Renommé

No.2 årgång 1 Club Renault Sverige

RENAULT

R5 Turbo 2
Pärlemoprinsessan

Vi fyra
Fyra bilar från registret

Långholmen
Färsk info från träffen i Stockholm

Renommé special

R5 30 år i Sverige

Stort reportage med R5 i fokus

No.2 årgång 1

Club Renault Sverige
Sveriges största Renault-klubb öppen för alla Renaulter, nya som gamla.

Redaktion & Grafisk form
Joel Handstedt

Ansvarig utgivare
Mats Dahlberg
08-710 01 20 (dag)
08-740 72 92 (kväll)

Adress
Box 15
127 21 Skärholmen

Postgiro: 485 35 32 - 2

På nätet
www.clubrenaultsverige.com
info@clubrenaultsverige.com

Var god ange källan om du använder någon av tidningens artiklar eller bilder.

Omslagsfoto: Renault 5 från Renaults reklambroschyr.

3 Retro:
4 R5 Special
10 Zoom. Pärlemo-prinsessan. R5 Turbo 2.
12 Vi fyra
14 Träffarna 2003
15 Race & Internettips
16 Långholmen 2003
17 Samarbetspartners
18 Kontaktuppgifter
19 Försäkring

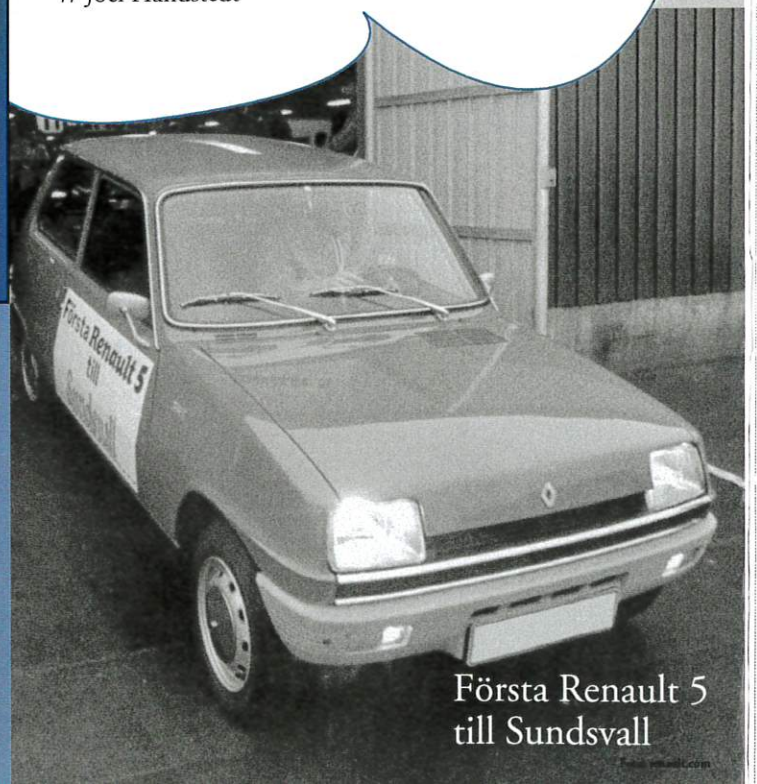
Sommaren är här! Juni är ju månaden då blomstringen är i full gång, vattnet är kanske lite kyligt men sommarhjulen är i alla fall på! Vilken känsla!

Namnet på klubbtidningen blev Renommé.
Vår egen Kalmar-tös Renée Håkansson som så fyndigt kom på namnet hälsar att det tog ett par turer med lexikon och febrilt tänkande innan namnet kläcktes.
Renommé betyder anseende eller rykte vilket passar bra. Dessutom börjar ordet med [ren å] som i Renault. Minst sagt fyndigt!
Styrelsen vill passa på att tacka alla som bidragit med ordförslag. Finns många kreativa personer i klubben har vi märkt.

Nummer två av Renommé innehåller främst R5. R5:an introducerades 1972 och kom till Sverige 1973. R5:an fyller alltså 30 år. Grattis!

Du glömmer väl inte Nordiska Renaulträffen i Mariefred, 11-13 Juli. Det är nämlöigen hög tid att anmäla sig. Mer info finns på sidan 14.

// Joel Handstedt



Första Renault 5 till Sundsvall

Retro:

Reklam för R5 TL
I varje nummer presenterar vi en annons, en reklamkampanj eller något annat som har koppling tillbaka i tiden. Renault har en fantastisk historia som vi gärna sprider vidare. Inte alla som t.ex. vet att Renault är ett av de äldsta bilmärkena i vår tid som dessutom forfarande tillverkar bilar och lastbilar m.m.

Foto: renault.com

1972: Premiär för en liten jätte

Den 28 januari 1972 lanserades Renault 5 officiellt, en bil som blev mycket framgångsrik under sjuttio- och åttiotalen. Renaults recept var välbeprövad teknik i ny design med nya ideer.

Renault använde konceptet från R4, R6 och R16; framhjulsdrift med längsplacerat motorpaket och motorn bakom framaxeln, kombibaklucka samt nedfällbart baksäte. Fjädringssystem med fyra torsionsstavar, längsplacerade fram, tvärplacerade bakom varandra bak. Därför skiljde sig höger och vänster hjulbas med 3-5 cm, beroende på modell. Dubbla triangelarmar fram och bakåtriktade bärarmar bak. På R4 och R6 liggande bakstötdämpare, på R16 och R5 stående.

Precis som R16, hade R5 självbärande kaross med bottenplattan svetsad tillsammans med karossen istället för bultad som på R4 och R6.
Efter flera prototyper, med både tre och fem dörrar, hade man beslutat att satsa på en tredörrars kaross med ganska kort, lätt sluttande motorhuv, där framkanten var neddragen mellan de för R5 specialdesignade Cibié-strålkastarna. En av de första bilarna där även strålkastarna ingick i designen utan extra täckglas.

Integrerade stötsköldar

Renault 5 var först med något som idag blivit en självklarhet; stötfångare integrerade i karossdesignen. De var formade som stora, oömma sköldar bak och fram, tillverkade i glasfiberarmerad polyester,. Enligt uppgifter från Renault, kunde stötfångarna fånga upp sammanstötningar i 7 km/t utan att stötfångarna skadades och upp till 13 km/t utan skador på karossen.

