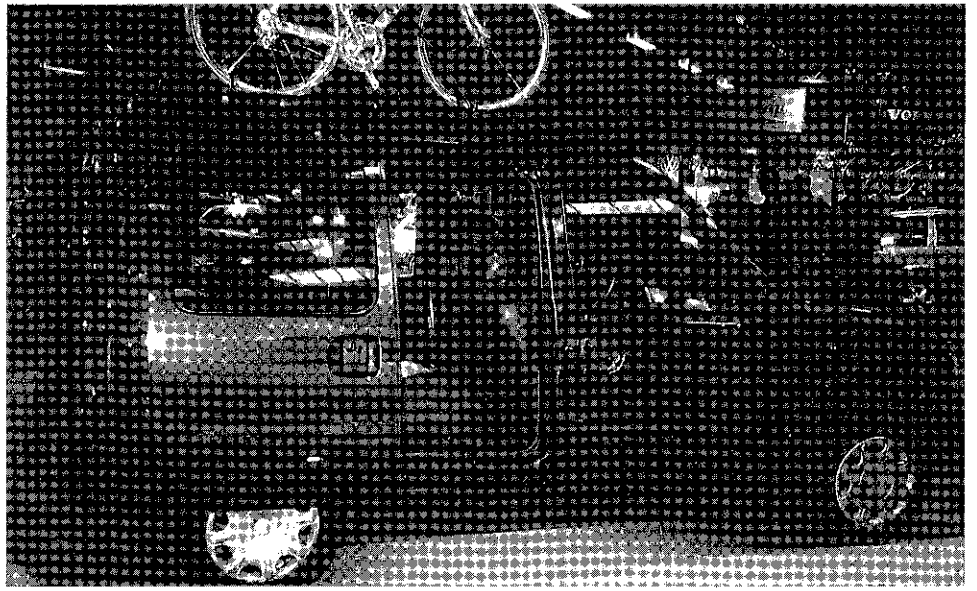
En Mégane til camping (teltet er i bagagerummet)

BELLA

Men det store shownummer var den nye Kangoo. Der er andre, der også laver den type biler, de kan godt pakke sammen.
Da jeg så den var jeg solgt. Det var der også andre der var, for de havde solgt 10 stk. den dag. Der var laaang kø for en prøvetur. Det var ikke noget problem, sagde sælgeren, vi laver bare en slutseddel med forbehold for en prøvetur.
På det tidspunkt var jeg glad for, at jeg havde Anette med. Jeg kan da godt forstå, at nej betyder nej, -når man samtidig får en knytnæve i maven. Så fik jeg den gode ide, at hvis vi gik videre nu kunne vi spare en masse penge.
I de sidste haller var der en masse almindelige biler, Ferrari, Dodge Viper og bla.en motorcykel med V8 motor til kr.700.000 ????

Vi havde været der i 3 timer, og det havde været en rigtig hyggelig eftermiddag, næsten som et Renault klub arrangement. Vi tog hjem, mens vi stadig kunne mærke suset i maven, ved at bevæge sig rundt imellem alle de lækre (Renault) biler. Vi glæder os til næste gang.

Mvh. Mie Jeppesen.



Det sidste skud på stammen

Le Rhombe 41

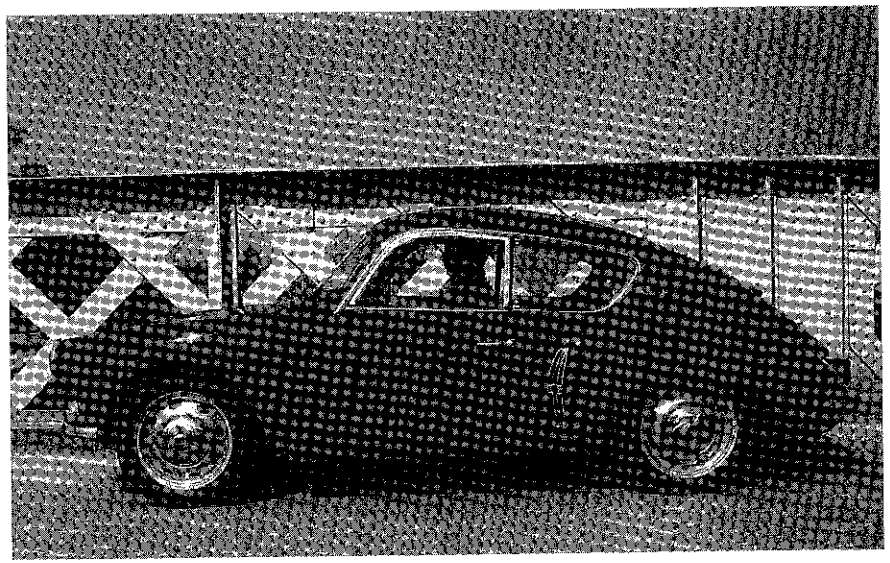
RALLY LAGDE GRUNDSTENEN TIL FRANSK FABRIK.

