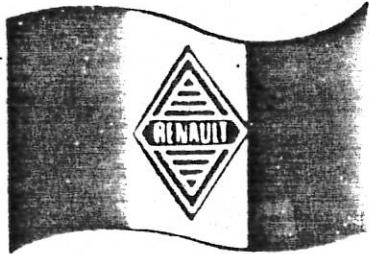


CRN

CLUB RENAULT NORVÉGE



BULLETIN NR. 2 1992



Renault 16: komfort alle veier

NE BETEGNES SOM EN TYPISK FAMILIBIL MED MANGE BRUKS MULIGHETER. NOEN PRESTASJONER I RALLYS ER VEL IKKE DET DEN BLE BERØMT FOR! VI SKAL KOMME TILBAKE I ET SENERE BULL.

BULLETIN BR. 2 - 1992.

Ja, - så er vi her igjen. Håper vi kan
bringe litt Renaultstoff som interesserer.
Vi er i slutten på april, og det er lik-
som nyss før at sesongen starter på all-

vor. DET MANGLER IKKE PÅ ARRANGEMENT
UTOVER SOMMEREN, SÅ HER BLIR DET SPØRS-
MÅL OM Å PRIORITERE! FOR EGEN DEL MINNER
VI OM GNIER`N - ALLEREDE SØNDAG 3. MAI !
CRN - Skandinavisk RENAULTTREFF - 3. - 5.
JULI !

GREIT Å VITE, CLUB RENAULT NORVEGE - Formann: Svend Dahle, t. 02-53 61 80 (arb.)
t. 02-90 21 21 (pr.)

Nestform.: Knut Nøkleby, t. 063-30 600 (arb.) og t. 063-28 381 (pr.) som også tar
seg av BULLETIN. Har du aktuelt stoff, annonse kjøp/salg så kom igjen!!!!!!!
Postadressen er : K.N., Postboks 50, 2750 GRAN.

Kasserer: Olaf Danielsen, t. 07-97 63 90. Tar også imot nye medlemmer!

Varamann til styret: Aage Svarthoel, t. 09-92 40 47.

FRA EN AV VÅRE MEDLEMMER HAR BULLETIN
FÄTT OVERSENDT EN FIN ARTIKKEL SOM
STÅR PÅ TRYKK I SVENSKA AUTOMOBIL
NR. 1/1992. - GAMLE GODE R8 GORDINI

AUTOMOBIL

1 AUTOMOBIL

Vi tillater oss å oversette litt fra
svensk til norsk i den første delen
av artikkelen for siden å overlate det
hele til svensk:

Det franske motorenget, Amadee
Gordini fikk i begynnelsen av 60 tal-
let frie hender av Renault. Vi for-
bløffes av resultatet, R8 GORDINI, og
trekker paralleller med GTI-klassens
morsomste, RENAULT CLIO 16 V. Mattias
Persson (tekst og foto) beretter:

I 60 tallets Frankrike fantes det to
typer bilførere, om man fikk tro REN-
AULT. Enten var man en bilfører som
kjørte Simca, Peugeot eller daglig-
dags Renault, - eller så var man en
ekte "Gordiniste" som kjørte Dauphine
eller R8 - GORDINI! "Je suis une Go-
rdiniste, et vous ..." Muligens tit-
elerte folk seg, - Gordiniste! - I
telefonkatalogen også. Så fullkommet
gikk nemlig Renaults PR - kupp i lås.

Noe lignende får vi knapt oppleve om-
kring Clio 16v, selv om den sjærmer-
ende, utrolig vegsikre og raske bilen
er her. Sammenlignet med sine konku-
renter er den ikke på langt nær like
spesiell som R8 GORDINI en gang var!
"Clioiste" låter heller ikke like bra.