Framslipad ur ett stycke

Med undantag för de stora "klossarna" för nummerskyltbelysningen på bakluckan, ett arv från Renault 12 Kombi, såg hela karossen ut att vara framslipad ur ett stycke. Strålkastare, stötfångare, bakljus, rutor, allt samverkade på ett helt nytt sätt.

Inte ens yttre dörrhandtag störde karossidorna. Dörrarna öppnades med tryckknappar och med fingergrepp försänkta i karossidorna bakom dörrarna.

Luftig interiör

Liksom på R16 saknades en stor, utbyggd instrumentpanel. Direkt innanför vindrutan var plåten dragen nästan rakt ner mot fotutrymmet och klädd med ribbmadrasserad vinyl. Allt för att ge en luftig interiör och stort avstånd till islagsytorna, i händelse av krock. Även den tvåekrade ratten hade en skyddsplatta i samma ribbmönster som panelen. De stora fönsterytorna gav god sikt och underlättade i stadstrafiken.
Ett stort soltak fanns att beställa för den som ville åka mer öppet. En ganska enkel konstruktion av canvas, fäst i en ståltrådsbåge i framkant, som fälldes bakåt och veks eller rullades ihop. När taket var öppet syntes den ca 2cm höga förstyvningskanten, som samtidigt fungerade både som spoiler och läckageskydd. Öppningen började strax bakom solskydden i kupén och sträckte sig till i höjd med baksätets framkant.

Koncentrerad instrumentering

"Instrumentbrädan" var byggd som en rektangulär, koncentrerad konsol i plast mitt framför ratten och sammanbyggd med rattstångskåpan till en enhet. Både den rektangulära instrumentgruppen-med nästan kvadratisk hastighetsmätare, strömbrytare, ratt/tändningslås (på vänster sida), spakar för ljusomkopplare och blinkers, fanns i konsolen, som dessutom innehöll ett avläggningsfack för småsaker. Vindrutespolaren manövrerades med gummituta på golvet och vindrutetorkarens knapp satt "på fingertoppsavstånd" från ratten på konsolens högra sida.
Till vänster under det madrasserade partiet fanns värmekran, ventilationsreglage och choke. Tre lika dragreglage med handtag i olika färg, svart, rött och blått (ändrades på 73 års modell till runt chokehandtag och två svarta reglage med röd eller blå färgmärkning). Under reglagen ett öppet mindre handskfack och säkringsboxen. Passagerarsidan hade ett likadant, men större, öppet handskfack ovanför fotutrymmet. Utrymmet i mitten upptogs av den indragna torpedväggen, motorns bakkant låg ungefär i nivå med handskfackens framkant. På vardera sidan om torpedväggen fanns spakar att ställa om mellan defroster och fotvärme, individuellt mellan höger och vänster sida. Mitt i panelen, ovanför växelkryckan, fanns ett friskluftinsläpp, ställbart i sidled, och under växelspaken satt den -dåförtiden- oundgängliga askkoppen och handtaget för huvöppningen.
Handbromsspaken var placerad mellan stolarna och hanterades på vanligt sätt, men handbromsen verkade på framhjulen på 5L, som hade trumbromsar runt om.

Liten utanpå –stor inuti

Trots hela 240 cm hjulbas var bilen bara 350 cm lång med minimala överhäng. Med 152 cm bredd gav den ändå fyra personer hygglig plats, faktiskt klassad som femsitsig(!). Framstolarna, som hade ganska korta ryggstöd, vickades uppåt/framåt som en enhet för passage till baksätet.

1972-73. Två modeller, två motorer

Till en början fanns det två olika motorer och två utrustningsnivåer att välja mellan.
I R5 L för den franska marknaden, satt den trelagrade motorn från R4, numera på 782cc och i 5L trimmad från 27 till 33,5 hk DIN, men fortfarande 4CV (skattehästar). De R5 L-modeller som gick på export hade samma motor, men lilla R6 -motorns 2,2 mm större cylinderfoder, som gav 845 cc volym (5CV) och 34 hk DIN, senare ökat till 38 hk.
R5 TL hade den femlagrade motorn från spanska Renault 6 på 956 cc och 43 hk DIN, senare 44 hk (ursprungligen från R8), som klarade 135 km/tim toppfart.
I R5 L satt kylaren ovanför kopplingskåpan och kyldes av en remdriven fläkt, medan TL-modellen, precis som R6 TL, hade kylaren placerad längst fram i motorrummet med en termostatreglerad, elektrisk

Forts. nästa sida

kylfläkt monterad direkt på kylaren. Dessutom hade 5 TL växelströmsgenerator.
En annan viktig skillnad mellan 5 L och 5 TL var att TL hade skivbromsar fram (samma som R6 TL).

Normalt 4-växlad, med krycka. Golvspak extrautrustning

Båda R5-modellerna hade den nya Renault 6-lådan som kom hösten 1970, typ 354, 4-växlad med gjutjärnshus och normala lägen med backen till höger om 4:an, men med olika drevsatser, beroende på motorernas olika rotationsriktning. I båda modellerna sköttes växlingen med den karakteristiska "paraplykryckan" mitt i panelen. Golvspak erbjöds till TL-modellen som extrautrustning under de första åren.
Andra skillnader mellan 5 L och 5 TL; Framstolarna hade fasta ryggstöd på 5L, steglöst ställbara ner till

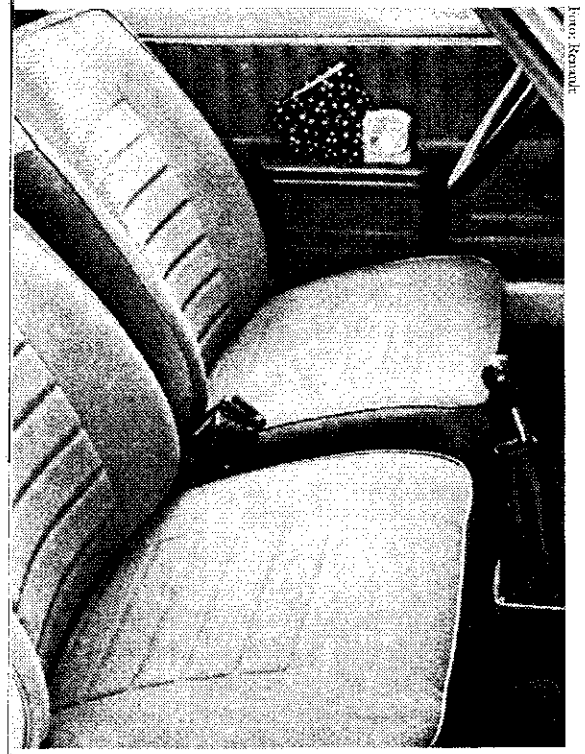


Foto: Renault

bäddläge på TL. Mot tillägg kunde klädsel i konstläder levereras. Klädseln, som kombinerades med ett antal karosserifärger, var tidstypiskt nog knallorange - och slät och blank!
Även tygklädda bilar hade dörrklädslarna och de konstläderklädda stolssidorna i blank vinyl på de tidiga årgångarna 72 och 73.
En viktig egenskap hos många Renault-modeller, även hos R5, var den låga bränsleförbrukningen. Därigenom klarade sig Renault bra när oljekrisen närmade sig.