Den unge bilsports-mand Jean Rédélé ønskede mere power i sin lille Renault 4 CV, da han i 1951 begyndte at deltage i rallies. Det blev grundstenen til det senere Alpine-selskab, der blandt andet varetager produktionen af sportsvognen Spider fra Renault.

I 1951 var det ikke så ligetil at hente flere kræfter ud af en 4 CV men med hjælp fra Renault tuning-ekspert Amédé Gordini lykkedes det alligevel bilsportsmanden Jean Rédélé at give den et ekstra spark.

Jean Rédélé byggede selv en glasfiberkarosse, der sammen med Gordini motoren gav den lille bil betydeligt bedre værdier end standard-versionen. Det gav gode resultater ved de lokale løb og resulterede i en klassesejr ved Alpine coupe des Alpes for Rédélé i 1953. Samme år vandt han en generalklassesejr i Italien rundt, og dermed blev grundstenen lagt til Rédélé bilfabrik Alpine, opkaldt efter grundlæggerens første sejr.

Rédélé var søn af Renaultforhandleren i Dieppe, men han ville videre. Hjertet bankede for de hurtige biler, og Rédélé ville ikke nøjes med "bare" at ombygge Renault. I 1955 præsenterede han derfor sin første lokalt udviklede bilmodel Alpine A106, der var baseret på en Renault 4 CV platform. Siden gik det stærkere end firmaet kunne klare i de gamle bygninger. Fabrikken blev udvidet. Deltagelsen på Paris-udstillingen i 1960 blev vendepunktet, og i 1963 blev Jean Rédélé sammenlignet med navne som Enzo Ferrari og sågar Henry Ford II i den franske presse. Flere nye modeller så dagens lys. A110 og ikke mindst deltagelsen i 24 timers løbet på Le Mans gav dønninger i bilindustrien. På basis af en Lotus med Renault 8 Gordini motor klarede Jean Rédélé sig fortræffeligt i dysten mod alle de store med prototypen M63, og der blev opnået topresultater på berømte baner som Monthléry og Nürburgring med modellerne M64, M65 ogM66. Sideløbende viste Alpine-navnet sig konstant på sejrslisterne i rallyes og sågar i formel-vogne, som Jean Rédélé nu også fremstillede.



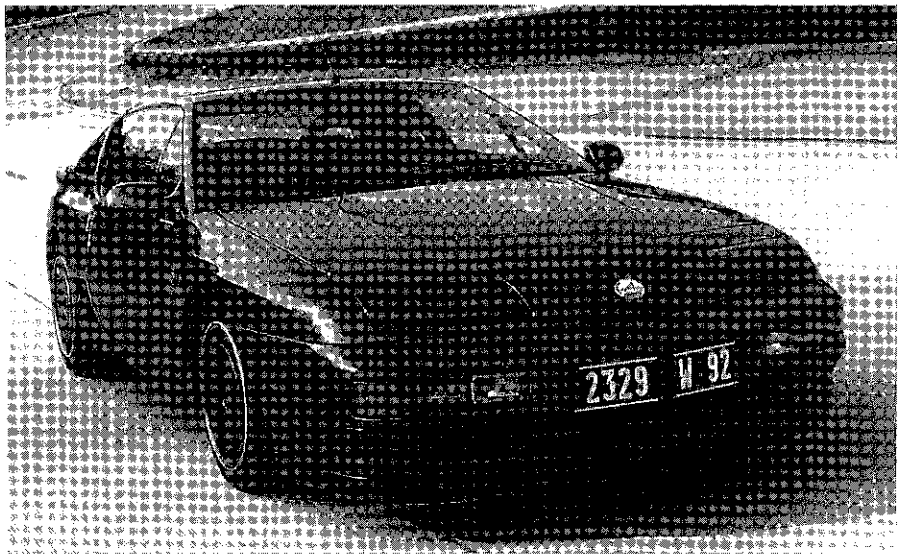
En Renault "4CV coupé" (A106)