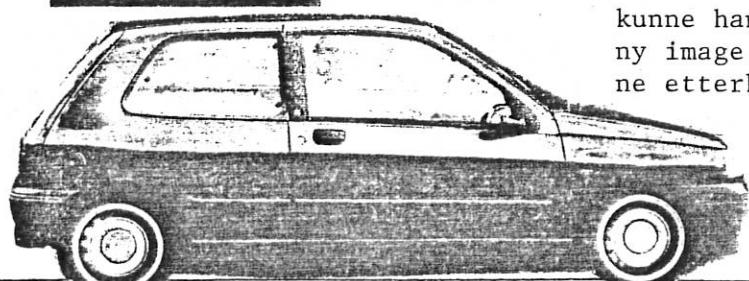
Amedee Gordini brøyte sin bane som
bilmekaniker på 1920 tallet. Det gikk
ikke lenge før han begynte å eksperi-
mentere med motorer og når bilforetag
et Simca startet opp på 30 tallet, ja
da konstruerte han seg helt og holden
om å modifisere Simcamotorer og fikk
ut uanede effekter av disse. For å få en
noenlunde økonomi ut av sin forretning, -
solgte han også bensin, - på Boulevard
Victor i Paris. Via egen bilbygging som
besto av rene formelbiler og de mest vi-
dunderlige sportsvogner knyttes Amedee til
Renault på mitten av 50 tallet. Økonomisk
var hans lille forretning en katastrofe,
men som den geniale kontruktør han var,
kunne han tilføre RENAULT mye kunnskap og
ny image. Sirklen var sluttet og han kunne
etterhvert kvittere ut en anselig lønn.

LES FORTSETTELSEN OM DENNE
INTERESSANTE SAMMENLIGNING,
GAMMELT OG NYTT
SIDE 3



*Busiga blå bilar.
Den gamla Gordini är lackad i
originalkulören, den ovanligt läck-
ra blåfärg som är
Frankrikes nationella racingkulör.
Bredvid ser den
nya Clion klart
urvattnad ut men
skenet bedrar...*

**"framhjulen reagerar
liko snabbt som krut
på en brinnande
tändsticka"**



R8 GORDINI/CLIO 16 V, forts.
fra side 2

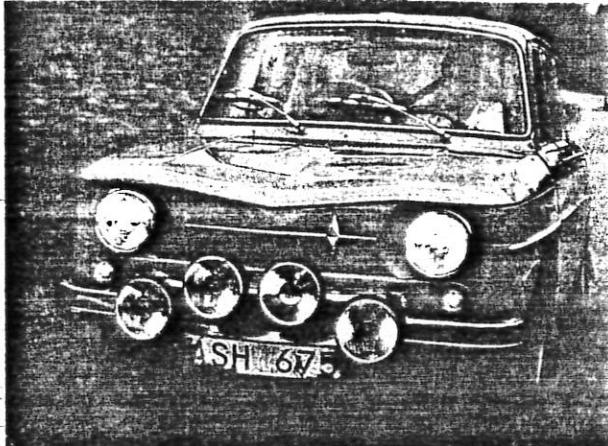
Le sorcier

Den första modellen måste ha satte sina klor i var D, upphine-modellen som i Gordiniutförande till slut gav 55 hk mot originalets 32 – och hade

na. Kanske inte så konstigt med tanke på att 90% av startfältet bestod av just R8 Gordini ...

Trots sin avsevärda ungdom håller samma sak på att hända med Renault Clio 16V, det tävlas friskt med vagnen i Frankrike såväl som i övri-

Coupén är ganska smal och pedalerna förskjutna till höger. Haldas klassiska instrument har fått ersätta handskfacket i denna rallybil.



det inte varit för den bräckliga 3-lagrade vevaxeln hade Amedée kunnat skrämma den lilla maskinen ytterligare med bibeihållen tillförlitlighet. Inför den kommande R8-modellen krävde dock Amedée Gordini en väsentligt starkare bottendel med 5 ramlager för att kunna utveckla en riktig högvarig version.

Tydligen vågade ingen säga emot, för när R8:an presenterades 1962 ståtade den med just en 5-lagrad vevaxel. Och när Gordinversionen presenterades 1964 häpnade omvärlden. Ur futtiga 1.108 cc hade Amedée trollat fram hela 95 hk vid 6.500 varv/min vilket var en otrolig bedrift i mitten av 60-talet. Betänk att det handlade om en produktionsmotor som i sitt enklaste utförande gav 48 hk, vilket var en bra siffra redan det. "Le Sorcier" (trollkarlen), som han kallades, hade slagit till igen ...

Med R8 Gordini som huvudnummer gick Renault en ny vår till mötes i tävlings-sammanhang. Rallysegrarna duggade tätt internationellt och i hemlandet Frankrike vann Renault R8 Gordini i princip allt som stod att vin-

1108 cc är inte mycket – men Le Sorcier, Amedée Gordinis, geniala konstruktion gör att den lämnar 120–130 hk i fullt rallytrim. Notera Weberförgasarna och det snygga grenröret.

ga Europa. Bland annat körs en enhetsserie på bana i nästan alla länder.