Glada färger –äkta 70-tal!

Den första färgen som användes för att marknadsföra R5 i färg, 1972, var en tomatorange nyans med brun tygklädsel eller blank, orange vinylklädsel. Övriga glada färger var bl a limegrön med mörkgrön tygklädsel, gräsgrön metallic med brun klädsel och vit med brun klädsel.

Svenska R5TL 73-75, skillnader

Till Sverige importerades endast 5TL. På de svenska bilarna, 73-74, var mittunneln utbyggd ner till golvet och hade en annorlunda askkopp och huvreglage plus ett extra värmereglage. Det var en värmekanal för baksätespassagerarna.
På de svenska bilarna var torkarknappen ersatt av ett kombireglage med två hastigheter och kontakt för elspolare. Dessutom var elbakruta standard, liksom golvspak för växellådan.
De flesta av de första 80 bilarna, som levererades till återförsäljarna i Sverige våren 1973, var tomatröda med brun tygklädsel. Vid en stor återförsäljarträff i Helsingborg fick varje återförsäljare kvittera ut "sin" Renault 5 för att därifrån köra hem bilen till kommande introduktionshelger. Varje bil hade text på dörrarna som berättade "den första Renault 5 i.." och ortens namn.
Orangeröda R5 TL 73 var därför ganska vanligt förekommande under några år i Sverige. Övriga färger 1973 var midnattsblå med brun inredning, limegrön med mörkgrön inredning, gräsgrön metallic med mörkgrön inredning samt ett fåtal vita bilar. ASAB, städbolaget, var stor kund hos Renault under 70-talet och köpte alltid vita bilar.
1974 ersattes den limegröna av citrongul, den gräsgröna metallicen ersattes av en guldgrön nyans och en intensiv, babyblå nyans ersatte den mörkblå. Den tomatröda blev blodapelsinorange ("televerksorange"). 1975 försvann den guldgröna metallicen och ersattes av en chokladbrun metallic och den babyblå ersattes med brandkårsröd.

Rosad i pressen

I pressen höjdes Renault 5 i de flesta fall till skyarna. Även om priset tycktes vara litet högt, menade de flesta journalister ändå att R5 var en framtidsbil. En bil, konstruerad som en bur och med ett antal andra egenskaper som höjde säkerheten, var värd ett högre pris. Även komfort, prestanda och den låga bränsleförbrukningen var välsedda egenskaper.
En del kritik yttrades om kupébuller och ventilationssystemets manövrering. Modellåret 1974 flyttades värmereglagen till mitten av bilen. Vidare fick nu 5 TL golvmonterad växelspak som standard.

1974.
Femma med större motor, LS

Våren 1974 kom en ny, sportigare modell, R5 LS. Den hade 1289 cc-motorn från R12 TS, men vässad ytterligare fyra hk till 64 hk DIN. En pigg bil, samma 0-100 tid som stora R16TS, 13 sekunder, och toppfart 155 km/h, tack vare en högre slutväxel än TL. 5 LS vägde 10 kg mer än 5 TL.
Bromssystemet hade anpassats för högre prestanda genom att bromsservo var standard. Utvändigt kändes 5 LS igen på de bredare, 4,5 tums skulpterade fälgarna utan navkapslar med kromade hjulmuttrar, därtill torkare och spolare för bakrutan, strålkastare med inbyggt halogenfjärrljus (Cibié "känguru") och LS-emblem i dekorfolie på motorhuvens vänstra framkant. En smal dekorrand var lagd ca 4 cm under fönstrens nederkant hela vägen fram till ca 5 cm bakom strålkastarna.

Varvräknare standard

Invändigt fanns en ny instrumentgrupp med varvräknare - fortfarande rektangulär- placerad mitt i instrumentgruppen. För att varvräknaren skulle få plats, flyttades radien med strömbrytare från instrumentkonsolens högra sida till en liten utbyggnad till vänster om konsolen. Dessutom var ratten konstläderklädd och de ribbmönstrade partierna på ratt och instrumentpanel hade ersatts av kräppmönstrad vinyl. Dessutom tillkom cigarettändare intill askkoppen. Och varningsblinkers som standard!
En bakre ljuddämpare var monterad som komplement till den ordinarie under vänster framskärm och avgasröret mynnade därför nu bak på vänster sida, istället för framför vänster bakhjul, som var standard på 5L och TL i Frankrike. (Svenska bilarna hade alltid avgasmynningen bak, p g a de svenska fordonsbestämmelserna.) Bakrutetorkare med elspolare erbjöds som originalmonterad extrautrustning.

En halv miljon R5 på två år

Efterfrågan på Renault 5 hade vuxit så starkt redan från start, att i mitten av 1974 tillverkades exemplar nummer 500 00. Varje dag rullade 1400 exemplar av banden i Bryssel och Flins.

1975.
Renault 5 TS, lyxigare prestanda

Renault 5 LS blev inte långlivad som modell. Våren 1975 ersattes den av 5 TS, som kallades "Stålmusen" i Sverige. Tekniskt sett var bilarna lika, men 5 TS var ännu bättre utrustad. Framstolar med höga ryggstöd och integrerade nackskydd av samma modell som R12 TS, integrerad radiokonsol, damask i konstläder runt

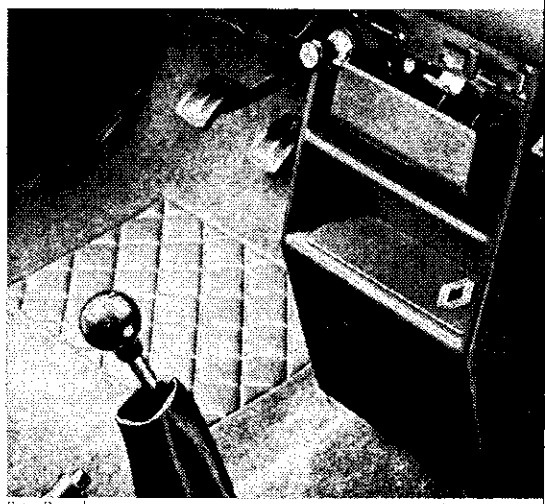


Foto: Renault

Forts. nästa sida

växelspaken. Dessutom färganpassade textilmattor på golvet och motortunneln istället för svarta gummi- och vinylmattor. Dubbla, automatiska backljus (i samma "klossar" som skyltbelysningen) och (från 77 års modell) öppningsbara sidorutor bak – med limmade gångjärn.