I 1969 flyttede selskabet udenfor Dieppe til den fabrik, hvor produktionen er samlet i dag. I 1971 kom den første A 310, der senere skulle vise sig at blive selskabets største succes. Tre Alpine A 110 rallybiler kom først i mål i Rally Monte Carlo. Alpine var på alles læber. I 1973 vandt det lille selskab verdensmesterskabet i rally med Ove Andersson, Jean-Pierre Nicolas på lønningslisten, men 1973 var også vendepunktet i bilindustrien med den første energikrise. Rédélé fortsatte dog ufortrødent og i 1974 vandt selskabet Europamesterskabet i 2-litersklassen på banerne, og der kom fortsat nye sportsvogne fra fabrikken i Dieppe som A440 og A441. Herefter fulgte i 1976 den første seks-cylindrede A310, fra fællesprojektet mellem Peugeot, Renault og Volvo, mens succesmodellen A110 blev sendt på pension til fordel for fremtidens A310.

Selskabets største bedrift kom i 1978, da de to kørere Jean Pierre Jaussaud og Didier Pironi i en A422B med 2-liters turbomaskine vandt verdens mest prestigefyldte baneløb, 24 timers løbet på LeMans. Det satte så meget skub i salget af den lille Renault 5 Alpine, at produktionen endnu engang måtte udvides, og Renault gik økonomisk ind i selskabet. Renault Alpine blev det officielle Renault motorsportsfirma. Modeller som Renault 5 Alpine, R5 Turbo, Alpine V6 Turbo og GT er modeller, som alle blev udviklet i Dieppe efter LeMans-sejren, samt den sidste succesvogn A610 Turbo med 3-liters V6-turbomotor, 250 hk og 0-100 km/t på kun 5,7 sekunder. I dag er racerbilerne ved at vende tilbage til Dieppe, næsten som den gang selskabet startede. Efter nogle år med "hormonindsprøjtning" af Renault standardbiler, er det Alpine i Dieppe, der bygger den lækre særdeles rappe Renault Spider. Fabrikken står desuden som leverandør af alle tunings- og tilbehørsdele til Renault Motorsport, med undtagelsen af Formel 1 afviklingerne, som styres i en separat afdeling i et tæt samarbejde med Alpine.

Jean Rédélé er i dag Renault-forhandler i Paris, og still-going-strong. Hans selskab lever videre i bedste velgående. Renault sidder på pengekassen, mens fabrikken videreføres i Jean Rédélé´s ånd.

PeerSabat.



En moderne Renault "4CV coupé" (A610)

KVINDER DE KAN.

Danmarks bedste kvindelige racerkører, Kirsten Koldby, vil i den kommende sæson køre den danske vogn i Renault's Scandinavian Spider Team.
Teamet stiller i år op med 3 Renault Spider, hvor det to andre kører sa fde 2 schweiziske kørere: Marcel Klaey & Phillippe Siffert.

Kirsten Koldby har mange års erfaring fra de europæiske racerbaner. I lighed med mange af vore øvrige succesrige motorkørere startede også Kirsten karrieren i gokart. I 1990 kom hun på landsholdet, og det blev spring-brættet til en motorsportskarriere i England, hvor hun i 1991 vandt mesterskabet i gokart. Herefter fortsatte karrieren i formelvogne, hvor hun blandt andet har gjort sig gældende i Renault Sportsmesterskaber. Senest i 1997 i den britiske udgave af Renault Spider Cup. "Jeg er meget glad for, at jeg i år har fået mulighed en for at køre den danske vogn i det skandinaviske Spider-team, der jo vandt mesterskabet i 1997. Det er et velfungerende team, som også i 1998 her gode muligheder for at vinde løb og måske endda gen vinde mesterskabet" udtaler Kirsten Koldby inden sæsonens første løb, der afvikles på den italienske Monza-bane den 28. marts.

