215328

CRN

CLUB RENAULT NORVEGE

BULLETIN NR. 1/95

2.500 nordmenn testkjørte Renault 18 på tre uker. Lavest bensinforbruk: 0.44 liter pr. mil!

Over hele landet har vanlige bilister kjempet om mestertittelen i Renault Økonomi NM – og Renault 18 har vist seg å være nesten utrolig økonomisk familiebil. Gjennomsnitt bensinforbruk for alle som testkjørte var 0.53 liter!

Sett deg bak rattet selv. Interiør, komfort og kjøreegenskaper slik du bare finner i en Renault. Forhjulsdrift, servobremser, støtabsorberende karosseri og sikkerhetsdetaljer vidner om intelligent teknikk.

Renault 18 modeller
TL 1400 ccm – 64 HK DIN. TS/GTS 1650 ccm – 79 HK DIN. Kan leveres som 2.1 l DIESEL – 64 HK DIN i nærmeste fremtid.

RENAULT 18
- en bil du blir glad i

RENAULT

CLUB RENAULT NORVÉGE –

GREIT Å VITE OM KLUBBEN. KLUBBEN BLE STARTET I 1986 OG HAR PASSERT 150 MEDLEMMER. ALLE MED RENAULTER, ELLER SOM ER INTERESSERT I RENAULT ER VELKOMMEN I KLUBBEN. ÅRSKONTINGENTEN ER KR. 175 . KASSERER ER OLAF DANIELSEN, FALKEVEGEN 3, 7562 HUNDHAMAREN. V/TRONDHEIM. OLAF TREFFES PÅ TELEFON 73 97 63 90 OG TAR GJERNE IMOT NY MEDLEMMER.

FORMANN I CRN - SVEND DAHLE, t. 66 90 21 21.

NESTFORMANN OG REDAKTØR FOR BULLETIN: KNUT NØKLEBY, PB. 50, 2750 GRAN, TELEFON 613 - 30060 eller mobile 942- 47547. TAR GJERNE IMOT STOFF TIL BULLETIN. SEND BARE OVER! OGSÅ KJØP/SALG.

STYREMEDLEMMER: ERIK LUND, TELEFON 67149190

VARAMANN TIL STYRET: AAGE SVARTHOEL

UTGIVER: CLUB RENAULT NORVÈGE, v/
Olaf Danielsen, Falkevg. 3,
7562 HUNDHAMAREN.
REDAKTØR: KNUT NØKLEBY, GRINDBU, 2770 JAREN.

1995

KALENDER

VI ER KOMMET ET STYKKE INN I 1995 OG VI GIR EN OPPDATERT OVERSIKT OVER ARRANGEMENTER SOM ER BESTEMT. DET ER SELVSAGT EN MASSE ARRANGEMENTER RUNDT OM VI IKKE HAR MED HER _ MEN DER OVERLATER VI TIL HVER ENKELT Å FØLGE MED I AVISER OG MOTORBLADER.

MARS:
30. mars (torsdag) KL. 19. Temakveld på MOTOR MUSEET, STRØMMEN STORSENTER se ann.
25-26. mars. VÅRMARKED, HAMAR se ann.

APRIL:
22. april(lørdag) KEFAS MARKED, Gjøvik se ann.

23. april(SØNDAG) CLUB RENAULT NORVEGE, gar. treff på Hadeland kl.11
Ta med deler salg/bytte.

MAI:
7. mai(SØNDAG) VÅRTREFF I TRONDHEIM, CRN. Frammøte Scandic Hotell kl. 11.
14. mai(SØNDAG) VOGNMANNEN 1995, se annonse.

JUNI:

2. - 4. juni (PINSEHELGA)
SKANDINAVISK RENAULTTREFF i SVERIGE. NÆRMERE INFO SENERE.

~~10.~~ 9-11. juni CLUB RENAULT NORVEGE ÅRSTREFF!!
(i Osloområdet) nærmere info .
(Dessverre blir det stevnekollisjon med svenskenes treff)

JULI: HURUM

AUGUST:

18.-20. august. TTT - TREFF TIL TUSEN.

SEPTEMBER:

17. september(SØNDAG) STRØMMENLØPET 1995. (ca. 70 deltagere i 94!)

Tilbud

RESTOPPLAG AV T-SKJORTER OG CAPS. HVIT MED SVARTPÅTRYKK C R N. PRIMA KVALITET!

T-SKJORTE+CAPS STØRR. L - ~~KR.100.~~ NÅ KR. 60

VI HAR NYTT OPPLAG MED KLISTREMERKER, BÅDE FOR INNSIDE OG UTSIDEMONTERING KR. 15

PINS (MEGET FINT OG ATTRAKTIVT)
FØRSTE UTGAVE, EN * KR. 25

SKRIV ELLER RING OLAF DANIELSEN - TELEFON OG ADRESSE SE SIDE 2 (omslag).

MOTORMUSEET
BIL • MOTORSYKKEL • MILJØ
STRØMMEN STORSENTER

TEMAKVELD PÅ MUSÉET

STRØMMEN - DODGE ET NORSK BILEVENTYR...

Et lysbildeforedrag ved Christian Stokke, veteranbilentusiast og Strømmen-Dodge eier.

ÅPENT MØTE PÅ MOTORMUSÉET STRØMMEN STORSENTER

TORSDAG 30.MARS 1995
KL 19.00

ENTRE KR 20.- INKL ADGANG TIL UTSTILLINGEN.

MUSEET FINNER DU UNDER REMA 1000 PÅ BAKSIDEN AV SENTERET

VELKOMMEN TIL NYE UTFORDRINGER I VIKINGSKIPET!

HOA
Hamar Olympiske Anlegg AS

VÅRMARKED '95

25.-26. MARS 1995

Norges største innendørs samler- og antikkmarked!

Arrangør:
Hamar Olympiske Anlegg AS
Postboks 560 - 2301 Hamar

1/95 - side 4

Referat fra ordinær generalforsamling i stiftelsen Motormuseet på Strømmen Storsenter avholdt 16.02.95 i Motormuseets møtelokale.

Følgende deltok:

Navn	Representerer	Navn	Representerer
Odd Dahle	Odd Dahle	Bjørnar Karisari	Norsk Veteran MC
Knut Nøkleby	Club Renault Norvège	Kjell Larum	NVMC
Trond Hagen	Club Renault Norvège	Bjørn Foss	NVMC
Freddy Hagen	W P Chrysler Club of Norway	Håkon Olsen	Norsk D-modell klubb
Christian Bertheau	Early Ford V8 Club of Norway	Tor Fuglø	Buick Club of Norway
Vigdis Prøis	Opel-registeret	Jan Salvesen	Norsk Fiat Register
Aina Tørmo	Motormuseet	Ken Olav Granlund	Motormuseet

Styret: Trond Thorbjørnsen, leder, Norsk Fiat Register, Olav Helge, Norsk Veteranvogn Klubb, Erik Skallerud, Historiske Militære Kjøretøyers Forening, Tore Mathiesen, Early Ford V8 Club of Norway, Georg Vestby, Olav Thon Gruppen og Øyvind Østerklev, Opel-registeret.

Norsk Teknisk Museum og Norsk Tempoklubb var ikke representeret.

Møtet ble åpnet kl. 19.10 av styreleder Trond Thorbjørnsen.

Sak 1: *Godkjenning av innkalling.* Innkallingen ble godkjent uten kommentarer.

Sak 2: *Godkjenning av dagsorden.* Dagsorden ble godkjent uten kommentarer.

Sak 3: *Valg av møteleder.* Thorbjørnsen foreslo Olav Helge som møteleder, dette ble bifalt av forsamlingen.

Sak 4: *Valg av referent.* Thorbjørnsen foreslo Øyvind Østerklev som referent, dette ble også bifalt av forsamlingen, og møteledelsen ble deretter overlatt Olav Helge.

Møteleder innledet med å la delegatene presentere seg slik at alle skulle vite hvem som var hvem.

Sak 5: *Årsberetning 1994.* Møteleder gjennomgikk årsberetningen punkt for punkt, hvoretter denne ble godkjent uten tilføyelser.

Sak 6: *Regnskap og revisorberetning.* Møteleder gjennomgikk regnskapet post for post, hvoretter revisors beretning ble opplest. Forsamlingen godkjente regnskapet uten anmerkninger, og avgående styre ble gitt ansvarsfrihet.

Sak 7: *Budsjett.* Under denne sak ble også ideer til høyning av besøkstallet ved museet drøftet, dessuten ble sak 8 behandlet innen vedtak av budsjettet ble fattet. Møteleder gjennomgikk de enkelte poster i budsjettforslaget. Enkelte poster ble utdypet. Inkludert i inntekter fra temporærutstilling er inntekter fra en eventuell venneforening, dersom denne blir vedtatt opprettet. Overskudd fra løpet Vognmannen vil ikke bli museet til del, derimot overføres kr. 40 pr. startende kjøretøy til museet i form av billettinntekter. Da inntektssiden i budsjettet vil kreve betydelig grad av innsats, ble det på dette punkt satt av tid til en «brainstorming» av ideer til økt besøkstall/økte inntekter for museet. Resultatet av denne vedlegges separat. Forsamlingen vedtok budsjettforslaget uten endringer.

Sak 8: *Venneforening for museet.* I tillegg til redegjørelse i møteinnkallingen, ble det fremlagt et notat om saken på generalforsamlingen. Delegatene var positive til seksjonen for næringslivet, som innebærer en firmakontingent på kr. 5.000 pr. år. Vigdis Prøis fremholdt at det for den private seksjonens vedkommende var uklokt å sette prisen til kr. 200/250 pr. år. Etter forslag fra Øyvind Østerklev ble den private kontingenten for venneforeningen fastsatt til kr. 100 pr. år, og det påtroppende styret ble gitt fullmakt til å iverksette tiltaket.

Sak 9: *Vaktordning i helgene*: Møteleder redegjorde for bemanningssituasjonen ved museet, og forsamlingen aksepterte den nye vaktordningen med 3 helger pr. år for hver medlemsklubb.

Sak 10: *Valg av styret*. Da konstituerende generalforsamling i 1994 ikke utpekte valgkomité, har det avtroppende styret spurt seg selv om det vil fortsette, og samtlige har sagt seg villige til gjenvalg. Det ble ikke fremmet forslag om andre kandidater, og det sittende styret ble gjenvalgt ved akklamasjon.

Sak 11: *Valg av valgkomité og revisor*. Vigdis Prøis, Opel-registeret og Rolv Krogfoss, Norsk Tempoklubb ble foreslått og valgt til valgkomité. Revisor Trond Hagen ble gjenvalgt ved akklamasjon.

Etter den formelle delen av møtet ble det gitt anledning til å ta opp spørsmål utenom dagsorden.
Det ble spurt om mulighet for fysisk utvidelse av museet, eventuelt med flere andelshavere. Inntil driften er stabilisert på et økonomisk sikkert nivå, vil det ikke bli aktuelt å utvide arealet, men det er stemning for å ønske nye klubber velkommen som andelshavere i eksisterende lokaler. Videre ble det advart mot å la utstillingene bli statiske. Rullering av kjøretøyene praktiseres greit. Odd Dahle vil stå for endel utskiftinger av gjenstander i miljødelen. All endring av utstillingene koordineres av daglig leder.

Georg Vestby hilste fra Thon-gruppen og uttrykte positivt syn på museets fremtid.

Møtet ble hevet kl. 20.55

Skotterud, 17.02.95
Øyvind Østerklev

Vedlegg til referatet:

Ideer til utvikling av Motormuseet

MOTORMUSEET
BIL • MOTORSYKKEL • MILIØ
STRØMMEN STORSENTER

Bedre skilting

Invitere lag og foreninger til gruppebesøk

Intensivere og systematisere markedsføringen i senteret ved stands på lørdager

-ta med interiørgjenstander

-barn i tråbil som blikkfang

-monter permanent i senteret

-interiørgjenstander fast i senteret (stol i taket...)