Att det var en TS som kom, visade en TS-dekal i framkant på motorhuven på 76 och 77 års modell.

Med 5LS och TS ersatte Renault den tidigare Gordini-cupen som entypsklass och flera märkes-cuper för R5TS-bilar kördes runt om i europa under ett par år, även i Sverige.

1976 R5 i Sverige, TS och TL

De nya svenska avgasbestämmelserna gjorde att Svenska Renault fr om 76 års modell importerade 5TL med den trelagrade 5L-motorn på 782 cc och 33,5 hk DIN. Under 800 cc behövdes ingen avgasrening. (Samma hände med R4, motorvolymen sjönk från 845 cc till 782 cc, men där var effekten i princip oförändrad.) Dessutom fick 5TL, för första och enda gången i svenskt utförande, samma växelspak som första franska femmorna, paraplykryckan modell R4/R6.

5TL fanns i det svenska modellprogrammet mest för att kunna skriva ett lågt "från"-pris. All marknadsföring koncentrerades på nya, pigga 5TS –"Stålmusen". 5TS hade, trots de svenska avgasreningsbestämmelserna, samma effekt som på övriga marknader och enda noterbara skillnaden på motorn var att de svenska bilarna hade ett "elektriskt tomgångsmunstycke". Munstycket var försett med en elektromagnet, som stängde av bränsletillförseln när tändningen slogs ifrån.

1976.
Renault 5 GTL

Våren 1976 presenterades den nya ekonomimodellen 5 GTL. R5 GTL var lätt att känna igen på de kraftiga skyddslisterna längs sidorna, som såg ut som en förlängning av stötsköldarna, och på backljusen och fälgarna från 5 TS. Inredningen var i stora drag lika som på 5TL, men med textilmattor, radiokonsol och klädd ratt från TS. Mot tillägg spolare och torkare för bakrutan. Egentligen var detta en europeiserad variant av USA-femman.

En nyhet i interiören, som även infördes på bl a 5TS i Sverige 1977, var de kombinerade armstöden och dörrfickorna på framdörrarna. Fanns kvar t o m 1979 års modell.

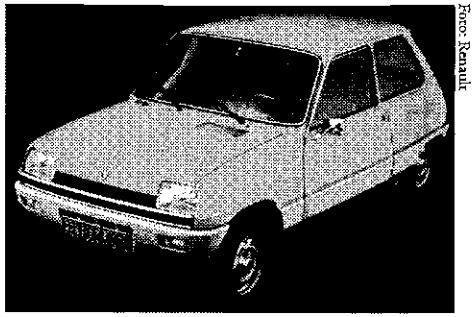


Foto: Renault

1300cc – 44hk DIN. Kraft på lågvarv

Under motorhuven satt samma 1289 cc-motor som i 5 TS, men effekten var samma som i R5TL med 956 cc, 44 hk DIN, p g a annan kamaxel och 28 mm enkelförgasare. Men max vridmoment redan vid 2.000 varv och toppeffekten vid 5.000 v/min, gjorde att bensinförbrukningen blev lägre än för övriga 5-modeller. Dessutom hade den fyrväxlade lådan ännu högre slutväxel, som dels sänkte ljudnivån i bilen, dels bidrog till att toppfarten ändå var något högre än för 5TL.

I 5GTL hade man samma varv i ca 90 km/tim som 5TL och 5L använde vid ca 70 km/tim och 5TS i 80 km/tim. För att accelerationsresurserna inte skulle bli alltför lidande, monterades 135x13 däck istället för TS-modellens 145x13.

Resultatet blev en ekonomisk bil både i stads- och landsvägstrafik. 0,44 l/mil i 90 km/tim, 0,67 vid 120 konstant fart.

GTL i Sverige

44-hästars 5GTL kom aldrig till Sverige. Däremot fanns en svensk variant som hette GTL 1977, som i princip var en 5 TL med TS-motor och USA-modellens framstolar med smala, integrerade nackskydd, ingen radiokonsol och utan varvräknare. Detta som ett mellanting mellan den "dyra" 5TS och den "svaga", svenska varanten av 5TL fr om 76 års modell. Blev ingen succé, prisskillnaden till TS var alltför liten.

Från och med modellåret 1977 omfattade R5-serien versionerna L, TL, GTL, TS och Alpine. Dessutom fanns "skåpbilsversioner" (normala karosser, men utan baksäte, Societé) på basis av L och TL. Och nu utrustades alla Renault 5 modeller med golvväxelspak.

1976.
Renault 5 Alpine, A5

R5TS var förhållandevis snabb för sin tid, men mycket vill ha mer. Våren 1976 introducerades därför Renault 5 Alpine, med femväxlad låda, 93 hk DIN och 170 km/tim toppfart.

Motor och låda "från hyllan"

Under motorhuven hade R5 Alpine motorn från spanska Renault 12 på 1397 cc (samma motor som svenska R12 fick till 76 års modell p g a avgasreningsbestämmelserna), men försedd med en ny cross-flow topp med hemisfäriska förbränningsrum, (snarlik 8 Gordini). Den femväxlade lådan kom från R16TX.

Motorn hade insugsröret med en tvåstegs-Weber på samma sida som tändsystemet. Därför fanns inte längre plats för reservhjulet under motorhuven. Reserven placerades istället till höger på golvet i bagageutrymmet. Avgassystemet utformades som ett 4-2-1 system, med en främre, platt ljuddämpare under golvet fram och en stor dämpare på tvären mellan bakhjulen. Därmed fick 5 Alpine avgasutsläppet bak på höger sida istället för på vänster, som övriga modeller.