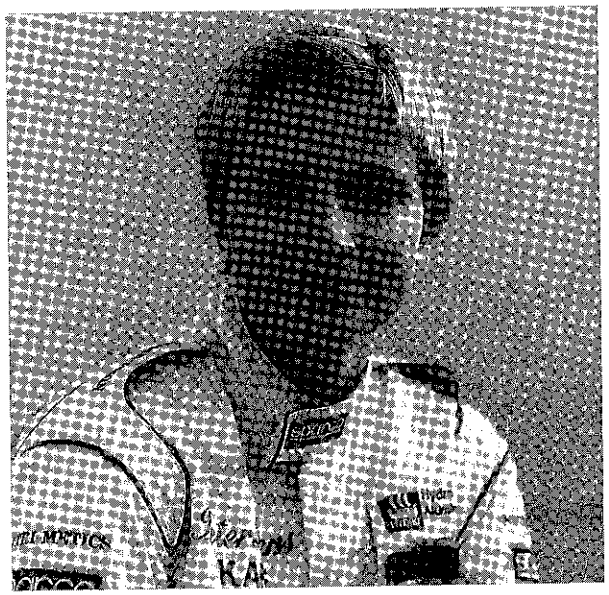
EGET VÆRKSTED I FREDERICIA

Gode kørere gør det ikke alene. For at leve op til de høje internationale krav har teamet indrettet sit eget professionelle værksted-center på 400 m² i Fredericia. Her sørger chefmekanikker Bent Husbond & fire mekanikkere for, at de 3 Renault Spider er top trimmede til hver tenesteløb. Samtidig råder værkstedet over en special bygget trailer med blads til 3 biler, komplet værksted, kontor, køkken, bad etc. Så faciliteterne er også i orden, når teamet er ude til løb.

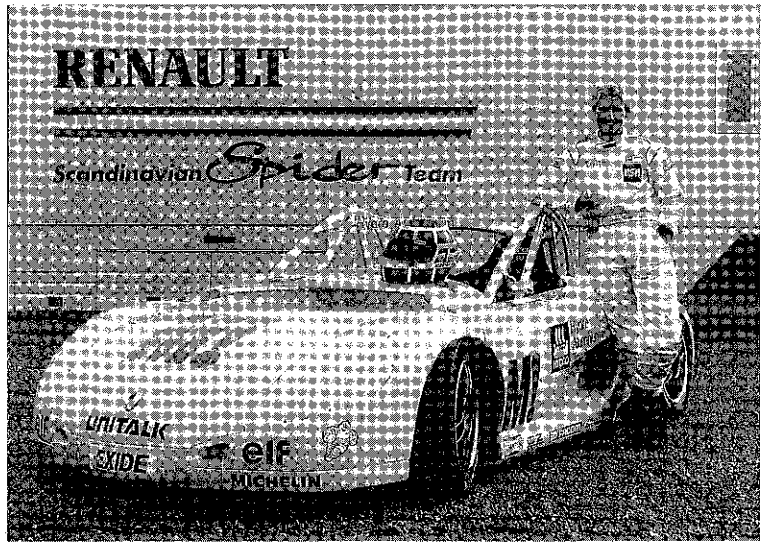
Kirsten Koldby deltager i følgende løb:

28.-29. marts Monza, Italien	1000 km. De Monza
25.-26. april Jarama, Spanien	DIA Renault
23.-24. maj Monaco	GP F1 Monaco
05.-06. juni Le Mans, Frankrig	24 timer Le Mans
05.-06. juli Norisring, Tyskland	200 Mile von Nürnberg
18.-19. juli Dronington, England	International GT
01.-02. august Belgien	4Hde Spa
29.-30. august Hungaroring, Ungarn	
03.-04. oktober Nogaro, Frankrig	GT de Nogaro
24.-25. oktober Finale Frankrig	International Renault