-bruke tidsriktige antrekk til kjøretøy/gjenstander ved stands i senteret

Utarbeide brosjyre for venneforeningen

CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S

CRN HAR INNGÅTT AVTALE OM KJØP AV DELER TIL GUNSTIGE BETINGELSER HOS FIRMA CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S. I OSLO. FIRMAET SKAFFER DET VI STORT SETT TRENGER, OGSÅ TIL GAMMLE RENAULTER. VISER DET SEG Å VÆRE UMULIG Å SKAFFE NYTT, - KAN DET OFTE LAGES PÅ EGET VERKSTED. FIRMAET ER SPESIELLT KJENT FOR Å VÆRE "STORE" PÅ BREMSEDELER OG CLUTCH BLANDT DE SOM INTERESSERER SEG FOR ELDRE BILER. PRØV NESTE GANG -------

DU FÅR - 10% PÅ NTO. FORHANDLERPRIS MOT FRAMVISNING AV KVITTERING FOR BETALT MEDLEMSKONTINGENT I CRN FOR INNVÆRENDE ÅR.

CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S

SLITEDELER MED ORIGINALKVALITET

Tlf. 22 72 25 25 Fax 22 72 25 26 Smalvollveien 16, 0667 Oslo

PS. - Det jobbes med å lage medlemskort som vil bli utsendt etterhvert. Men benytt kvitt. fra innbetalt giro så lenge.

RENAULT R8 S/69 MOD. REP. OBJEKT TIL SALGS.

Bilen er helt nedplukket. Karosseri er sandblåst. 100% komplett! RING MEG FOR NÆRMERE INFORMASJON. T. 63 85 87 82 , FRODE.

TIL RENAULT R20 eller R30
- selges bakrutesjalusi kr. 200

Henv. Sauro - t. 22 08 36 54.

OLAF TRENGER HJELP - HAR FÅTT KONTINGENT FRA TRE PERSONER - MEN HAN HAR INGEN ADRESSER!
- Marianne Myrnes (- kanskje samb. med CRNm.?
- Tore Løvik
- Johan J. Bjer . Håper CRN medl. som kjenner disse navnene gir beskjed. Får ikke sendt BULL

RENAULT 5 ALPINE/81 MODELL TIL SALGS.

Dette er en kjapp liten "råtass" med charme. Motoren er overhalt i 93. Det ble montert NYE bremseskiver, hjullagre foran, ex.potte, radiator, vannpumpe og clutch i samme slengen Lakkert i 91. NY dobbeltfarget frontrute. Jeg har også montert spesielle racing gassdempere Bilen har fått den vanlige rusten (blærer) i bakskjermer og bakluke. Den er gått 160000 KM og er ellers i rimlig god stand.
R5 Alpine er forskjellig fra en vanlig R5 på følgende steder: 95 HK. motor, 5 gear, senket stivet og forandret understell. Fargete ruter ekstra instrumenter og litt finere interiør. Skinnratt og tåkelys i støtfangere m.m.
NYE Yokohama 155/70 x 13 på alufelger og NYE Gislaved piggdekk på stålfelger følger med.
BILEN ER TIL SALGS FOR EN SÆRS RIMLIG PRIS!

RING MEDLEM 04, KJELL MYKING, POSTBOKS 10, 5212 SØFTELAND.

TELEFON 55 - 307 414.

Renault øker salget i Europa

Med en markedsandel på 11% i 1994 har Renault oppnådd sitt markedsmessige beste resultat på det europeiske markedet på de ti siste årene.

Renault oppnådde 11% markedsandel på det europeiske personbilmarkedet i 1994, mot 10.6% året før. Dette er det beste resultat man har hatt i løpet av de ti siste årene, og det bringer fabrikken opp på tredjeplass blant personbilprodusentene i Europa. I løpet av 1994 økte det europeiske totalmarkedet for personbiler med 5.8%, mens Renault's økning var på 9.3%. I 1994 solgte Renault 1.307.314 biler mot 1.195.755 i 1993. På verdensbasis ble tallene for Renault's salg av person- og lette varebiler i 1994 1.836.530 biler, en økning på 84.371 biler i forhold til 1993. Totalmarkedet for personbiler i Europa viste en moderat økning i 1994. Fremgangen var 5.8%, noe som i rene tall tilsvarer en økning fra 11.255.103 biler i 1993 til 11.904.151 i 1994. For Renault's vedkommende økte salget på samtlige markeder i Europa, noe som har resultert i at fabrikken har rykket opp fra fjerde til tredje plass blant de europeiske personbilprodusentene. Fabrikkens markedsandel økte samtidig fra 10.6% i 1993 til 11% i 1994. På det franske markedet hadde Renault en andel på hele 30% av personbilsalget i '94. Også her i Norge viser salget av Renault fremgang. Markedsandelen har økt fra 2.7% i 1993 til 3.0% i '94. Det var Renault 19 som var den mest solgte modellen gjennom '94 med den nye Renault Laguna tett etter.

BRUKTBILFORUM, FEBR. 1995.

RENAULT I NORGE 1928-1929

ART. NR. 3 - TOR IVAR VOLLA

1928 - det er lenge siden, det. Det var bl.a. året da A-Forden kom på markedet, noe de færreste av oss husker. Men denne perioden skulle også bli starten på et nytt oppsving for Renault her til lands. Perioden innledes riktignok ganske uinspirert, med Norsk Motorblads omtale fra Paris-utstillingen ved årsskiftet 1927-28:

"RENAULT møter iaar med en mindre 6 cyl. model, kaldt Monasix, med 58 X 93 mm. boring og slag (1474 ccm. slagvolum). Denne har sideventiler, batteritænding, 4-lagret veivaksel. Som de fleste franske merker har den dynamo og selvstarter sammenbygget til en enhet, anbragt foran i veivakselens forlængelse. Den 3-delte gearboks er anbragt ved kardanrørets forreste ende. Forfjærene er halveliptiske, mens der bak er anvendt en tverfjær".

Reklamene fra Renault Automobiler Paul de Roger fortsatte å strømme på, og det ble opprettet forhandlerfilialer rundt omkring i landet. Den av dem som var mest pågående i markedsføringen var antakeligvis Magnus Carlsen, som holdt til i Kongensgt. 20 i Trondheim. Gjennom hele 1928 og mesteparten av 1929 reklamerte han for butikken sin i nesten hver bidige utgave av "Norsk Motorblad", som nå var blitt et 14-dagers magasin. Kort tid etter ble også A/S Bilhuset i Stavanger Renault-forhandler, og fra årsskiftet 1928/29 kom også Blystad Auto i Hønefoss med.

"Motorliv"s korrespondent hadde i mars 1928 følgende kommentar fra København-utstillingen: " I stand nr.38 hadde den franske automobilfabrikk RENAULT en bemerkelsesverdig utstilling, hvoriblandt man særlig la merke til den nye billige sekscylinder, typen MONASIX, som allerede på Pariserutstillingen vakte stor opmerksomhet. Typen kan vel nærmest betegnes som en videre utvikling av den fra før kjente 4-cylinder, som nu altså har fått 6-cylinder for å imøtekomme tidens krav".

Automobilimportørenes Forening arrangerte samme år den første av en lang rekke bilutstillinger på Frogner Stadion I Oslo, men de Roger var åpenbart for fersk i gamet til å vinne innpass, for noen Renault var ikke å finne på plassen. Pariastempelet ble underbygget måneden etter, da Renault ikke var å finne på den bruktbiltakst-oversikten som foreningen utarbeidet på oppdrag fra NAF. Derimot stilte importøren ut tre biler under Tønsberg Automobil Klubs utstilling samme høst.

En produksjonsoversikt for franske fabrikker i de tre foregående årene ble kunngjort hos NAF i 1928, og viser hvordan Renault og andre var i ferd med å slippe taket på Citroën:

	1925	1926	1927
Citroën	65000	55000	75000
Renault	45000	60000	50000
Peugeot	20000	28000	24000
Berliet	11000	10000	8000
Donnet	5000	7000	5000
Mathis	5000	4500	4000

Andre	28000	25000	24000

Etterhvert ble det nesten bare de "tre store" tilbake. Krakket sendte de fleste av de som allerede hadde fallende kurver mot uunngåelig konkurs.

Renault var ikke videre aktive i norsk motorsport på denne tiden, men frøken Solveig Undrum greide da å vinne dameklassen med en under NAF Sarpsborg & omegns pålitelighetsløp høsten 1928.

I oktober mottok Norsk Motorblad følgende rapport fra sin korrespondent på Paris-utstillingen: "Renault tiltrækker sig megen opmerksomhet og har iaar konstruert en ottecylindret motor "en ligne". Ellers har Renault beholdt sitt karakteristiske ydre, som skiller den ut fra alle andre. Paa grund av motorens længde har man dog ikke kunnet beholde radiatoren bak denne, og den er derfor placert foran cylindrene, uten derfor at forandre panserets form. Vognen er utstyrt med hydrauliske amortissører som fabrikken har konstruert i over tyve aar, men som utenfor Frankrige er en av aarets nyheter. Foruten denne Renault finder man de samme modeller 1927-1928, sekscylindrede og firecylindrede "de grande serie", men med mange forbedringer".

København-utstillingen i februar 1929 bød på følgende nyheter: "RENAULT har iår ennu en ny type STELLA. Ifjor hadde fabrikken Monasix og Vivasix, iår Reinastella, Monastella og Viva-

stella, alle meget vakre. De har også en utmerket utstilling med 3 store lastevogner, en 6-cylindret omnibuss, 2 varevogner, et 6-cylindret chassis og en spesialkonstruksjon av en brannsprøite".

Vakkert og interessant, javel, men under skallet fortsatt en smule gammeldags. I de norske Renault-reklamene ble det lagt gradvis større vekt på nyttekjøretøyer. I mars ble Renault Automobiler Paul de Roger "utvidet" under navnet A/S Roger & Dybvaag. En ny lokalforhandler dukket samtidig opp i Bergen, nemlig Bil-Agenturet A.Bertelsen i Stølegt. 10 A. I likhet med Carlsen i Trondheim reklamerte Bil-Agenturet flittig i motorbladene. Men heller ikke i 1929 var Renault-forhandlerne med på Frognerutstillingen i Oslo. Var de ganske enkelt ikke medlemmer av Automobilimportørenes Forening?

På denne tiden begynte det også å bli populært med bruktbilannonser, hvorfra vi har sakset følgende eksempel: Renault 7-seter med norskbygget, avtagbar vintertop til salgs hos A/S AUTO i Oslo.

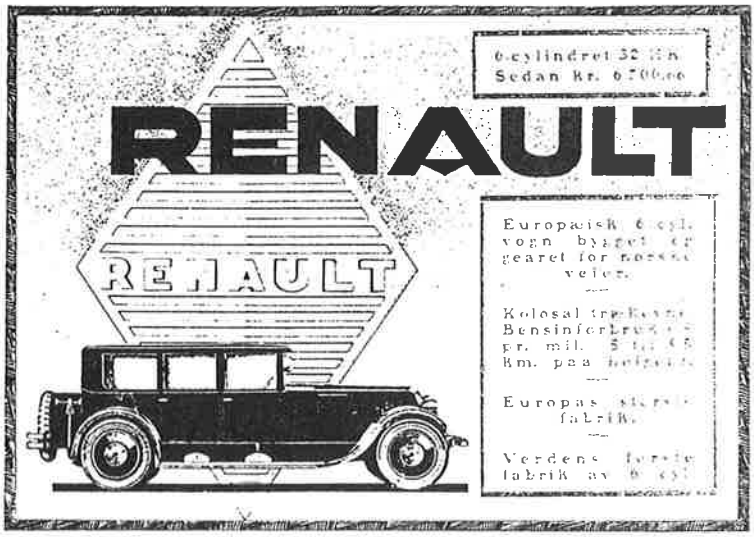
Men i løpet av sommeren 1929 gled Renaultreklamene atter i bakgrunnen. Wall Street-krakket inntraff. I Oslo opphørte åpenbart samarbeidet mellom de Roger og Dybvaag etter et par måneder, for da gjenopptok importøren sitt gamle firmanavn. Og mot slutten av året ble det rapportert fra Paris-salongen om slutten på en epoke for tilhengerne av Renaults tradisjonsrike profil:

"Renault modellerne er iår særlig bemerkelsesverdige, idet man har flyttet radiatoren foran motoren, det karakteristiske panser er dog bibeholdt så meget som mulig, hvilket man har klart ved simpelthen å helle radiatoren bakover. Likeledes inkluderer årets modeller en vannpumpe, idet man forfølger den suksess fjorårets modell (med vannpumpe) innbragte".