Svarta stötsköldar med integrerad spoiler fram

Till en början levererades 5 Alpine bara i svart med röda dekorlinjer och A5 monogram. Även stötsköldarna var svarta, istället för gråbeige som på övriga R5. Den främre stötskölden hade byggts ut något, p g a den längre växellådan, och försetts med integrerad spoiler och utrymme för små, rektangulära dimljus (Cibié modell 35). Vidare hade även Alpine backljus-"klossarna" från 5TS och 5,5 tums fälgar med 71-75 12TS/12 Gordini-design. Något sänkt fjädring med hårdare torsionsstavar och andra stötdämpare monterades för att förbättra väghållningen. Ventilerade skivbromsar fram, samma som på R12 Gordini, R15TS, R17 och R20, monterades för att matcha de ökade fartresurserna.

En föraning av R14

Interiören gick i rött, i stort sett lika som 5 TS-modellens, men med instrumentsiffror och markeringar i cirkelform och vit/röda mätarnålar. Ratten var 4-ekrad, konstläderklädd och av en helt ny modell. Ett par månader senare kom förklaringen till den nya ratten, då Renault 14 presenterades. Senare fick A5 en treekrad, läderklädd sportratt med hålade ekrar.

Sverige fick tji

Pga de svenska avgasbestämmelserna och krasst räknande från marknadsavdelningens sida, importerades aldrig R5 Alpine till Sverige. I stället såldes under ett par år specialserier av R5TS med A5-dekor, 3-ekrad ratt och Amil lättmetallfälgar.

R5 Alpine ersatte snabbt 5TS i Renault-cup tävlingarna utanför Sverige. För tävlingsutförande utrustades 5 Alpine Cup-bilarna bl a med lägre slutväxel, skivbromsar även bak (vanliga femmans framskivor och bromsok från 12/17 Gordini), och bakre bärarmar med negativ camber.

Detta får avsluta vår serie om R5 för denna gång. Det återstår en hel del, så vi ber att få återkomma med mer R5-historia i senare nummer av Renommé.

Källa: Lademanns Renault Lexikon.

Faktabearbetning i efterhand: Leif Hurtig (#4).

Zoom

Pärlemoprinsessan, R5 Turbo2

Ut ur garaget rullar ett tyst och anonymt monster. För att göra bilden lite bättre kallar vi henne pärlemoprinsessan, R5 Turbo2 av 1985 år modell. Gissa färgen på lacken?

Pärlemoprinsessan? Nytt namn på R5 Turbo2? Varför inte...

Lacken är speciell, inte vit, inte grå. Vit med skiffer i, pärlemo helt enkelt. Turbo2:an kom efter succén med Turbo1. Till det yttre var de likadana, men Turbo2 hade Alpine5 Turbo-modellens interiör, inga aluminiumdetaljer i karossen.

Exemplaret som stod på Stockholms Bilsalong i april är en -85:a, rullat 800 mil. En ren samlarbil alltså. Intresset för den visade sig större än väntat.

Ett flertal personer kom fram och frågade var de kunde skaffa en sådan.

Många hade sett den på teve på 80-talet. Det var ju en värsting på den tiden.

Motorn levererar respektabla 160 hästkrafter. Den väger dock endast 970kg, så det trycker på bra ändå. Fram finns domkraft, reservhjul, oljekylare och luftintag till kupén. Det känns tomt under huven fram för att vara en "TL".

Motorn är mittmonterad, precis som dagens Clio V6. Clio V6 har ju tydliga drag från sin 80-tals föregångare.

R5 Turbo 2 tillverkades i 3499 exemplar mellan 1982 och 1986. 1983 kom en "Tour de Corse"-version med 240 hk och 1985 kom ytterligare en specialversion: R5 Maxi Turbo med 1586 cc och 350 hk.

Maxi Turbo blev populär hos publiken med sitt feta uppträdande i rallysammanhang.

Idag finns en handfull Maxi Turbo kvar.

- Såg en Maxi till salu för 90.000 Euro, ca 830.000 kronor, kommenterade en besökare på Bilsalongen.

Fakta om R5 Turbo 2:

Motor: 4cyl, på 1397cc, BOSCH K-Jetronic. Luftkyld Garett T3 turboaggregat. Borr/Slag: 76x77 mm. Effekt: 160 hk vid 6000 varv/min. Vridmoment: 209 Nm vid 3500 varv/min. Kompression: 7,0:1. Prestanda: 0-100 km/h: 6,4s. 0-1000 m: 27,8s. Toppfart: 210 km/h. Transmission: 5-vxl manuell låda, bakhjulsdrift. Tjänstevikt: 970 kg.

Pärlemoprinsessan är verkligen en blickfångare. Porsche m.fl. släng er i väggen. Ute på vägarna har den full respekt, trots att den har ett decennier på nacken. Att finna en likadan, lika fin, är nästintill omöjligt.

Just detta exemplar togs in i Sverige i november -85 som ny. Nuvarande ägaren i Stockholm köpte den sedan i januari 1986. Prinsessan rullades snabbt in i varmgarage där den stått avställd och haft det skönt i värmen. Det är klart, vissa vill ju se den på vägen, med fullt laddtryck.

Skattekvittot sitter förresten kvar från 1985. Kultförklaring.

Pärlemoprinsessan rullade dock ut ur garaget 1999 till Nordiska Renaulträffen för att få sig en glimt av solen i Mariefred.

Njut dess former. I detta skick kommer du nog aldrig att se en R5 Turbo 2 igen.

Vi fyra
- fyra bilar från registret

Renommé är medlemmarnas tidning, självklart ska vi presentera ett par bilar från medlemsregistret! Vi har sammanställt fyra med bilder från vår numera fina bildbank.

R17TS Coupé, 1973

Ägare: Peter Nielsen (#515), Helsingborg.
Motor: 1565cc, renoverad-00, lackade kåpor, gul-kromaterade skruvar, elektronisk tändning (msd 5) och msd tändspole, planad topp, krom-molybden-stötstänger och övriga delar något lättade och vägda, tvättbart sportluftfilter, extraktorgrenrör och 2" avgassystem.
Växellåda: 5vxl, original, kortade vxl lägen.
Övrigt: Bilen har ej varit rostig, men har plockats isär, dellackerats och förfinats med nya eller renoverade delar. Förra ägaren körde på bana med den i klubbtävlingar men höll den i acceptabelt skick. Bilen fick 2:a pris på Nordisk Renault-träff på Jylland 2001.