Kilde: Renault Danmark, Kim



Kirsten Koldby



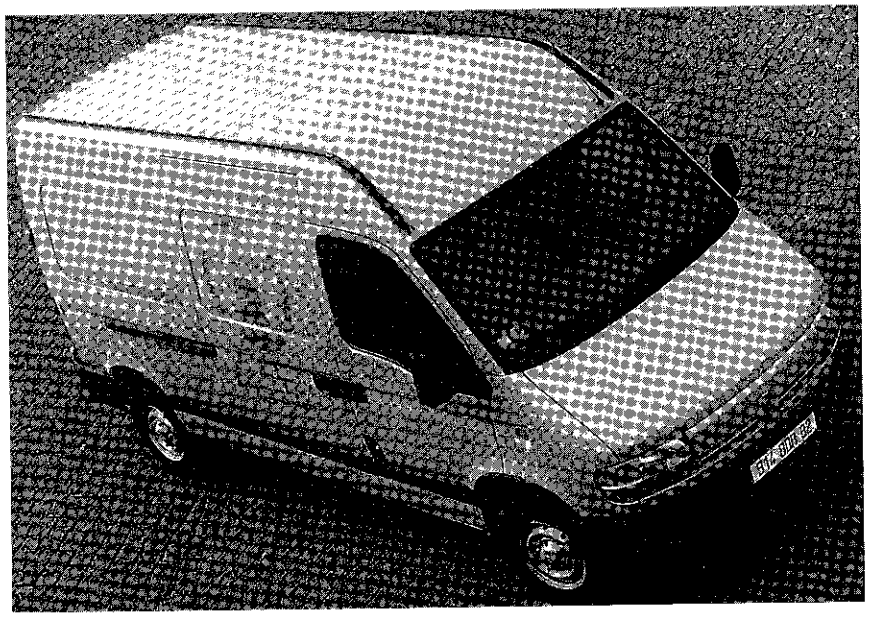
Skønheden & Udyret

NU GØR "VI" DET IGEN

Titlen "Van of the Year 1998" gik til Renault's nye Master med Kangoo Express på andenpladsen. Prisen, som er varebilernes pendant til "Car of the Year", uddeles af en jury med repræsentanter for fagblade fra 14 europæiske lande. Som begrundelse for valget fremhævede juryen blandt andet Master's moderne design, store komfort og køreglæde. Juryen forventede desuden, at bilen bliver et forbillede, når det gælder nem og bekvem adgang til lastrummet.

Renault Master findes i 8 varianter, som opnås ved at kombinere 3 forskellige højder med 3 forskellige længder. Master kan således leveres med en totallængde på mellem 4,89 & 5,89 m., og de 3 indvendige taghøjder ligger mellem 1,67 & 2,15 m., hvilket giver en lastvolumen mellem 8 & 13,9 m^3. Den nye Master er konstrueret, så den er praktisk og bekvem ar arbejde med. Den bygger meget på personbilens komfort, men med et mere robust og kraftfuldt udseende. Master kommer på markedet med diselmotor samt turbodiesel med direkte indsprøjtning. Den nye Renault Master vil være fremme på det danske marked til sommer, og på nuværende tidspunkt er hverken modelprogram eller pris lagt endelig fast.

Kilde: Renault Danmark, Kim



Den nye Master, som er lovet til Danmark til sommer.

Køb & Salg

Sælges.
Reanult 16 1970, kørt 105.600 km.
Undervogn defekt. Alt andet ok, indtræk meget pænt.
Alt andet på bilen virker.
Højeste bud.
Brian Gregersen
Tlf: 56 65 09 20

Sælges.
Rød Renault 18 sta.car 1980, 400.000 km.
Nysynet med træk.
Pris 16.000,- kr.
Sven Åge Jørgensen
Tlf: 62 28 21 30

Sælges.
Renault 30 TS årgang 1977
Gode reservedele:
Gode løgter, motor, gearkasse, døre, bagklap, fronthjelm, udstødning samt 4 nye dæk, kun kørt 1000 km.
Ring og hør nærmere bedst efter kl. 19.00
Prisen snakker vi om.
Tlf: 98 41 06 20

Søges.
Renault 5 TS 1400 cc motor komplet.
Peer Sabat.
Tlf: 47 38 43 19.