Så heller ikke for Renault-entusiaster kunne verden bli den samme etter høsten 1929.

Tor Ivar Volla.

JANUAR 1928



ING. PAUL DE ROGER
Kongens gt. 7 OSLO
Forhandlere antas i alle byer.

1195 - Side 12.

1927/28

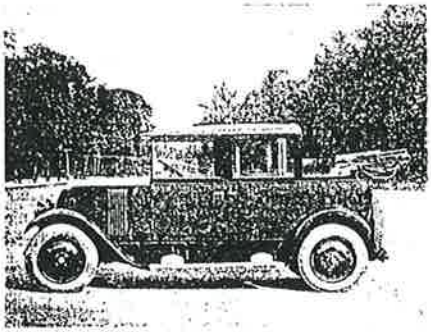
Den nye Renault "Pariserdrosche".

Renaulfabrikkene er for tiden ifærd med at forsyne verden med en ny, solid droschebil, som vi har reproducert paa næste side.

I motsætning til de hittil anvendte droscher er denne en helt lukket vogn, hvor chaufføren sitter likesaa godt beskyttet som passagerene, men adskilt fra dem. Helt lukket er den, men ikke permanent. Den bakerste del av toppen er formet saadan, at den kan slaaes tilbake som en almindelig kalesche — et arrangement, som ikke er meget forskjellig fra det vi hadde paa vore gamle, gode, likeledes Renauldroscher her i landet og i grunden den eneste praktiske løsning for et droschekarosseri til bruk hele aaret rundt i vort vekslende klima.

Karosseriet gir i bakrummet rikelig plads til 4 passagerer, 2 paa det faste sæte og 2 paa klapsætene. Ind- og utstigning kan foregaa bekvemt gjennem de brede dører. Det indvendige utstyr er usædvanlig pent. Sætene er polstret med brunt lær og mosaiktræverk er anvendt overalt.

I teknisk henseende adskiller den nye vogn sig ikke meget fra de hittil kjendte Renaultmodeller. Den har den vanlige, prøvede 4-cylindrede 10 hesters motor (europæiske hk.) 75 x 120 mm., men vognen er specielt gearet for droschebruk, d. v. s. at man undgaar den stadige skjaltning. — Det er dog en særlig egenskap ved disse vogner, som man bør merke sig, og det er kraftoverføringen til bakhjulene. Kraften overføres ikke som vanlig gjennem fjærene, men ved en egen konstruktion, som anbringer det fremdrivende punkt midt i vognen. Man undgaar herved de rystende bevægelser under start og bremsning og faar et helt ensartet træk paa bakhjulene. Der er selvfølgelig 4-hjulsbremser, snubbers, ballonringer og ethvert andet moderne teknisk utstyr paa disse vogner.



Renaults nye «Pariserdrosche».

Den nye drosche skal være i besiddelse av udmerkede kjøreegenskaper, utviklet som den er gjennem de «egte» pariserdroschers krævende kjøring i verdensbyens overtrafikerte gater. Selv med en hastighet av 80 km. (hvilken man her naturligvis aldrig faar bruk for!) ligger vognen sikkert og behagelig paa veien.

Ikke bare Paris, men alle de store hovedstæder paa Kontinentet forsynes nu med den nye Renault drosche.

Og længe vil det vel heller ikke vare før vi har den her i landet, det sørger sikkert ing. Paul de Roger, Renaultfabrikkens repræsentant, for.

—*n.*

Generalrepresentant
Ing. Paul De Roger
RENAULT
AUTOMOBILER
Kongensgt. 7. Oslo
Telefon 22 685

RENAULT
AUTOMOBILER
MAGNUS KARLSEN
Kongensgt. 20
Telefon 1818

H. C. Christiansen. — Renault.

København tst. 1928

1195 - side 13.

Renault.

Historien om en smie som voksте til en fabrikby med 35 000 arbeidere.

Fransk karikatur av Louis Renault.

Louis Renault er født i 1863. Efter avsluttende ingeniørstudier ofret han sig for studiet av detaljer ved det motordrevne kjøretøi, og startet saa i 1899 sammen med sin bror det firma som nu heter Sociétè Anonyme des Usines Renault.

Starten var ikke meget stralende. De hadde næsten ingen penger at rutte med og utrustningen i den lille smie, hvor fabrikationen begyndte, var den enkleste man kunde tænke sig. Disse mangler erstattedes imidlertid av et aldrig svigtende humør, en utrættelig energi og troen paa sine egne ideers rigtighet og fremtid.

I aaret 1900 levertes de første vognene: en droschebil og to privatbiler. Det nye merke vakte allerede fra første stund opsigt paa grund av en hel del nye konstruktioner og fremforalt ved vognenes paalidelighet, en egenskap som var en sjeldenhet hos datidens motorkjøretøier. Louis Renault skaffet sig yderligere reklame ved sin deltagelse i de store automobilløp, som fandt sted omkring aarhundreskiftet. I de efter forholdene dengang meget krævende distanceløp Paris—Wien, Paris—Bordeaux og Paris—Berlin var Renault en av de mest bemerkelsesværdige pristagere.

Blandt de nu i almindelig bruk værende opfindelser, hvis oprindelse føres tilbake til Renaults lille smie, bør kanske fremfor alt nævnes kardandriften, som fik en revolutionerende indflydelse paa bilfabrikationen. Thermosifonkjølingen og sideventilene skriver sig ogsaa fra Renault.

Renault fortsatte ufortrødent at bygge sterke og gode vogner, og specielt fandt hans droschebiler et godt marked. Det var en tid da saa godt som hele Paris' droschebilpark bestod av Renaultvogner. Men ogsaa i utlandet hadde man et godt marked. Saaledes findes der endnu den dag i dag i Kjøbenhavn mange av de gamle Renaultdroschene som gaar i trafik.

Den lille smie, hvori de første vogner blev fremstillet, viste sig snart for liten og nye større verksteder maatte bygges. Disse var indrettet for en fuldstændig seriefabrikation. Da verdenskrigen kom var Renault Frankriges største og mest velindrede fabrik. I likhet med mange andre industrier blev hele Renaultfabrikken tat i bruk for krigsøiemed og fabrikationen omlagt saaledes at der kunde fremstilles transportbiler for alle mulige øiemed. Ja, selv dieselmotorer for maritimt bruk og flyvemotorer blev fabrikert og sidst, men ikke mindst de frygtede tanks, som forøvrig Renault var den første i Frankrig til at fremstille.

Takket være krigen var Renaultfabrikken kommet bort fra sit eksportmarked og var i den nærmeste tid efter denne mest beskjæftiget med at forsyne franskmændenes og deres alliertes automobilparker, saa det tok meget lang tid før fabrikkens bilprodukter kom i «civile» hænder. Det er egentlig først i den senere tid at man er kommet igang med produktionen av nye modeller, hvormed man har det bedste haab om at gjenvinde de tapte markeder. Forresten behøver visst ikke Renault nære nogen ængstelse i saa henseende, eftersom den har bestillinger for to aar fremover og derav ikke mindst til utlandet, saasom Amerika, England, Skandinavien, Rumænien, Tyrkiet, Ægypten og Afrika.

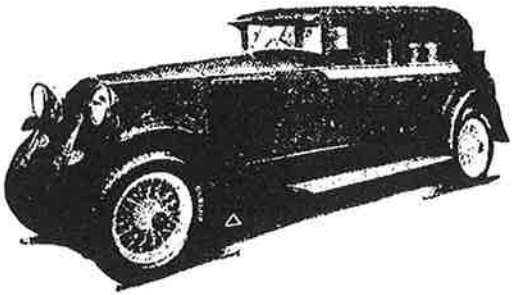
Renaultfabrikkene utgjør nu en hel bydel og sysselsætter idag omtrent 35 000 mand, et tal som dog synes at vilde gaa yderligere i høiden. Forbindelsen mellem fabrikkens forskjellige kvarterer opretholdes ved underjordiske ganger. Bydelen Billancourt, som helt optas av Renaultfabrikkene, er en direkte fortsættelse av sydvestre Paris, men den ligger utenfor toldgrænsen.

Ved et besøk i Billancourt vil man straks fæste sin opmerksomhet paa administrationsbygningen, som er et meget imponerende bygverk. I bygningens første etage kommer man ind i en række haller, indrettet dels som utstillingshaller, dels for møter og konferancer, men alle sammen av en overvældende virkning ikke bare paa grund av sin størrelse, men ogsaa paa grund av sin gedigne og smagfulde indredning. Foran denne bygning ligger et litet beplantet areal, hvor man blandt andet finder Renaults første lille smie i sin oprindelige form. Paa et andet sted finder man opstillet en sønderskutt tank, præcis i den forfatning den blev fragtet hjem fra fronten. I de nærmest hovedbygningen liggende bygninger huses først og fremst de færdige modeller, fra de smaa billige og middelstore vogner til de dyrere vogner med saadan luksusutførelse at de vel neppe er kommet hit til landet. Her fik man ogsaa en sørgelig paamindelse om krigen. Arbeidsstokken i disse bygninger utgjøres nemlig av krigsinvalider, som er sysselsat med lettere arbeide som mindre efterjusteringer, pussing etc.

Bak administrationsbygningen findes et omraade bebygget med smaa enetages hus. Det er lagerbygninger for reservedeler — i rad og række i dobbelt mandshøide er hylder fyldt med alle slags deler, og i taket og gangene er der transportbaner for frenskafning av delene. Længere borte finder vi et stort torv med en eneste, fleretages bygning som ser ut som et glasskap eller filmatelier; det er tegnekontoret. Torvet forøvrig gjør tjenesten som materialoplagsplads, hvorover der gaar et helt net decauvillespor. Dette er aabenbart den livligste plads i hele staden, her arbeider store kraner høit oppe i luften, mens smaa motortog og automobiler piler omkring i et tilsynelatende virvar som ser livsfarlig ut. Fabrikken har egne hoteller og restauranter for sin chefs- og ingeniørstab, og ved lunchtid ser man en uendelig strøm av mennesker strømme til disse bygninger.

Under krigen døde Louis Renaults bror, hvorfor denne sidste nu saa godt som helt alene leder fabrikken. Kommer man til fabrikken kl. ½9 om morgenen, kan man se en stor elegant automobil utenfor kontortrappen. Ut stiger først en liten herre med sterkt markert træk og efter ham følger en korpulent person med et utpræget kommercielt utseende. Det er den høieste chef, ingeniør Louis Renault og hans saakaldte finansminister, som med raske skridt stiger ind i hallen. En kort stunds konferance i et av kontorrummene og derefter iler begge herrene til hver sin hall for at overvaake at alt gaar sin rigtige gang.

—n.



45 hestes Renault, specielt bygget til major Seegrave.

FEBRUAR 1928

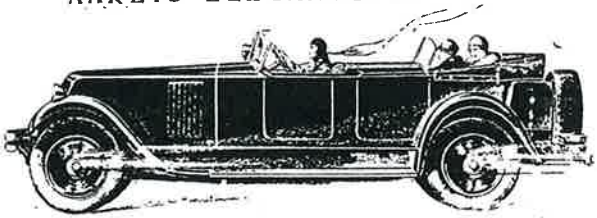
Europas største og førende automobilfabrik

RENAULT

Renaults fremragende kvalitetsvogner koster nu ikke mere end almindelige standardbiler.

ÅRETS ELEGANTESTE VOGN

6 cyll.
Vivasix
15/60 HK.
Kr. 9 000,00



Servo 4-hjulsbr.
Duco Lak.
Delco Tænding
Gearet for norske veier.

Overtruffen i stigninger — hurtigere i acceleration end nogen anden vogn.

6 cyl. MONASIX 8/32 HK.

3 sæter aapen, ekte skind, Lux.
Kr. 6 200,00

Overgaar alt i trækkraft.

Sedan 4-dørs Grand Lux.
Kr. 6 700,00

6/20 RENAULT

Lux.
Kr. 4 800,00
aapen Torpedo

4-dørs
Sedan 5 500,00
grand Lux.

ING. PAUL DE ROGER

KONGENSGATE 7. OSLO

Agenter antas, hvor for ikke representert.