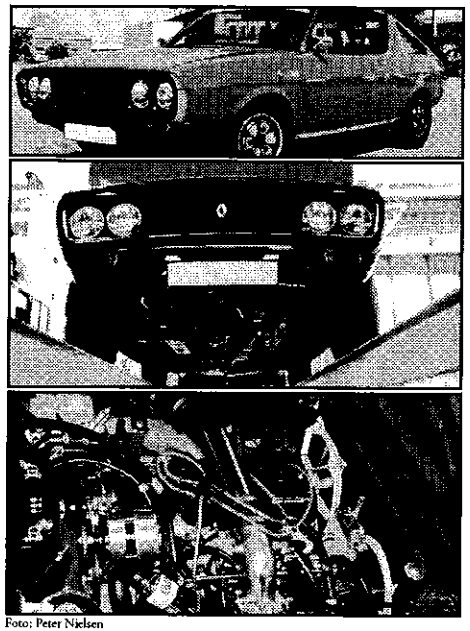


Foto: Peter Nielsen

R10 Major R1190, 1967

Ägare: Mathias Asp (#709), Växjö.
Kaross: 4 dörrars sedan. Renoverad med nya plåtskärmar runt om.
Motor: Rak, 4-cylindrig svansmotor, slagvolym 1108 cc (688-02).
Växellåda: 4-växlad helsynkroniserad.
Framvagn: Spiralfjädrar, hydrauliska teleskopstötdämpare, krängningshämmare.
Bakvagn: Pendelaxlar, avfjädrade med spiralfjädrar, hydrauliska teleskopstötdämpare och gummibuffertar.
Övrigt: Bilen är renoverad och i trafik. Den har haft 3 tidigare ägare och har endast rullat ca 6600 mil sedan ny.

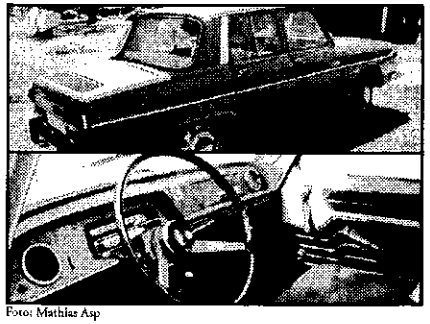
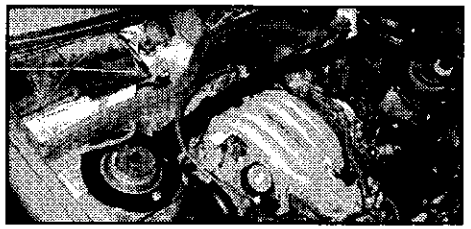


Foto: Mathias Asp

R5 GTE 1988

Ägare: Jerk Andersson (#930), Orsa.
Motor: GTE original, minus kissen. Direkt sportfilter från JR och det ska bli 2,5" sport system inom en snar framtid.
Växellåda: 5-växlad manuell.
Framvagn: Byggt eget krängningsstag vilket tillåter lite högre fart i kurvorna :)
Lack: Blå metallic
Övrigt: På gång är att fixa till utsidan på bilen så den blir lite vackrare. Ska bygga om huven och spoilern fram och så blir det neon under.



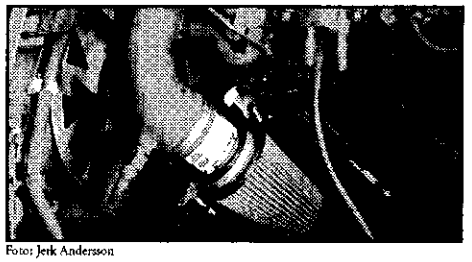


Foto: Jerk Andersson

Avantime Privilège 3.0 V6 Auto, 2002

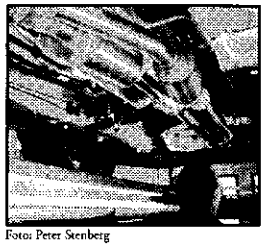


Foto: Peter Stenberg

Ägare: Peter Stenberg (#908), Stockholm.
Kaross: Coupé, 2 dörrars hardtop (ingen mittstolpe mellan sidorutor) 5-sitsig. Motorhuv i stål, takbågar och takbeklädnad i eloxerad aluminium. Tak i glas, varav hälften öppningsbart.
Motor: L7X, V6, 2946cc, 210 hk vid 6000 v/min.
Växellåda: Framhjulsdrift, 5 stegad adaptiv automatlåda (proactive) med möjlighet till manuell växling.
Lack: 549 Bleu Illiade metallic (Peinture métallisée).
Inredning: Sandfärgad (Selleri cuir Beige Sahara), helläder med präglat skinn i sitsmitt. Ratt och delar av paneler i svart. Aluminiumlister i panel och dörrar.

Foto: Joel Handstedt

TRÄFFAR 2003

Vi kommer försöka hinna med så mycket som möjligt denna säsong och förhoppningsvis kommer så få event som möjligt att krocka med varandra. Det gäller ju att planera i god tid!

Strippkörningar

Bilsports "En dag på strippen" i Tullinge 2003-06-14 Joel & Co. ska även försöka hinna med Lazzat.nu's stripp- och RS-körningar. För er som gillar fart och fläkt!
Kontaktperson: Joel Handstedt (#21),
telefon dag: 073-580 29 88

Nordisk Renaultträff

2003-07-12 - 07-13
Träffen äger rum helgen 12-13 juli 2003 men ankomstdag den 11 juli.

Bokningsalternativ 1: Två nätter (fredag till lördag, lördag till söndag) inkl. frukostar, lunch och middag på lördag. Tag med eget sänglinne.
Pris: 1100:- per person
Bokningsalternativ 2: En natt (lördag till söndag) inkl. frukost, lunch och middag på lördagen. Tag med eget sänglinne.
Pris: 800:- per person.
Bokningsalternativ 3: Endast lunch och middag på lördagen. Pris: 430:- per person.
Bokningsalternativ 4: Du campar i tält eller husvagn. Pris: 50:- per tält eller vagn. Lunch och middag 430:- per person. WC och dusch finns, tyvärr ingen extra el.

Kontaktperson: Mats Dahlberg (#568),
telefon kväll: 08-740 72 92

Anmälan till Lars Cedlén,
E-post: lars.cedlen@bredband.net
Telefon: 070-647 30 16 eller 08-647 82 61

Nytt infoblad med dagsprogram och aktiviteter finns under Träffar på vår webbplats www.clubrenaultsverige.com
Sista anmälningsdag är 30/6

Calmar Classic

2003-07-12
Infaller tyvärr samma dag som Nordisk Renaultträff. Öppen för alla äldre bilar, dock kommer vi ej ha någon representant på plats, men du är självklart välkommen med din veteranbil om du ej har möjlighet att besöka Mariefred och Nordisk Renaultträff.