Sælges
Renault 6 TL 1972 kørt 100.000 km. en ejer, sorte plader, ikke kørt om vinteren.
Sølvmetalic, med rød plys på sæderne. Bilen står i Tønder.
Klavs Vedel.
Tlf: 20 10 76 74.

Sælges.
Til 4CV. Stempel/foringssæt.(også R4)
Baglygter og nr.pladelygter.(replica)
Til R19 4D serie 2.
Reflexstykke på bagklap.(med et lille hul).
Stålfælg 13" m/dæk.
Tagbøjlesæt.
1 stk Michelin 135 x 13 XZX (80% mønster).
Erik A. Nielsen
Tlf: 47 51 27 29.

Købes.
Bagsæde til R4.
Lars Eriksen Tlf: 86 13 61 62.

Sælges.
R8 S reservedelsbil Kr.3500,00 eller i dele.
eks. 4 lygterande - 500,00
4 8S fælge - 600,00
instrum.bord - 1500,00
8S motor kompl.- 1000,00
R8 Major : 2 stk. forstole i gyldenbrun skai, meget fin stand Kr. 50,00 pr. stk.
R25 GTS/GTX : 2 forlygter til
Kr. 300,00 stk.
R25 V6 : Venstre forskærm (som ny)
Kr. 400,00
R5 gl.mod. : 2 orig. nye nakkestøtter incl beslag Kr. 100,00
Kristen Korsgaard
Tlf : 86 48 69 68.

Sælges.
R25 V6 Turbo
Hel bil uden motor og kabine
Kr. 7000,00
Ell. i dele.
Georg Skammeritz
Tlf : 98 64 26 44.

Sælges.
Renault Clio 1,4 Super S. Marts 1996. Km. 48.000, sortmetal, 2 airbags, fjernbetj. centrallås, tonede el-ruder, sportssæder, Denon RDS radio m/singel-CD, 5 Blaupunkt højttalere(incl.subw.), alu-pedaler, carbon gearknop, gearmanchet i læder, 2 x aluhjul(7x15 m/195/45 sommer, 6x14 m/165/60 vinter), Elia sænkningssæt, sportsudstødning, manifold og sportsknast, KN filter, alle service overholdt på aut. værksted, Pava behandlet, langturs og ikke ryger bil.
Prisidè Kr. 105.000-110.000
Thomas Bundgaard
Tlf : 59 44 33 04.

Købes.
Til R8.
Skærme + døre og pladedele.
Sælges.
R5 mange dele + motor/gearkasse 98.000 km.
R8 udbyggede glasfiberskærme.
R8 S-front med frontkøler og mange andre dele.
R10-12 dele. - mest motor.
R14 hel bil, eller som stumper.
R20 motordele + få skærme.
R30 karosseridele + lygter.
Dauphine motor/gearkasse.
Toppakninger til 1200-1400 ccm C-motor.
Yderst billigt.
Morten Pedersen
Tlf : 20 74 71 26 efter kl. 16.00.

Sælges.
Fuego GTX Motor + gearkasse km. ca.170.000
Forkofanger,h+v dør incl.rude og ledn.net, alufælge m/dæk,
samt div.
R8 døre og motorklap.
Michael Poulsen
Tlf : 66 12 66 75.

Sælges.
Renault 25 V6 årgang 1988, skadet i højre side, uden afgift evt. til dele
Pris 11.000,- kr.
Renault 5 Campus årgang 1987, uden afgift
Pris 9.000,- kr.
Reservedele fra årgang 84/87 alt i brugte dele til Renault 25 2 stk. GTS, 2 stk. V6, 1 stk. Renault 11 GTL. Udstødning komplet med monteringssæt til Renault 25 GTS/GTX/V6
Pris 1.800,- kr. pr. sæt.
Brian Kristensen
Tlf: 75 73 31 70