MARS 1928

1928 Michelin's Confort-Bibendum punkterer i 60 km.'s fart.
Trods skarp sving forblir den på felgen.

Renault.

Dette kjendte franske firma har modeller, hvorav vi ved denne anledning gjerne vil fremhæve *Monasix* og *Vivasix*. De har været utstillet paa alle de sidste utstillinger og ved sine flotte linjer og mange interessante detaljer vakt stor opmerksomhet.

Monasix har en 6-cylindret motor 58x93 mm. boring og slag med et cylindervolum paa 1,474 l. Motoren har avtagbart toplaak og sideventiler. Forgaseren er av egen Renaultkonstruktion. Smøring sker ved tryk, kjøling ved termosyphon med ventilator paa svinghjulet. Clutchen har enkelt platekobling, der er 3 gear forover og revers.

Forfjærene er halvelliptiske, halvelliptisk, tverstillet bakfjær, støtdæmper foran og bak.

Hjulene er avtagbare av platetypen, bremsene 4-hjuls av egen servokonstruktion.

Vognen har høirerat.

Vivasix er som navnet tyder paa en større vogn, 6-cylindret med 75x120 mm. boring og slag og et cylindervolum paa 3,182 l. Motoren har avtagbart toplaak og sideventiler, tryksmøring med kjøling av oljen. Kjøling ved thermosyphon med ventilator paa svinghjulet, forgaser av egen konstruksjon.

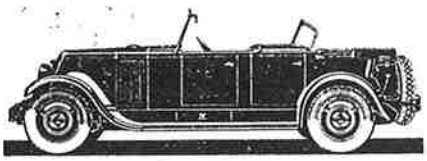
Delco batteritænding. Enkeltplateclutch med 3 hastigheter forover og revers.

Forfjærene er halvelliptiske og bakfjærene bestaar av 2 skraatstillede cantileverfjærer og 1 halvelliptisk tverfjær. Støtdæmpere foran og bak.

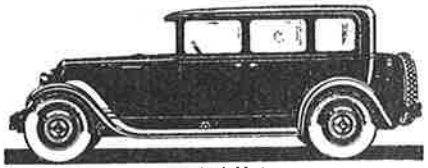
Avtagbare hjul av platetypen, gummi 14x50, 4-hjuls servobremser av egen konstruktion.

Høirerat, snekke og snekkehjul.

Som man ser er de to modeller temmelig ens bygget, selv om der er enkelte forskjelligheter. Fælles for begge er en nyhet, idet alle kontrolinstrumenter er anbragt paa en særskilt plate, i hvis overkant der er hængsler. Derved kan man lukke op og i detalje faa overset ledninger m. v., indsætte nye lamper, ja indrette belysning o. a.



Mona six aapen.



Mona six lukket.

Vivasix, som er en meget kraftig vogn med elegante og vakre linjer, har en særlig kjøleanordning for smøreoljen, hvorved denne paastaaes at bevare sin smøreevne meget længere samtidig som motoren holdes mere kjølig, saa faren for at den skal gaa varm blir liten.

Bensintanken er anbragt bak og er meget rummelig, mens vacuumtanken, som staar under panseret er saa stor, at den kan tjene som reservetank.

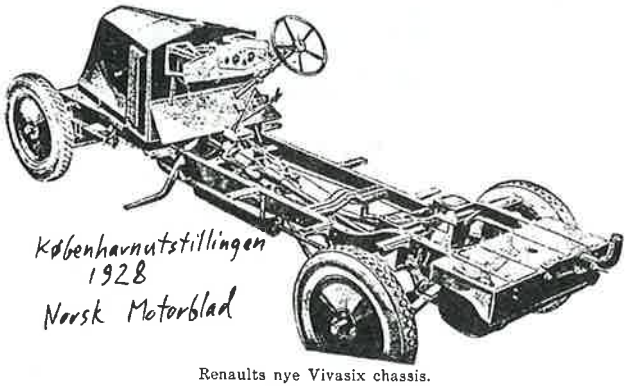
Hver av de to typer leveres med 5 forskjellige karosserier, torpedo, to «Conduites Interieure» og 2 slags Cabriolettyper. Fælles for dem alle er radiatorens form, som enkelte ikke liker, men de fleste synes er pikant. Den tar sig efter vor mening meget godt ut paa en forholdsvis længere vogn.

I konstruktion, farver og linjer er Renaultvognene et interessant bekjendtskap.

AUGUST 1928

1/95 - side 16.

Renault, det ansete franske firma, utstillet sine nyeste modeller, bl. a. de meget omtalte nye Monasix og Vivasix. Som bekjendt har Renault en egenartet facon paa radiatorhætten. Nogen liker den, andre ikke. Paa mig virker den original og morsom, særlig paa de litt større modeller, hvor den gjør sig

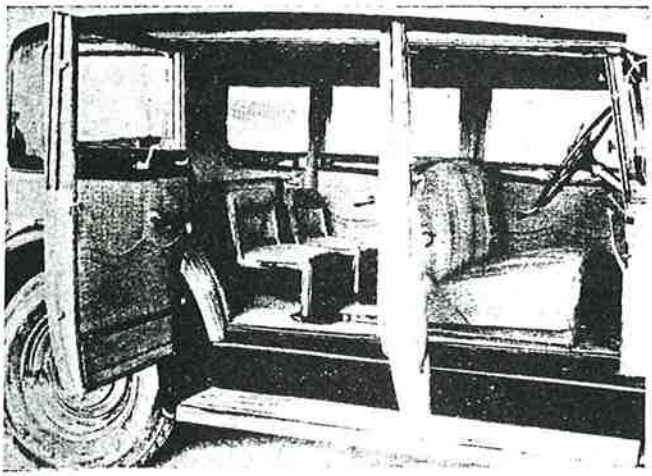


Københavnutstillingen 1928 Norsk Motorblad

Renaults nye Vivasix chassis.

fortræffelig. Den nye Vivasix i vakker blaa lakering var et syn.

De kjendte Renault lastevogner var repræsentert med 2 modeller, et 2-tons og et 3½ tons chassis. Renault har som bekjendt i en aarrække været en av de ledende fabrikker for fremstilling av omnibuschassier.



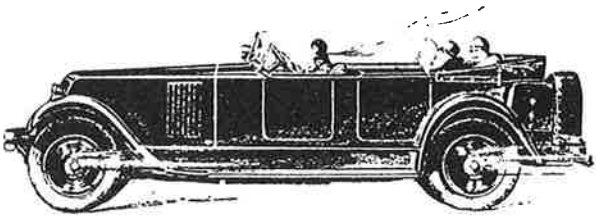
7-sæters Renahuit, Renaults sidste nyhet.

PARISUTSTILLINGEN 1928/29

I 30 aar har Renault fremstillet det bedste

I dag er den bedre end nogensinde!

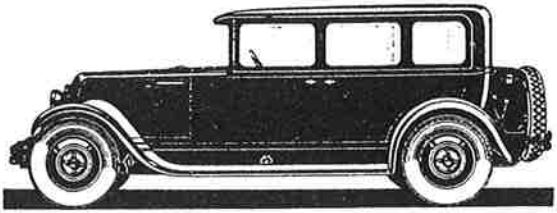
6 cyll.
VIVASIX
kr. 8500,oo
—
MONASIX
kr. 5700,oo



6/20 4 cyll.
LUX
kr. 4800,oo
—
10/45 LUX
kr. 6800,oo

Renault har Servo Bremser, der gir en hittil ukjendt sikkerhet.
Renault er bygget paa 1183 Patenter.

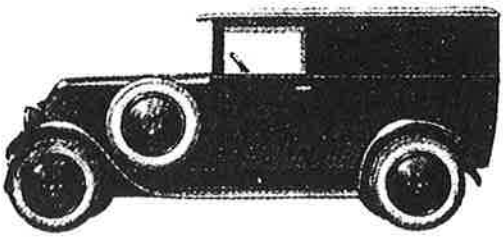
VIVASIX
7 s. Sedan
kr. 10000,oo
5-seter
kr. 9500,oo
MONASIX
kr. 6700,oo



6/20 Sedan
kr. 5500,oo
10/45
kr. 7500,oo
Drosker
7-seter
kr. 7800,oo

Renault har den store Trekevne

Lastebiler
1¼—1½
ton Chassis
kr. 5500,oo
2 tons
Chassis
kr. 6500,oo



Varevogn
400 kilo
kr. 4300,oo
700 kilo
kr. 6000,oo

4 hjuls Bremser.

Generalrepresentant for Norge:

ING. PAUL DE ROGER, Kongensgt. 7, Telf. 22685

I Trondhjem:
MAGNUS CARLSEN

AGENTER ANTAS I
ØVRIGE BYER

I Stavanger:
A/S BILHUSET

SEPTEMBER 1928

1/95 - Side 18

I 31 aar har RENAULT's trængt sig foran andre merker, grundet sin kvalitet og økonomi

RENAULT 6-CYLINDREDE har den største trækkraft.
Priser fra kr. 5400.oo.

RENAULT LASTEBILER er i 18 aar benyttet av landets førende firmaer. 1½ chassis kr. 5500.oo, 2 ton kr. 6500.oo.

FORLANG TILBUD

Generalrepresentant for Norge:

ING. PAUL DE ROGER

KONGENSGT. 7 - TELEFON 22685

Trondhjem	Bergen	Stavanger
MAGNUS CARLSEN	BIL-AGENTURET Stolegaten 10	A/S BILHUSET

DESEMBER 1928

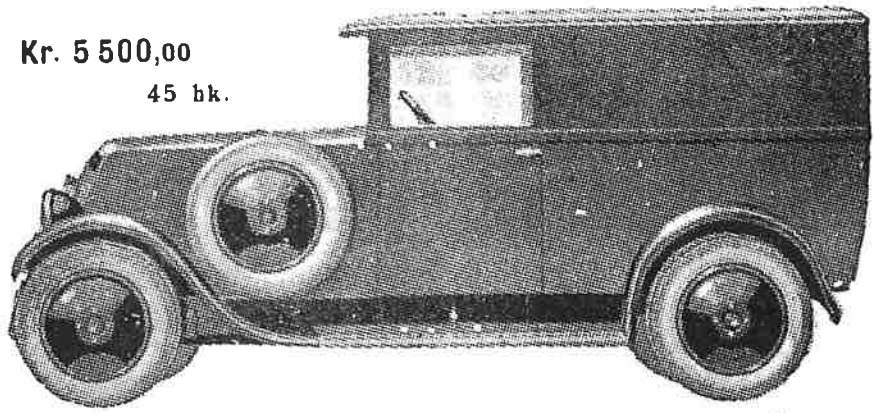
Kjent Oslofirma meddeler at deres Renault varebil, brukt hver dag et år kun har hatt kr. 7.30 i reparasjonsutgifter på ett år.

700 kilo Renault varevogner

leveres færdig fra lager.

Kr. 5 500,00

45 hk.



4 hjuls bremser.

Ta kvalitet, økonomi og levetid i betraktning.

Forlang demonstrasjon.

ROGER & DYBVAAG A.-S

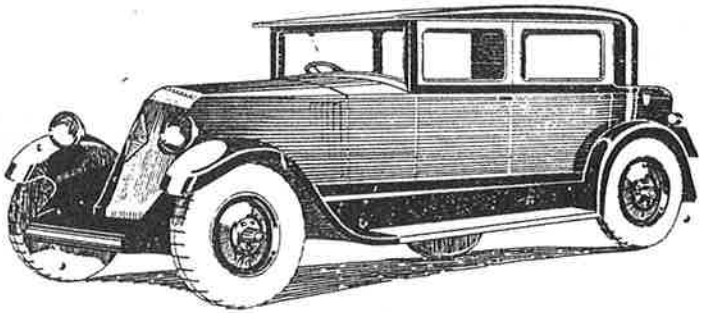
Kongensgt. 7. Telefon 22685.

APRIL 1929

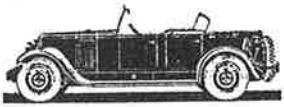
RENAULT

EUROPAS LEDENDE AUTOMOBIL

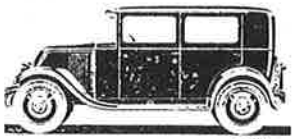
Den økonomiske vogn med den store trekk-kraft benyttet i 20 år i Norge!