R5

2003-08-02
Första R5-träffen kommer bjuda på många fina R5:or. Träffansvariga Mats Nilsson (070-345 87 60) och Jonas Tengner (070-733 20 73) vet mer om plats och tid.

Ekeby, Eskilstuna

2003-08-31
Detaljer kring träffen på Ekeby flygfält kommer presenteras i nästa nummer av Renommé.

Banrace & Backtävling

Foto: Joel Handstedt

Kinnekulle Ring

30/5. Bankalas tillsammans med GöteborgsSportvagnsklubb. På plats var två Clio16V, tre stycken ClioSporter och Stellans röda alpine. Fler bilar efterfrågades, blir vi fler nästa år måntro?

Foto: Joel Handstedt

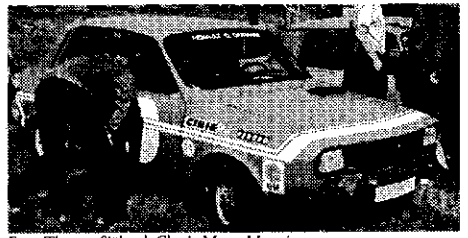


Foto: Thomas Sjölund, Classic Motor Magasin.

Foto: Thomas Sjölund, Classic Motor Magasin.

Ånnaboda backtävling

1/6. Mats Dahlberg (#568), tillika klubbens ordförande, ställde upp med sin R12 Gordini i årets backtävling i Ånnaboda.

Världspremiär för Scénic

Världspremiär för nya Scénic. 80st pressbilar finns, fram till i juli, till förfogande för motorjournalister från hela världen. Lars Aldebo (#610) plåtade sju av dem uppradade i Sigtuna.

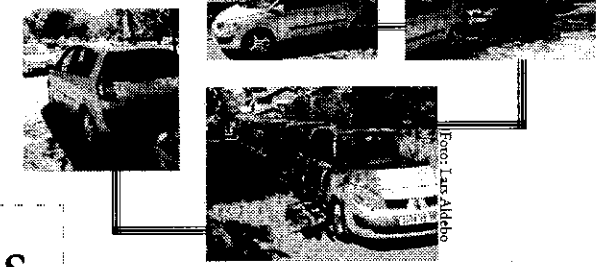


Foto: Lars Aldebo

Internettips

Besök gärna Magnus Bjelks (#66) och hans eminenta och faktaspeckade webbsida om R16 ▸ **www.r16site.com**

För alla R19 älskare finns tröst på denna webbsida. På engelska. ▸ **www.renault19.com**

Thomas från Danmark har en bra sida med info om blandade Renault Sport-bilar. På engelska ▸ **www.alpine-renault-gordini.dk**

R8 Gordini Roadster. Ett annorlunda bygge. På svenska ▸ **www.drive.to/gordini**

En del tyska Renault Espace-entusiaster håller till här ▸ **www.renault-space-car.de**

Samarbetspartners

Klubben samarbetar med ett flertal företag inom olika kategorier. Var beredd på att uppge namn och medlemsnummer för att utnyttja rabatterna.

Autofrance

AUTOFRANCE AB

Din specialist på Renault reservdelar
Benny Andersson
Epost:
benny.andersson@mbox326.swipnet.se
Telefon: 042-20 16 20 (dag)

Däckspecialen Stockholm

Däckspecialen i Stockholm AB

Däck och fälg till din Renault!
Michelin, Continental, Nokian, Falken m.fl.
Telefon: 08-645 77 66 (dag)
E-post info@dackspecialen.se

MH Styling AB

Vi erbjuder styling och tuningprodukter från flera av världens bästa producenter. Endast original, ej några kopior. Fördelen framför billiga kopior är att Du får passform, kvalité och slipper extraarbete.
Mathias & Hasse
Telefon: 031-40 55 22 (dag)
Epost: info@mhstyling.se
Webbsida & E-shop: www.mhstyling.se

Nääs Bilservice

NÄÄS BILSERVICE

Utför allt från vanlig service till mer avancerade arbeten på din Renault. Mer än 35 års erfarenhet från Renault.
Anders Udd
Telefon: 08-643 09 10 (dag)

Plastkonvertering AB

Allt inom bildekor, sofilm, skyltar och dekaler. Vi tar bl.a. fram originalklistermärken till din entusiastbil från Cibié, Renault, MonteCarlo, Williams och liknande.
Mats Dahlberg & Jonas Tengner
Telefon: 08-710 01 20 (dag)
E-post: info@plastkonvertering.se
Webbsida: www.plastkonvertering.se

SAM Bilmode

SAM bilmode

Allt från chip och luftfilter till komplett kjolpaket och sänkning. Vi erbjuder medlemmar i klubben 15% rabatt på hela EBC's sortiment av bromsdetaljer. Beställning via telefon eller e-post
Telefon: 031-708 26 80 (dag)
E-post: info@sambilmode.se
Webbsida: www.sambilmode.se

Södermalms billackering

Professionell lackering. Allt från hela karosser och delar till små detaljer såsom lister, inredningsdetaljer m.m.
Telefon: 08-646 75 90 (dag)

Bildesign.se

Medlemmar erbjuds 10% rabatt på ordinarie priser i e-shoppen mot uppvisande av gällande medlemsbevis.
Johan Hallin & Johan Nordlund
E-post: info@bildesign.se
Webbsida och E-shop: www.bildesign.se

Långholmen 2003

Foto: Joel Handstedt

Vilken dag! Väl inne på parkeringen rades bilarna upp. Sammanlagt 24 Renaulter med ägare samlades, vilket var över förväntan! Förra året var vi nämligen 12-13 bilar. Mycket trevligt. Det blev ju inte sämre av att solen höll i sig hela dagen...

Peter & Owe tillika träffansvariga grillade vid 12-blecket korv och höll låda med lite info vad som skulle väntas komma under dagen. GoCart och rally stod på programmet.

Peter Stenberg dök upp i sin maxade Avantime. Bilen blev självklart träffens dragplåster tillsammans med R5 GT-Turbobilarna och Caravellen i utställningsskick.
Timmarna gick och det blev dags för gruppfoto. Taket på Volvon höll för fotografen medan en widescreen-bild togs.

Efter allt snack var det dags för action. GoCart-banan vid Hammarby sjö hade hyrts. Det blev två heat med vardera 8 personer och 12 minuters körning. Tufft och minst sagt svettigt för några av deltagarna.
Efteråt diskuterades det häftigt om kurvtagningar, spåval och prejningar. Kul!