Sælges.
1stk. 5 GT Turbo, årgang 1986 pæn rød, alufælge, motor OK.
Pris uden afgift 12.000,- kr.
Renault 18 GTS 1984 amerikaner model, El-rude hejs, central lås, alu-fælge. Eventuelt til reservedele.
Pris uden afgift 4.000 kr.
Steen Vildbæk
Tlf: 74 56 06 62

Sælges.
Grundet plads mangel, sælges Renault 5 TL 1978. Bilen har fået nye sider, 2 nye forreste bundstykker, nye forskærme samt en del andet plade arbejde er udført. Mangler at færdigsvejse bund + bagbro. Bremser skal laves + 4 nye dæk. En masse dele medfølger.
Pris 6.000,- kr

Sælges.
Renault 30 TS 1978, lidt rust, motor + gearkasse ok.
Værd at bevare.
Pris ca. 10.000,- kr.
Kim Søgreen
Tlf: 20 95 99 76

Sælges.
Til Renault 4 van. div. dele.
Jens Nørby Hansen
Tlf: 75 83 54 32

ARRANGEMENTER.

19. april
Go-kart løb i Grindsted, med Section Renault Sport.

26. april
Swap-Meet City 2. 9^{00} - 13^{00}
Clubben har modtaget en masse dele til biler fra '70'erne.
Kom & giv et bud.

7.-10. maj
Bustur til Renault's 100 års jubilæum.
Afg. 7.maj kl.17.30 Århus.
18.25 Kolding banegård.
8.maj kl. 9.30 Ankomst til hotel i Paris.
Afg.10.maj kl.15.00 Paris.
Turen indbefatter bustur, 2 overnatninger incl. morgenmad + kørsel til arrangementerne.
Kr. 949,00 (dog afhængig af deltagerantal).
Nærmere oplysninger.
Kristen Korsgaard
Tlf : 86 48 69 68.

8. maj
Jydsk-Fynsk autojumble i Gjern.
9. maj
Nordjydsk stumpemarked i Års
Tlf: 98 31 94 02

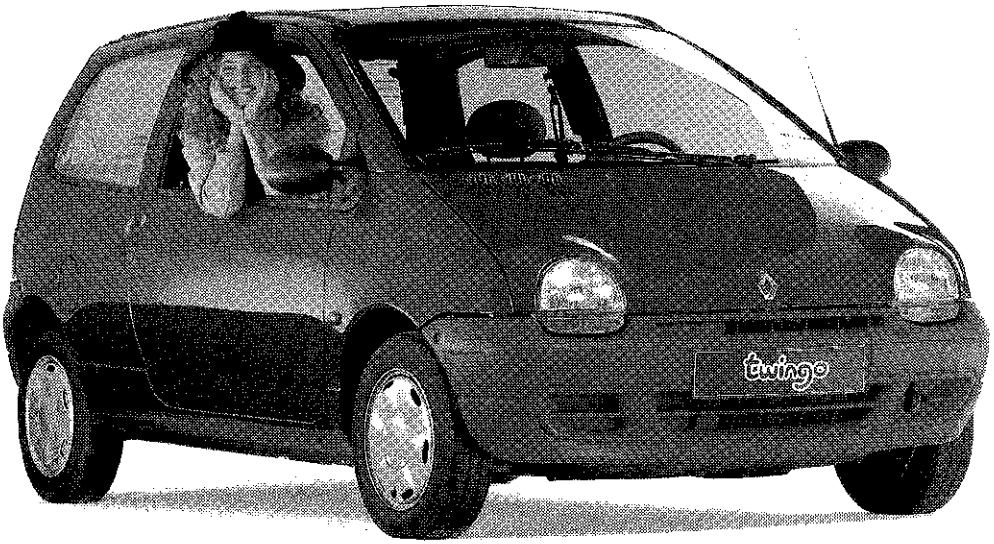
22. - 24. maj
Årstræf 1998, Club Renault Danois
I Fredericia.

21. - 22. juni
Renault 15/17 Deutschland, Renault 100 år
Hotel/restaurant "Mühlenstube"
Neuleiningen-Tal

10. -12. juli
8. Scandinaviske Renault Træf.
Espoo, Finland

28. - 30. maj 1999
Årstræf Club Renault Danois.

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!