VIVASIX 15/60 HK. 6 CYL. KR. 7 750.—



6/20 HK. TORPEDO KR. 4 200.—



6/20 HK. SEDAN KR. 4 500.—

AGENTER SØKES I DISTRIKTER HVOR VI IKKE ER REPRESENTERT

MOTTO: En vogn for ethvert behov til den rette pris.

ROGER & DYBVAAG A-S

Kongensgate 7 OSLO Telefon 22 685

APRIL 1929

KEFAS-MARKEDET FLYTTER!

SUKSESSEN FORTSETTER
I OLYMPISKE OMGIVELSER

Velkommen til GJØVIK
OLYMPISKE FJELLHALL lørdag 22. april!

- VETERANBILDELER
- AMCAR
- UTSTYR/VERKTØY
- LITTERATUR
- MC-MESSE NYTT/BRUKT
- GATE/LØPSMASKINER
- VETERAN-MC/DELER
- DEKK/REKVISITA
- ANTIKK/BRUKT
- MYNT/FRIMERKER
- HOBBY/BRUKSKUNST
- MILITÆREFFEKTER

Messeinformasjon/påmelding: Telefon/fax. 611 71495.
Åpent publ. kl. 9–16. Entré kr. 35,–. Barn gratis.

Arrangør:
Norsk Veteranmesse
Postboks 768 Kopperud
2801 GJØVIK

I samarbeid med:
Viken Ballklubb

Sponset av:
MOTOR VETERAN

Fjellhallen ligger i enden av Storgata – midt i GJØVIK sentrum. God skilting. God parkering.

VELKOMMEN TIL DET HYGGELIGE MARKEDET PÅ GJØVIK!

---

nye autoproducts as

SOMMAREN ÄR SNART HÄR, GÖR NÄTT KUL !

Mantorp Park är en motoranläggning belägen i Östergötland vid E4 mellan Linköping och Mjölby. På anläggningen kan banracing, 4 WD, dragracing och rallysprint mm. anordnas. Vi har också utrymmen för att arrangera bil och mc -träffar samt diverse andra aktiviteter.

Är Club Renault Norvége intresserad av att hyra anläggningen på Mantorp Park för någon aktivitet under 1995 eller 1996?
Kontakta Kjell Pettersson eller Johan Grape på telefon 0142-217 40 för att vidare diskutera en klubbaktivitet.

Skulle Din klubb inte ha möjlighet att arrangera ett eget evenemang, så finns det möjligheter att deltaga vid något av våra årligen återkommande evenemang.
Vid de flesta helgerna kan de av Era medlemmar som åker i en entusiast bil få ett speciellt erbjudande. Hör av er till oss som klubb.

Evenemang på Mantorp Park under 1995:

TEKNIKENS VÄRLD RACING SHOW 6-7 MAJ	**DRAG INTERNATIONALS** 13-14 MAJ	**HARLEY DAY** 20 MAJ
PICKUP PICKNICK 3 JUNI	**BUG RUN #12** 10-11 JUNI	**TRUCK SUPER PRIX** 17-18 JUNI
SUMMER MEET 1-2 JULI	**SKO UNO DRAG FESTIVAL** 28-30 JULI	**POWER STREET FINALS** 19-20 AUGUSTI
AUTOMOBIL SPORTSCAR SHOW 26-27 AUGUSTI	**RALLY SPRINT** 3 SEPTEMBER	**DRAG FINALS** 9-10 SEPTEMBER

Med vänlig hälsning

MANTORP PARK

Kjell Pettersson

MANTORP PARK

Strømsveien 258, 0668 Oslo 6
Postboks 100, Alnabru
Telefon: (02) 65 11 90
Telefax: (02) 63 14 93
Telegramadresse: Aupro
Bankgiro: 1609.04.02289
Postgiro: 2 70 69 92

GUNSTIG INNKJØP HOS FIRMA
NYE AUTOPRODUCTS AS.

CLUB RENAULT NORVEGE`s MEDLEMMER KAN GJØRE SINE INNKJØP TIL BILEN TIL MEGET GUNSTIGE PRISER. RABATTENE VIL VÆRE NOE FORSKJELLIG AVHENGIG AV VARESORT.

FIRMAET HOLDER TIL I OSLO, OG HAR ET MEGET VARIERT OG GODT UTVALG PÅ DET MESTE.
NESTE GANG DU TRENGER NOE BØR DU UNDERSØKE HER!

AVTALEN ER AT DU VISER KVITERING FOR BETALT MEDLEMSKONTINGENT.

nye autoproducts as

VOGNMANNEN 1995

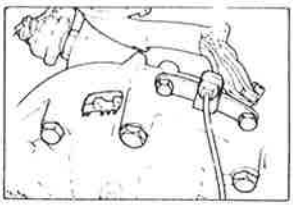
ET VETERANVOGNLØP FOR NYTTEKJØRETØYER.
SØNDAG 14 MAI 1995
MOTORMUSÉET PÅ STRØMMEN STORSENTER.

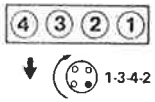
Motormuséet på Strømmen Storsenter, Rutebilhistorisk Forening og Transporthistorisk Forening ønsker alle NYTTEKJØRETØYER 30 år og eldre velkommen til det første løpet arrangert for lastebiler, busser, brannbiler, varebiler, drosjer, mobil-kraner, varemotorsykler, pick-up´er og militære kjøretøy etc.
Løpet går i vakre omgivelser på Romerike Søndag 14 mai og er ca. 8 mil langt. Frammøte senest kl 10.00 for registrering på Motormuséet og starten går kl 11.00. Målet er på Hellerudsletta i forbindelse med **Transport 95.**
Spørsmål vedrørende løpet kan rettest til Motormuséet,telefon **63802310 mellom kl 17.00 - kl 20.00 alle hverdager.**
De som trenger overnatting kan ta kontakt med muséet.
Skriftlig påmelding sendes Motormuséet på Strømmen Storsenter, Støperiveien 5, 2010 Strømmen innen 24/4 1995 samtidig med at startkontingent Kr 100.- betales inn på bankkto: 6203 0508713,
Startkontingenten dekker lunsj for 2 personer, plakett og gratis adgang på muséet.
Arrangørene gjør oppmerksom på at deltagerne kjører løpet på egen risiko og ansvar.

For etteranmeldte (alle som melder seg på eller betaler etter den 24/4 1995) er startkontingenten Kr 150.

PÅMELDINGSKUPONG FOR VOGNMANNEN 1995
Sendes : Motormuséet på Strømmen Storsenter, Støperiveien 5, 2010 Strømmen
Navn:_____
Adr. :_____ Tlf:_____
Land:_____
KJØRETØY:_____
Årg:_____Type:_____
Betalt inn startkontingenten kr 100.- på kto.: 6203 0508713
Dato_____
Husk og merke innbetalingen med: Vognmannen 1995

Model		R9/11 TL/GTL TLE/TSE (L423/S373)	R9/11 TSE (L423/B/C 373)	R9/11 GTL (L423/B/C/373) (L42J/B/C37J)	R9/11 TSE (L423/B/C373	R9/11 Auto TS/GTS/TSE (L423)	
Engine specially tuned for			(D) (A) (P)	(CH) (D)	(E)		
Year		1986-88	1986-88	1986-88	1987-88	1982-88	
Engine	Code	C2J 768	C2J 768[2]	C2J766	C2J 794	C2J N718	
No of cylinders	Type	4/OHV	4/OHV	4/OHV	4/OHV	4/OHV	
Capacity (Fiscal-Germany)	cm³	1397 (1387)	1397 (1387)	1397 (1387)	1397 (1387)	1397 (1387)	
Compression ratio/Octane	:1/RON	9,25/98	9,25/98	9,25/98	925/98	9,25/98	
Output	kW (DIN HP) rpm	49 (67) 5250[1]	49 (67) 5250[1]	49 (67) 5250[1]	49 (67) 5250	43 (60) 5250	
Ignition system	Type	Renix	Renix	Renix	Renix	Renix	
Ignition coil	Make	—	—	—	—	—	
	Type	—	—	—	—	—	
Voltage betw terminal 15 & earth + with o without ballast resistor	V	—	—	—	—	—	
Ballast resistor	Ohms	—	—	—	—	—	
Primary resistance	Ohms	0,4-0,8	0,4-0,8	0,4-0,8	0,4-0,8	0,4-0,8	
Distributor	Make	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	
	Type	RE 254	RE 240	RE217	RE 450	RE 026	
Contact breaker gap	mm	—	—	—	—	—	
Dwell angle	° (%)	—	—	—	—	—	
Condenser capacity	µF	—	—	—	—	—	
Ignition timing v BTDC n ATDC		v	v	v	v	v	
o without + with vacuum		o	o	o	o	o	
Basic timing	° Engine/rpm	8±1/650	6±1/650	0±1/700	6±1	6/600[1]	
Advance checks	° Engine/rpm	7-9/650	5-8/650	0-2/750	—	5-8/650	
	° Engine/rpm	9-12/1550	0-3/1550	12-14/1550	—	12-18/1550	
	° Engine/rpm	28-30/4050	22-24/4050	25-30/4050	—	22-27/4050	
Centrifugal advance	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	
(without vacuum and	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	
basic ignition timing)	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	
Vacuum check + advance	o retard	—	—	—	—	—	
Range	° Engine	—	—	—	—	—	
Starts	mbar	—	—	—	—	—	
Ends	mbar	—	—	—	—	—	
Spark plugs	Make	Champion	Champion	Champion	Champion	Champion	
	Type	N9Y	N281YC	N281YC	N281YC	N9Y	
Gap	mm	0,55-0,65	0,75-0,85	0,75-0,85	0,75-0,85	0,55-0,65	
Battery	V/Ah	12/35	12/35	12/35	12/35	12/35	
Starter motor	Make	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	
	Type	534029	534029	534029	534029	534029	
Starting voltage	V	10,5	10,5	10,5	10,5	10,5	
Lockdraw	A/V	350/7	350/7	350/7	350/7	350/7	
- at lower voltage	A/V	—	—	—	—	—	
Alternator/Regulator	Make	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	
Alternator	Type	516030	516030	516030	516030	516 030	
Output at engine speed	A/V/rpm	61/13,5/3000	61/13,5/3000	61/13,5/3000	61/13,5/3000	61/13,5/3000	
Voltage regulator	Type	516023	516023	516023	516023	516023	
Regulated voltage [1]	V	13,5-15,0	13,5-15,0	13,5-15,0	13,5-15,0	13,5-15	
Notes		AT=	[1]AT=	[1]AT=		(CH)=	
[1] Regulated voltage at alternator terminal B+ with battery under full load at engine speed (line 46)		[1]50 (68) 5250	50 (68) 5250 [2](P)=C2J717	50 (68) 5250		[1]13/600	