Dags för nästa etapp, rallycross.
Botkyrka-banan erbjöd oss ett par varv med Jonas rally R5 GT-Turbo. Även här var det svettigt, inte minst för Jonas som fick köra hungriga åkare två varv runt den knixiga banan.
Tack Jonas för uppvisningen och vad bilen gick för. Hoppas också att kartläsarna fick sig en omgång turbohästar i ryggen.

Ett gemensamt kurr gick sedan runt i publiken. Dags för mat för de som ville. Det blev en restaurang vid Vanadisplan inne i Stockholm. Gott och mättande efter en lång dag. När vi sedan klev ut mätta och belåtna kom ett par droppar från ovan. Nu får det gärna regna tänkte säkert en del... men inte nästa år, för då är det dags igen.

Klubben vill passa på att tacka alla glada besökare, dess bilar och träffansvarige för ett med beröm väl godkänt arrangemang. Tack tack!

> Efter allt snack var det dags för action.

Owe "grillmaster" Kihlstedt. Notera maffiga grill-handsken.

Jonas med sin R5 GT-Turbo visade vart skåpet skulle stå.

Modellspecialister

Bilmodell	Kontaktperson	Telefon
R4	Owe Kihlstedt	070-693 43 39
R5 Turbo 1 och 2	Peter Bergqvist	070-997 19 05
R5 Alpine, R5 Alpine Turbo	Mats Nilsson	070-345 87 60
R5 GTE, R5 GT Turbo	Mats Nilsson	070-345 87 60
R8 Gordini, Dauphine, Spider	Mats Dahlberg	08-710 01 20 (dag)
R10	Mattias Asp	070-296 09 84
R11 och Fuego	Dennis Håkansson	0499-242 42 (dag)
R15, R17	Peter Nielsen	0733-36 77 14
R16	Anders Udd	08-643 09 10 (dag)
R21, R25	Dennis Håkansson	0499-242 42 (dag)
Laguna, Safrane	Dennis Håkansson	0499-242 42 (dag)
Mégane, Scenic	Dennis Håkansson	0499-242 42 (dag)
Espace, Floride, Caravelle	Dennis Håkansson	0499-242 42 (dag)
R12, R18, R19, R20, R30	Anders Udd	08-643 09 10 (dag)
Kangoo	Anders Udd	08-643 09 10 (dag)
Alpine	Stellan Östlingh	070-541 41 14
Clio, Clio 16V, ClioSport	Joel Handstedt	073-580 29 88
4CV	Leif Hurtig	08-623 11 26
Twingo	Leif Hurtig	08-623 11 26

Styrelsen

Ordförande	Mats Dahlberg	08-710 01 20 (dag) 08-740 72 92 (kväll)
Sekreterare	Owe Kihlstedt	070-693 43 39
Kassör	Mats Nilsson	070-345 87 60
Ledamot	Peter Bergqvist	070-997 19 05
Ledamot	Joel Handstedt	073-580 29 88
Suppleant	Pontus Hallin	0708-28 44 21
Revisor	Anders Udd	08-643 09 10 (dag)
Valberedning	Leif Hurtig	070-397 80 06

Club Renault Sverige
Box 15
127 21 Skärholmen
Postgirokonto: **485 35 32-2**

Internet

Allmän information och frågor
info@clubrenaultsverige.com

Länk-, klubb-, eller andra tips
tips@clubrenaultsverige.com

Klubbshop, order etc
order@clubrenaultsverige.com

Webmaster
webmaster@clubrenaultsverige.com

Webbsida
www.clubrenaultsverige.com

Forum
www.clubrenaultsverige.com/forum

MHRF. Försäkring

Klubben är medlem i MHRF, Motorhistorika Riksförbundet.
Du som har en äldre Renault kan genom MHRF teckna en entusiastförsäkring. Din bil måste vara äldre än 1983 års modell. Innan du kan teckna denna förmånliga försäkring måste en av klubbens besiktningsmän se över bilen och protokollföra detta.
För att genomgå en besiktning måste du själv kontakta någon av våra besiktningsmän.
Geografiskt täcker vi i stort sett hela Sverige.

Kort om MHRF

Motorhistoriska Riksförbundet (MHRF) är en politiskt obunden och ideell sammanslutning av svenska föreningar som verkar för bevarandet av tekniskt och historiskt intressanta motoriserade landsvägsfordon och för främjandet av förståelsen för, och kunskapen om, motorismens historia.

MHRF grundades 1969 av 13 klubbar med sammanlagt 1.860 medlemmar. Idag består MHRF av 140 klubbar med över 81.000 medlemmar.

MHRF har genom sin verksamhet bidragit bl.a. till att fordon äldre än 30 år är skattebefriade, att fordon tillverkade före 1951 är besiktningsbefriade och att fordon som är 30 år och äldre bara behöver besiktigas vartannat år, att det införts speciella bestämmelser för besiktning av äldre fordon, att det införts lättnader i skatter och avgifter vid import av äldre fordon m.m.

Grunden till många av dessa lättnader lades vid MHRF:s stora "Myndighetskonferens" 1984 då förbundet inför statsråd, riksdagsutskott och andra beslutsfattare informerade om fordonshobbyn och om de önskemål vi hade. Det ledde till en rad kontakter som förbundet sedan dess haft stor glädje av.

Besiktningsmän
Club Renault Sverige

Norra Norrland
Erling Lidström (#566)
Piteå, 070-584 12 70

Södra Norrland
Lars Jakobsson (#33)
Gävle, 070-530 33 99

Mellansverige
Anders Udd (#24)
Stockholm, 08-643 09 10

Sydöstra Sverige
Stellan Östlingh (#342)
Borås, 0705-41 41 14

Södra Sverige
Peter Nielsen (#87)
Helsingborg, 0733-36 77 14

RENAULT ESPACE

Premiär för Renault Espace. Familjelimousinen.

Espace... rymd på franska. Det är precis den känsla som bilen förmedlar. Ljus, rymd och frihet. Vi kallar den för familjelimousinen. Känn efter själv. Provkör Espace hos din närmaste Renaultåterförsäljare. Om du vill veta mer gå in på www.renault.se

Bränsleförbrukning bl. körning l/100 km: 7,7 (2.2 dCi) – 9,7 (2.0 T). CO_2 g/km: 206 (2.2 dCi) – 232 (2.0 T). Miljöklass 2005 och 2000.