1/95 - side 24

RENAULT

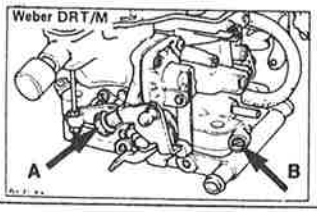
Autodata

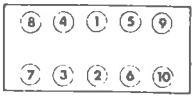
	R9/11 TL/GTL TLE/TSE (L423/S373)	R9/11 TSE (L423/B/C373) (D) (A) (P)	R9/11 GTL (L423/B/C 373) (L42J/B/C 375) (CH) (D)	R9/11 TSE (L423/B/C 373) (E)	R9/11 Auto TS/GTS/TSE (L423)
Model					
Engine specially tuned for					
Year	1986-88	1986-88	1986-88	1987-88	1982-88
Engine Code	C2J 768	C2J 768[2]	C2J 766	C2J 794	C2J N718
Valve clearance -IN [o cold, + hot] mm (1/1000 in)	0.18 (7) +	0.15 (6) o	0.15 (6) o	0.15 (6) o	0.15 (6) o
Valve clearance -EX [o cold, + hot] mm (1/1000 in)	0.25 (10) +	0.20 (8) o	0.20 (8) o	0.20 (8) o	0.20 (8) o
Compression pressure bar	—	—	—	—	—
Oil pressure bar/rpm	3.5/4000	3.5/4000	3.5/4000	3.5/4000	3.5
Radiator cap bar	—	—	—	0.8	0.8
Thermostat opens at °C	—	—	—	88	—
Drive belt size a) Alternator mm	—	—	—	—	9.5x1150
Drive belt size b) PAS-AC mm	—	—	—	—	—
Drive belt tension a/b mm	3-5	3-5	3-5	3-5	—
Carburettor/injection system Make	Weber	Weber	Weber	Weber	Weber
Type	32 DRT 15	32 DRT 15	32 DRT 5/6	32 DRT	32 DRTM
Idle speed rpm	650±50	650±50	700-750	700-750[1]	600±25/D
CO level at idle speed Vol. % CO	1,0-2,5	1,5±0,5	1,5±0,5	1,5±0,5[2]	1±0,5
HC level at idle speed ppm	300	300	300	300	300
Oil temperature °C	60	60	60	60	60
Fast idle speed rpm	—	—	—	—	—
Choke valve gap mm	3,5	—	—	—	—
Throttle valve gap mm	0,9	—	—	—	0,90
Fuel pump delivery pressure bar	0,17-0,27	0,17-0,27	0,17-0,27	0,17-0,27	—
Filling capacities					
Engine with filter Litres	3,5	3,5	3,5	3,5	3,8
Gearbox 4/5 speed Litres	3,25/3,4	3,25	3,25	3,4	—
Automatic (refill) Litres	2,0	2,0	2,0	—	4,5
Differential Litres	—			—	—
Cooling system Litres	6,0	6,0	6,0	6,0	5,8
Tightening torques in Newton metres - for lb.ft. conversion see inside cover.					
Tightening torques Nm					
Cylinder head Stage 1	55-65	55-65	55-65	55-65	55-65
Stage 2	■ 20 min	■20 min	■20 min	■20 min	■20 min
Stage 3	● 150 min	●150 min	●150 min	●150 min	●150 min
Stage 4	□	□	□	□	□
Stage 5	55-65	55-65	55-65	55-65	55-65
Stage 6	—	—	—	—	—
Main bearings	55-65	55-65	55-65	55-65	55-65
Big end bearings	45	45	45	45	45
Flywheel	50	50	50	50	50
Spark plugs	—			—	—
Road wheels	80	80	80	80	80
Wheel alignment - front					
Load positioning (see page 3) o unladen	o	o	o	o	o
Toe-in (N/Neg = toe-out) mm	1 Neg±1	1N±1	1N±1	1N±1	1 Neg±1
deg	0°10'Neg±10'	0°10'N±10'	0°10'N±10'	0°10'N±10'	0°10'Neg±10'
Camber deg	0°10'±30'	0°10'±30'	0°10'±30'	0°10'±30'	0°10'±30'
Castor deg	2°30'±30'	2°30'±30'	2°30'±30'	2°30'±30'	2°30'
King pin inclination (KPI) deg	13°±30'	13°±30'	13°±30'	13°±30'	13°±30'
	AC: [3]3-5	[1]AT=600±25 [2](P)=C2J 717	[1]AT=600±25	[1]AT=600±25 [2]AT=1,0±0,5	

Note
1. lb.ft. conversion see inside cover
2. when symbols are shown against data, see special instructions on page 3.

□ slacken off
■ run engine, min = minutes, hr = hours
● waiting time, min = minutes, hr = hours

Notes





© Copyright Autodata Limited 1987

SKANDINAVISK RENAULTTREFF I SVERIGE 2. - 4. JUNI 1995. I år er det våre svenske venner som skal arrangere treffen i området omkring STOCKHOLM. Tidspunktet for treffen burde passe for de fleste, - så vi håper på en skikkelig kolonne med norske Renault-er på veg østover i pinsen! Vi kommer selvsagt tilbake med nærmere detaljer. Men datoen skal være riktig, så noter den ALLEREDE NÅ! Treffen i Finland ifjor ble noe "mager" med hensyn til norsk deltagelse. Det bør rettes opp iår! Asgeir var en av de norske deltagerne og han har sendt oss referat fra treffet. Dette kom også Bulletin ihende et par dager for sent i fjor. Men nå -

Årets skandinaviske Renaulttreff gikk av stabelen helgen den 17. juli like utenfor Åbo i Finland. Som vanlig var det slått sammen med det årlige treffet til arrangør klubben.
Vi ble kun fem deltagere fra Norge, fordelt på to Renaulter, en Alpine og en Fuego, i tillegg til min gamle VW 1302. Dette var et skuffende lavt antall fra vår klubb, men det la ingen demper på stemningen for oss som deltok.
Det var egentlig meningen at vi skulle kjøre samlet fra Oslo, men av forskjellige grunner ble ikke det noe av. Men alle kom velberget frem uansett om de hadde tatt ferge til Helsinki eller som meg, direkte til Åbo.
Rammen rundt arrangementet kunne ikke ha vært bedre. Vi ankom treff plassen i løprt av fredag, og så med en gang at dette var et idyllisk sted å arrangere årets treff. Vi kom til en campingplass ca 13 km sørøst for Åbo. Den lå tilbaketrukket fra Åbos stråk og larm, helt nede ved en arm av Finskebukta. Plassen var omgitt av skog og en golfbane. Været var også på sitt beste, kanskje litt for varmt for oss som hadde kjørt såvidt langt.
Totalt var det rundt 90 biler og 250 mennesker, store som små som hadde funnet veien til treffet, til tross for at det foregikk samtidig med finalene i fotball VM.
Finnene var selvsagt i klart flertall, fulgt av danskene. Svenskene hadde en delegasjon som var liten. I tillegg til oss fem fra Norge deltok også et par fra Nederland. De ble øyeblikkelig adoptert av vår delegasjon.
Fredag kveld var det fellesbespisning nede ved sjøen. Vi ble aldri helt enige om hva vi spiste! Etter maten var det sauna på ekte finnsk maner, med bjerkeris og vodka. Det var en stor opplevelse for oss som deltok.
Lørdag var hoveddagen under treffet. Vi hadde først et litt særpreget rally. Vi måtte bytte ut bilene med gode spasersko. Rallyet var lagt opp med at vi skulle gå mellom postene, som besto av blant annet å gjenkjenne biler fra enkelte deler og bildeutsnitt, på lengde og volum på forskjellige deler, og ikke minst en sportslig utskeielse på ekte fransk maner, nemlig boccia.
Senere på dagen var det den tradisjonelle landskampen mellom de skandinaviske landene. Norge ble forsterket med det nederlandske paret. Her ble det blant annet konkurrert i 200 m dytting av Renault 6 i svak oppoverbakke.

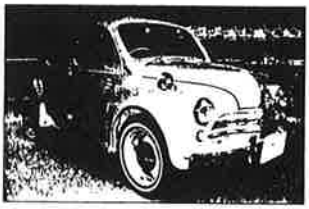
Det er vel unødvendig å nevne at vi fra den Norsk/Nederlandske delegasjonen gjorde så og si rent bord under premieutdelingen under gallamiddagen. I tillegg til landskampen, som vi selvsagt vant, tok vi med oss de tre første plassene i rallyet. Nederlenderne tok selvsagt prisen for lengste reisevei, og de tok tredjepris i Car of the Show.
Søndag våknet vi til et lett regnvær, som ga seg før vi var ferdige med frokosten. Treffet ble avsluttet med parade inn til torget i Åbo, hvor vi stilte ut bilene til allmen beundring. Jeg er sikker på at alle var fornøyde med helgens treff, og at alle stiftet nye, eller gjennoppfrisket gamle, bekentskaper til gjensidig hygge og nytte.

asgeir

LISENSPRODUKSJON, RENAULT I JAPAN I 1960 ÅR-ENE! - TAKKET VÆRE OBSERVANTE MEDLEMMER FÅR STADIG INN INTERESSANTE ARTIKLER SOM OMTALER RENAULT. ROY HAR SENDT OSS DENNE " NYHETEN" SOM ER SAKSET FRA FDMS "MOTOR" NR.2

Hino Contessa Coupé 1965, var uafhængig udviklet af Hino, men teknologien var baseret på Renault Dauphine. Contessa, der var meget solidt bygget af hensyn til de lokale forhold, vejede 945 kg og motoren var på 1.250 ccm og ydede 65 hk

Neste gang du skal til Japan bør du se deg om etter en 60 talls HINO CONTESSA COUPE 1965 eller HINO RENAULT 1963! Garantert interessant nyhet på neste årstreff! Eller på årets TTT. Begge oppfyller kravene!



Hino, der i dag er Toyotas lastbilmærke, fik en licensaftale med Renault og arbejdede mod hel japansk produktion af 4CV. Hino Renault, her fra 1963, med 21 hk motor på 748 ccm, var meget brugt som taxa, og teknologien blev også brugt senere i Hino Contessa

Referat fra årsmøtet november 94.

SOm nevnt i siste Bulletin i 94 lovet vi et mere utfyllende referat fra årsmøtet. Det kom Bulletin i hende et par dager for sent til å komme med i 5/94. Det samme gjelder ref. tur til Nederland. Takker Asgeir for fine referat:

Årsmøte i CRN 29.11.94.

I år var årsmøtet lagt til Motormuseet på Strømmen. Ved møtets begynnelse var det kun 11 fremmøtte medlemmer. Det kom 3 til litt senere, så vi ble totalt 14 fremmøtte.
Møtet ble ledet av formannen Svend Dahle og Asgeir Larsen ble valgt til referent.

1. Innkallingen og sakslisten ble enstemmig godkjent.
2. Årsberetningen ble opplest av Svend, og vedtatt. Vi har hatt en stor treff aktivitet i år. Bulletin vil komme ut med i alt 5 utgaver. I den forbindelse ble det rettet en stor ros til Knut for arbeidet han nedlegger i Bulletin. Vi nærmer oss nå 200 medlemmer. LMK forsikringen ble diskutert. Vi minner om at dette er et godt forsikringstilbud for våre medlemmer. Det ble også fremhevet at forsikringsordningen gjelder for så nye biler som '74 modeller, dvs 20 år eller eldre.
3. Regnskapet ble godkjent under tvil. Mange reagerte på at kun kopi av hovedbok ble fremlagt som regnskap. Årsmøtet vedtok å rette en henvendelse til kasserer for å få fremlagt et vanlig årsregnskap for fremtiden. Kassereren får også mulighet til å få et annet medlem til å fungere som revisor. Det ble også bedt om at budsjett fremlegges for fremtiden.
4. Valg: Formann Svend Dahle var ikke på valg. Ellers ble det sittende styret gjenvalgt i sin helhet.
5. Eventuelt: Det hadde ikke kommet inn noen saker til årsmøtet. Det ble allikevel tatt opp en del saker til diskusjon.

Når det gjelder klubbilen vår, var det stemning for å få til en dugnad for å få fortgang i arbeidet med den. Bekken og Kristoffersen sa seg interessert i å lede arbeidet. Styret bestemmer tidspunkt senere. Saken følges opp av Bulletin.
Når det gjelder nye klubbeffekter er bakrutemerker bestilt, og vil foreligge i løpet av desember. Når det gjelder caps og t-trøyer vurderes dette fortsatt, men er utsatt pga økonomien.
Det ble foreslått at vi skulle gå inn for å få til et treff på Rudskogen i løpet av våren. Torgeir følger opp overfor styret, og Bulletin informerer oss.
En seksjonering av klubben ble foreslått. Årsmøtet mener at de uformelle fora som eksisterer idag er positive, men understreker at klubbens styrke ligger i at vi er samlet. Likevel bør det oppmuntres til regionale aktiviteter rundt om i landet. Jamfør de aktivitetene som finner sted i Trondheim.
Årsmøtet stilte seg positivt til et forslag som Knut Nøkleby fremførte på vegene av Olaf Danielsen om å innføre et innmeldingsgebyr på kr 25,-. Dette gebyret vil også måtte betales av medlemmer som ikke har betalt fjorårets kontingent. Det ble vist til at andre klubber har et tilsvarende gebyr, som regel et langt høyere beløp.

asgeir

Treff i Nederland september 1994

Under treffet i Finland i juli i år traff vi som deltok et nederlandsk par som vi fikk veldig god kontakt med. Dette resulterte i invitasjon til å delta i deres høsttreff i Zeeland i den sydvestlige delen av Nederland. Jeg tok dem på ordet og reiste nedover. På grunn av en presset arbeidssituasjon ble jeg nødt til å delta uten bil. Jeg tok ettermiddagsflyet til Amsterdam fredag, og ble møtt av mine venner Marga van den Berg og Loek Bloemen i en pen, urestaurert Renault 8 '67 modell. Fredag kveld ble tilbragt i Amsterdam, hvor jeg fikk en god sightseeing. Lørdag reiste vi ned til treffstedet og registrerte oss. Det var et førtitalls biler som deltok. Etter de obligatoriske rundene for å beskue bilene, og masse bilprat, dro vi ut til et av de største damanleggene i Nederland. Der var det en veldig lærerik utstilling om Nederlands kamp mor havet. Vi fikk en grundig innføring i de landevinningene som har funnet sted gjennom århundrene. På vei ut til disse øyene som et vunnet fra havet kjørte vi på dike i sterk sidevind. Det var en slitsom opplevelse i en Renault 8.
Lørdag kveld var det middag med på følgende coctailparty.
Søndag var det tid for felles frokost før vi ga oss i vei på rallyet. Vi kjørte fem mil i nærområdet. På småveier som sjelden brukes av turister. Etter innkomsten var det kåring av beste bil. En premie som for andre år gikk til en svenske som flere av oss kjenner; Jørgen Stendahl. Han deltok i år med en perfekt restaurert Renault 4 Super fra 1963.
Ellers ble jeg fortalt at det var første gangen de hadde besøk av nordmenn. Etter de opplevelsene jeg fikk denne høst helgen blir det ikke siste gangen. Jeg reiser nedover igjen i april til deres vår treff. Jeg ser gjerne at flere blir med nedover. Bulletin vil formidle kontakt.

asgeir

BIL markedet

RENAULT R4 VAREVOGN/81 MOD. TIL SALGS.

Teknisk god stand, men endel rust. Ring Odd - 22181116 eller 22296608.

Calipre til RENAULT R30 bak ønskes kjøpt snarest. Ring SAURO - telef. 22461885.

Til R8 ønskes kjøpt:
- 4 stk. alum.felger og en R8S front.
77611325, pr. (PER MARTIN)

" POLETTA" HUSVAGN ØNSKES KJØPT. ALLT AV INTERESSE. HAR DU INGEN SJALV; SÅ KANSKJE DU VET VAR DET FINNS NÅN? RING SNAREST TIL TORSTEN OHLSSON 095.46.281 20612 eller TORBJØRN MARCUSSON 69 22 32 63 (Rakkestad)

TIL RENAULT R16 selges:
- bromsbackar, bak 1 set LB 140 1965 - 67 kr. 75.-
- bromsbackar, bak 1 set LB 147, R16/1967 R16TS/68

begge GIRLING - Passar begge två. kr. 75.-
Henv. Torbjørn Marcuson, tele. 69223263.

---

4 stk. strøkne alu.felger til salgs. - Passer på R12,15,17,18 og 20 TL.
- samt motorvarmer til R14/R14TS - NY - kr. 300.
Sauro - telef. 22 46 18 85.

- forts. fra spalte H (Jørgen Stendahl)

R30 - TS-toppar u/kam	kr. 200/par
- førg. m/innsug/79m.	kr. 100/stk.
- luftpump	kr. 50/
- mycket annat til R20/30 finns.	

R15/17 - Mycket delar, stort og smått.

Dauphin - Massor av delar fra nyskrotade bilar. Hør efter!

DIVERSE TIL R16: Nya bakljus, 66-70 modell	kr. 75/stk.
grillhalvor	kr. 75/stk.
udda støtf.horn, p.ljusglas, stenkskydd, tanklock, nya delar	kr. 20/stk.
Framre rør 16TS(1108113901)	" 40/stk.

R8/R10 - nesten nye motorf. kr. 100/par.

PASS PÅ, - HER FINNS MYE FINE RENAULT-DELER SOM SKAL SELGES TIL RIMLIGE PRISER. Jørgen Stendahl, Østeråker Hulla Østergård 643 93 VINGÅKER, Sverige t. 0151-30 323. Hvis ikke svar, kan du legge igjen beskj. - eller om du vil skrive?
Jørgen har sendt BULLETIN en lang liste over aktuelle biler/deler som han har til salgs. Håper Jørgen ser "stort" på at det kan bli litt svensk/norske skrivemåte. Det blir forståelig for en Renaultentusiast i alle fall:
Dauphine DeLux/62 mod. soltak. Objekt for helrenov. Alla plåt lagad, fram og bakvg. i bra skick. Allt annat er orørt och åter står. Helt nedplockad, 95% komplett. Bra iinredning. ingen gummimatter. Kr. 2.000
Dauphine Gordini/62 mod. Også objekt for helrenovering. Skick som ovan. Kr. 1.500

OBS! Dessa biler kan selges i paket med renov. motorer, iordninggjorda delar och massor av nya delar til riktig fin renovering.
Pris kr. 9.000, resp. Kr. 8.000 , vilket er billigt med tanke på vad som inngår. Se spesifikasjon senere i annonsen!.

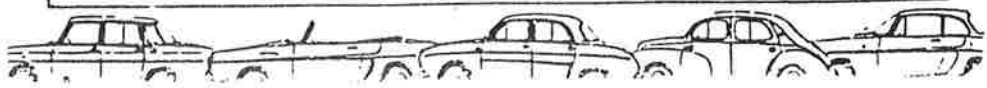
R12 " Societe", byggd på 75:a, velgjort! Återstår lack og ihopmontering. Med org. motor och felger. Kr. 5.000. Finns også andra alternativ. Kan evt. skrotas som vil frigi div. bra og nya delar.

DIVERSE DELAR TIL BRA PRIS, MEN DOM FINNS INTE I EVIGHET _ SÅ SKICKA LISTA/RING SÅ SNART SOM MULIGT:
Til R20 - framskjermar TL, rustf. kr. 50/st
- bakbremser m/nav och trummor, nya lager, cyl. o.belegg.kr.300/par.
- kompl. seter, fine bruna kr.150/ komplett.

Masse mer, stort/smått til R20 och R30.

Til R12 - framd./huvar	kr. 50/stk.
- 1300 cc. motor/bra	" 300/stk.
- fina dubbd.	" 200/set.
- ny plåt h+v bakskj. under list kr. 150/stk. samtmassor av bra R12 delar, til bra priser.	

Til R4 - fina seter til 74 mod. bruna kr. 100/alla - forts. spalte V←



BIL markedet

forts. fra forrige side - annonse RENAULT-DELER til salgs (Jørgen Stendahl)
DIVERSE RENAULTFELGER:
- til R20 TL, 5.5" nya/4 stk. kr. 250/set
- R20/79, 4 stk. 5.5" kr. 150/set
- R12 TS, 5 stk. kr. 150/set

R17 - DIVERSEDELAR:
- bakspoiler, kr. 150, rustfria dørrar, kr. 200/stk., rustfri baklucka, kr.200/
- bra h.framskjermobj. noe rust kr.150/
- cab.tak, liten skade, kompl. kr. 1800/
- glasfibertak kr. 400/
- bakvg. m/skivbromsar kr. 800/ kr. hammar TS kr. 100, framblinkers oransje/hvit nya 150/par, org, backspeglar nya og beg. alla for kr. 200/-, torkarspak kr. 75/ og ny kr. 125/, ratt kr. 75/. R17TS kylare, oljekyl, flakt, kr. 250/, trøskellister beg./nya kr. 25/50.-,støtf.båga fram, bra kr. 200/

R17 TS CAB. Skapligt kaross m/papper GIS BORT I ETT STYKKE!

NB! NB! NB! - Om Dauphinene, annonsert først i denne annonsen blir solgt uten deler, kan jeg selge følgende fine deler til DAUPHINE DeLux og GORDINI:
1 motor til std. Dauphine og
1 motor til Dauphine Gordini. Begge er i-standgjort og starklara. Nya lager och ringar. Nylack. i org. grønnfarge, fina og kompletta. Kr. 2200/stk.
NYA DAUPHINEDELAR, pris/st. om ej annat an.

DIVERSE ORGINALE VERKSTEDHANDBØCKER:
R15/17 kr. 100, R6 kr.50, Estafette k.50 R30 kaross kr.50.
RESERVEDELSKATALOGER: PR620 FREG. kr. 100 PR653 Estafette kr. 50, PR995 R16TS/TX kr. 50,
INSTRUKSJONSBØCKER: R4,6,14,12,20,16 og R30 kr. 20-40/stk.
HAYNES VERKSTEDHANDBOK R15/17 - kr. 100.-
OBS! - SOM EVENTUELL BYTTE MOT DELAR OCH LITTRATUR ER JAG INTRESSERAD I AV LITT. BILDER OCH ANNAT KUROSA, SAMT MODELLBILAR AV RENAULT OCH ALPINE TAVLINGSBILAR 1950 - 1005.

Henv. JØRGEN STENDAHL, 0708-357671, eft. kl.12, eller skicka en lista. ADR.: - se først i annonsen.

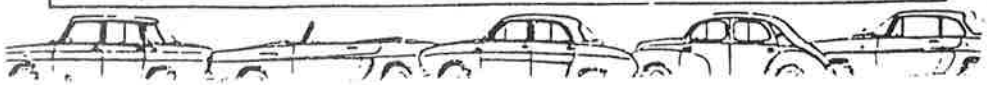
R E N A U L T R 8 / 1963 S E L G E S.

BILEN ER ER 100% ORGINAL R8 fra 1963. MEGET GOD STAND - HVIT . INTERIØR SOM NYTT MED NYE ORGINALE RØDE STOFFSETER. BILEN BØR SES OG PRØVES. VETERANFORSIKR.

RING RUNE FOR NÆRMERE INFO - 73503174 p. 73918130 a.

Nya Dauphinedelar,pris/st.om ej annat anges:
Mittdel stötf.fram med horn 250:-,mittdel stötf.bak 100:-,horn bak(Ondine/Gordini) 100:-,gummin d:o 100:-,yttre stötf.böj bak 150-200:-,yttre stötf. böj fram 150-200:-,"Gordinibåge"fram med fästen 300:-,strålkastarsargar 100:-, tröskellister(de långa tunna Ondine/Gordini) 80:-par,sidolister(Ondine/Gordini) 300:-set,luftintagsgaller 100:-,dekorgallerbak 150:-par,sarg till frontmärke 150:-,frontmärke 250:-,positionsljusglas(röd krona) 300:-par,postionsljusglas (blå krona)beg.fina 100:-par,USA-stötfångare fram,beg.kombl.m.fästen 400:-, svartklädda instrumentbrädor,beg.fina(Ondine/Gordini) 150:-,stänkskydd"Dauphine" 80:-par,torkaraxlar m.tätningar 100:-par,orginal tätn.list till taklucka 200:-,vindavvisare till taklucka 300:-,motor och växellådsfästen 200:-, skyltlykta kompl.100:-,lamellcentrum 200:-,urtrampningslager,koltyp 50:-, div olika anslagsgummin,ex.krysstypen,och andra,Invändiga dörrhandtag och vevar 40:-st,handtagsskålar 100:-set,mycket andra nya udda deler.

OBS! Jag kan tyvärr inte släppa något av detta innan jag sålt resp.bil!!



BIL markedet

TIL SALGS - RENAULT 17TS/79 MODELL.
KJØRBAR, KOMPLETT REST.OBJEKT, CA. 8000 KR.
TIL R10 - NY BAKSKJERM H. Kr. 400
NY FANGER, FORAN " 500
U/HORN (nyere enn 68)
TIL R5 - Nye dørplater kr. 200/st.
GODT UTVALG NYE ORGINALE SKVETTLAPPER TIL DIVERSE RENAULTMODELLER KR. 40/PAR.

ØNSKER KJØPE TIL R17TS/77 MOD.:
Foringer+nedre kule h.sid foran samt rep.sett bremsesyl. bak.

Ring Torgeir - t. 623 67841

TIL RENAULT R8 GORDINI/R8 S ØNSKES KJØPT.

Frontstykke - R8S og venstre kanal (NY?) Instrumentlamper, nye stempler 1108 cc., ny kamaksel 1108 cc., grenrør, oljekjøler, luftfilterboks, bensinpumpe, bremsekraftforsterker, lintvark dører og skjermer, GORDINI emblem.
Brede 13" felger, Cosmic, Deltam. eller a.

Ønsker å kjøpe disse delene, eller evt. bytte med andre aktuelle Renaultdeler.
HAR MYE KART! - RING MEG SNAREST.
Esben Dynna, Bruvollbakken 11, 2390 MOELV.
T..62369426, eller 61175800 (jobb).

TIL RENAULT R16 TX -20 TL ønskes kjøpt lamellpl. evt. kompl clutch.
TIL RENAULT R8/10 ønskes kjøpt frontrute.

Bjørn Erik Karlsen - t. 611 86785.

RENAULT DAUPHINE / 61 MODELL TIL SALGS.
R1090, RØD - KUN GÅTT 52000 KM. 100% ORG.
MINIMALT MED RUST OG KJØRBAR: ET MGET BRA OBJEKT! LA OSS DISKUTERE SAKEN!
RING HALVARD - 61 32 24 63.

SAURO ØNSKER KONTAKT MED EN SOM KAN TILBY RIMLIG LAKKERING AV R 20 - SNAREST. RING MEG PÅ T. 22461885. (spør etter SAURO)

RENAULT 4 CV. ønskes kjøpt. Dauphine kan også være av interesse!
Har du noe å tilby så ser jeg fram til å høre fra deg. T. 70253201 (Normann).

Til RENAULT R8 ønskes kjøpt:
- panser
- bakstilling (også R10?)
- lykteinnsatser, store (Gordini/8S/ Caravelle/Floride.

Ring Halvard - 61322463

ØNSKER KJØPE RENAULT R4. Bør ha bra bra karosseri, teknisk tilstand ikke så avgjørende. Ring meg, ODD t. 22181116
22296608

TIL RENAULT CARAVELLE CABR. KJØPES
- bakplate (skinn) bak baksete
- deksel radio m/tekst CARAVELLE
- nedre list innv. dørtrekk (blank)
- støtfangerhorn foran/bak (USA type)

4 stk. 13" alu.felger. Ring Rune, telef. 73503174 pr. eller 73918130 arb.

PASS PÅ - BRUKTE ORGINALE REP. HÅNDBØKER FRA FABRIKK (PÅ NORSK) TIL RENAULT R4/5/6/12/14/14 karosseri/ 15/17 R20. 20/30 AUTOM.KASSE/ DIESELMOTOR TYPE 852.
KATALOG OVER VERKTØY OG VERKSTEDUTSTYR:

Til R4 - en ny drivaksel.
Til R16 - nye baklysglass.

Telefon 73976390, Olaf.

GRØNN RENAULT 16 TS SELGES.
BILEN ER KJØRBAR, MEN DET ER ENDEL RUST.
BRA MOTOR/GEAR; NYE BREMSER KR. 2.500 !!

RENAULT R5 ALPINE MOTOR - BRA MOTOR TIL SALGS KR. 5.000
4 STK. MEGET BRA SOMMERDEKK 155/70/13" TIL SALGS KR. 800 samlet.

Ring SAURO - telefon 22 46 18 85

RENAULT R16 FANS - SE HER, HER, HER, HER.

Jeg har to biler som selges samlet meget RIMLIG! En R16 TL/77 mod. GRÅ med skiver, nye skjermer samt endel annet nytt (grill) En R16TS/75 MOD. grønn med bra motor. Nye kanaler følger med.
Henv. Øivind Paulsen, Heimdalsvg. 4c, 1412 SOFIEMYR. t. 22263096 - 66806537 e.18

CLUB RENAULT NORVÉGE

BIL markedet

RENAULT R4 FOURGONETTE 1973.
ØNSKER KJØPE NEDFALLBART PASSASJERSETE.
RING MEG PÅ 90 02 89 84 - ASGEIR.

RENAULT R18 TD - DIESEL STASJONSVOGN RØD TIL SALGS. PRIS CA. 25.000 , EVT. INNBYTTE KAN VÆRE AKTUELLT.

SPESSIELL OG SKJELDEN R17 GORDINI, USA MO DELL CABRICOACH 1974 VURDERES SOLGT, EVT. INNBYTTE. BILEN ER I MEGET GOD STAND OG NYLAKKERT. SÅVIDT MEG BEKJENT, - DEN ENES-TE I LANDET! PRIS CA. 40.000. Ring JAN for nærmere info - telef. 321 22824.

DIVERSE DELER TIL RENAULT R8/R10/4CV TIL SALGS:
R8 - Nytt frontstykke(evt. byttes i R8S ellr R8 GORDINI) NB! Brukt også av interesse.
Nye baklysglass, diverse støtfager-horn, frontlykter/ringer og endel små deler.
R10/67 MOD. - Nytt frontstykke, strøkne ho vedlykter og blinklykter.
4CV - Nye stempelringsett, nye rotorer, div. pakninger og mange nye smådeler

Har også nye bremsepumper, hjulsylindre, tanklokk og bremseslanger etc. til andre Renaultmodeller. Ring for nærmere info: Espen Dynna, 2390 MOELV - t. 62 36 94 26.

TIL RENAULT CARAVELLE 62 MOD. KJØPES: BAKLYSGLASS; HOVEDLYS + BRØNNER, GUMMI - GJENNOMFØRINGER STØTF. JERN FORAN, MITT-PARTI STØTF. FORAN. - HAR DU NOE, ELLER VET DU OM NOE - RING MEG SNAREST: 67 53 19 52 - OLE.

TIL RENAULT R5 ALPINE ØNSKES KJØPT VENSTRE DØR OG FARGET FRONTRUTE, OG 5½" LETTMET. FELGER (3 HULLS).
OGSÅ INTERESSERT I ULIKE STYLINGDET. R5.
Til R30 kjøpes bremsekaliper bak.
Ring Morten - 760 70706. Etter 27.3 nytt nr. - 770 65373.

MASSE FINE DELER TIL RENAULT R10 69/70
2 STYKKER TIL SALGS: RING 55 26 70 66 ELLER 90 13 15 91 -Arne Merkesdal.

RENAULT R15/76 MOD. TIL SALGS.
EX. MOTOR FØLGER MED. NOE FOR DEG? RING MEG FOR NÆRMERE INFO.
HANS IVAR - t. 61 23 21 57.

RENAULT R16 TX/77 MOD. TIL SALGS.
Nå har du sjangsen til å få deg en limu-sin! 77 mod. i daglig drift. Brun metalic. 180 000 km. 5 gear, el. ruter og sentral-lås. Noe rust og liten oljelekkasje motor t. 67 12 32 36 - Harald Kulsrud.

RENAULT R2093 PICKUP MOTOR ØNSKES KJØPT, 54 MODELL. Motor til FREGATTA kan også være aktuell. Jeg har litt hastverk og vil gjerne ha bilen på vegen. Har du noe, - eller kan du tipse meg om noen som kan hjelpe meg. Takknemlig om du tar kontakt snarest mulig. t. 66 98 91 18 - STIG.

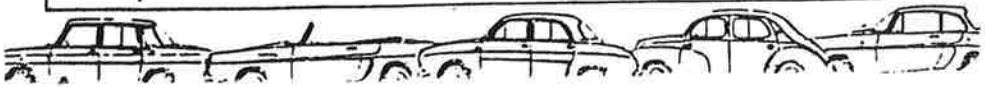
DELER TIL R20/R30 TIL SALGS.
Frontlykter(hovedlykter) m/holdere R30 og diverse til grill (passer også R20.
Fabrikknye framdører (h+v) til R20/R30.
Henv. Jan Urke - 63 99 70 95.

TIL RENAULT DAUPHINE /62 MOD. ØNSKES KJ.:
FORSTOLER, HELST BRUN/HVIT PEPITA STOFFTREKK.
PREMSEPUMPER/DELER.
RING MEG OM DU KAN HJLPE MEG. TELEFON 333 17477, arb. eller 333 13194 pr. BJØRN.

Til RENAULT R17/TL/73 MOD. KJØPES:
Forskjermer, grill, forseter.
Ring meg på kvelden! Alf - 22 26 76 50.

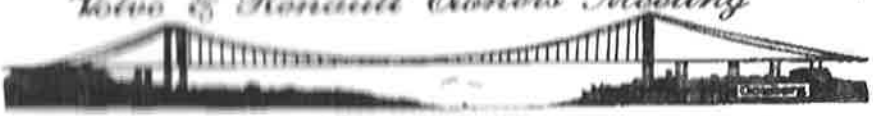
RENAULT 12 ELLER 18 STASJONSVOGN I GOD STAND ØNSKES KJØPT SNAREST. BØR VÆRE I GOD OG SKIKKELIG BRUKSBIL.
Henv. Jan - telefon 63 99 70 95.

TIL R 17 ØNSKES FØLGENDE DELER KJØPT.
Innv. dørtrekk (mod. 72 - 74)
kompl. seter f. og b. 76 - 79 m.
div. kromlister, kanal, rundt fanger foran. EVT. DELEBIL
R17 TS også av interesse.
Henv. ROBERT - telefon 90 06 60 68 mob.



1/95 - sida 31.

Volvo & Renault Owners Meeting



Gothenburg the 25-27 of August 1995!

Welcome to join the 1995 year "VROM" Volvo Renault Owners Meeting.

PRELIMINARY PROGRAM:

Friday: "Drop in" from 3 p.m. for free activities. Information regarding VROM activities and other activities in Gothenburg will be aviable.
In the evening we gather for a B&Q party.
Saturday: Veteran car rally for VOLVO and Renault cars including modelyear 1975. (Heavy vehicles including modelyear 1964.) which are included in clubs below.
The finish will take place at the Volvo veteran museum who will have their first opening appearance and all participators of the rally are specially invited.
Sunday: At Heden in the middle of Gothenburg we arrange market and exhibition day where we gather all cars and we stroll around the different activities.
Besides, a special price will be distributed to the nicest car of the meeting.

Invited Swedish clubs:

1/95 - sida 32

Inbjudan till

Nordisk Renault-träff

3-4 juni 1995

i Skokloster

Träffen börjar 1000 i Skokloster, en vackert belägen plats med bilhistoriska anor vid Mälaren mellan Stockholm och Uppsala. Se fram emot en dag med bilutställning, en härlig grill-lunch, besök på bilmuséet, slottsbesök och mycket annat. För de yngsta finns djur, möjlighet till bad mm. Dagen avslutas med en gemensam middag i trivsam miljö. Vi bor i hotellrum eller camping.

Incheckning sker 2 juni from. 1800 samt träffdagen 3 juni.

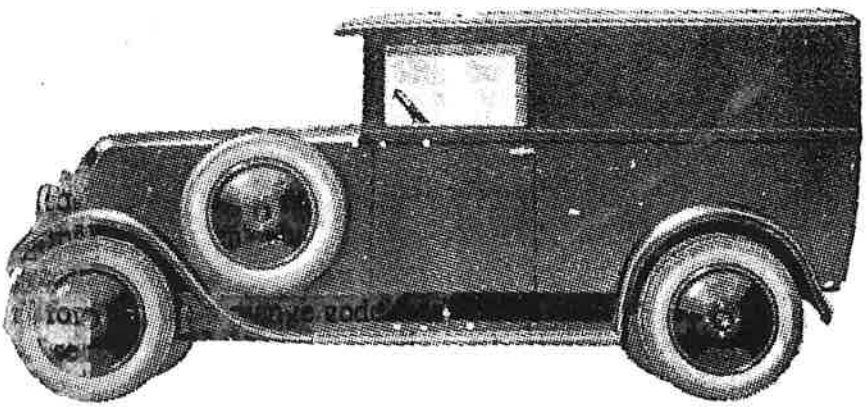
Bindande anmälan görs genom att fylla i nedanstående talong och inbetalning till personkonto 61 03 26-1134 (postgiro) senast 15 maj.

Arrangörer:

Club Renault 15-17 tel. 46-8- 754 16 86
Club 4CV Suède tel. 46-8- 710 89 71
Club Traction Arrière tel. 46-8- 740 72 92

Välkomna!

Huvudsponsor: Volvo Personvagnar (Renault)



B L A D

Vidar Nyen
2436 Våler i Solør
Solør

RETURADRESSE:
CRN, OLAF DANIELSEN,
FALKEVEGEN 3,
N 7562 HUNDHAMARFN.