Och på racerbanan trivs verkligen Clio. Styrningen tillhör de mest explosiva vi provat – framhjulen reagerar lika snabbt på styrutslag som krut på en brinnande tändsticka vilket gör att man kan styra den med samma millimeterprecision som en racerbil.

Krängningen är ytterst moderat och Clio 16V beter sig ytterst civiliserat även i de mest extrema situationer. I riktigt tvära kurvor kan den understyra något liksom att bakvagnen kan halka ut vid inbromsningar i böjarna, men vad som sker, sker behärskat och förutom i extremfall upp för sig vagnen neutralt.

Tvärt emot alla mina förutfattade meningar visar det sig att Jårs Dambergs Renault R8 Gordini också är en förhållandevis väluppförstrad liten illbatting. Med förhållandevis menar jag att den med tanke på både svansmotor och pendelaxel bak är ovanligt lättkörd – åtminstone om man som jag bara vågar köra 50% av vad bilen förmår ...

När Jårs håller i rodret och vi ger oss upp på de uppändska grusvägarna för att leta fotomiljöer har jag inte skuggan av en chans att hänga med i den gamle Renault-fabrikens förarens tempo. Trots att Clioen jag styr är en 30 år yngre konstruktion med en ettrig 1.800-kubikare på hela 137 hk under hoven.

8.500 får vara nog

Ettrig förresten. Om någon gör skäl för ordet så är det den lilla Gordinimaskinen på blott 1.108 cc under den Dambergska motorhoven. Den ylar som besatt på alla 5 växlarna, jodå Gordinin homologerades med 5-växlad låda, och det är bara ett vakande öga på varvräknaren som hindrar den makalöst varvfulliga motorn från att nära sig femsiffriga tal – 8.500 får vara nog ...

Bottendraget är bara att glömma. Det finns inte, och konstigt vore väl det när man plockar nära 130 hk ur den trimmade 1,1-liters motorn. Att starta med en vevaxelhastighet understigande 4.000 varv är som att ensam försöka springa igång en Scania-Vabis – det går helt enkelt inte. Men när väl maskinriet står på kam, från knappa 5.000 och uppåt, bär det iväg förbluffande raskt. I händelse av att framfarten blir alltför hisnande står effektiva skivbromsar på alla fyra

CLUB RENAULT NORVÉGE

LESERBREV: Fra medl. 61, Egil Otter.

På min jakt etter registerdrev til min Dauphine kontaktet jeg vår søsterklubb i Frankrike. Klubben holder hus vegg i vegg med fabrikken utenfor Paris. Klubben selger ingen deler, men har avtale med flere deleleverandører som gir rabatt. Om vi får rabatt er usikkert, men bestiller noen deler, burde medlemskap i vår klubb kanskje øke sjangrene. Medlemskap i den franske klubben koster 200 FF, dvs. ca. 220 kr. Kanskje et kollektivt medlemskap kunne være noe? Eller om C.A.R. kan sende sin avis til Bulletin? Eller til CRN?

C. A. R. = CLUB DES AMATEURS D'ANCIENNES RENAULT
SE SIDE 3, BULLETIN NR. 1 - 1992.

BILMARKEDET - DELER

ØNSKER KJØPE TIL RENAULT R5:

Fjærer, stablisatorstag og forstilling R5 Alpine om det passer til R5 GTL 81 m. Er også interessert i å kjøpe alu.felger til R5 og R12.

Ring Steve på telefon 086 - 41 460.

TIL R8 MAJOR 64 MOD. ØNSKES KJØPT FORNIKLET L, H. OG V. SIDE.

L sitter på karosseriets h. og v. side mellom bakdør og bakvindu. Bilen er øyeblikkelig kjøreklar, - venter å høre fra deg!

Ring Åage, - tele 09 - 92 40 47.

RENAULT R14 TL, 1979/80 MODELL TIL SALGS

Bilen er ikke pen og trenger litt rustsveisning. Ellers meget god teknisk, går som et skudd! En liten sjekk, - og du har en fin bil nr. 2 ! kr. 5.000 som kan diskuteres litt.

063 - 28 381, Knut.

RENAULT R 20, 1976 MOD. KJØRT 140 000 KM.

Fin bil i meget god stand og uten rust! Fin motor, nye drivaksler, fint interiør ny bakre ex.potte, org. skiholdere, radio/kasett, hengerfeste.

Bilen starter og går som en drøm!

Selges for kr. 6000, ring PER HANSEN, TELE 04 - 74 02 11.

12 volt vekselstrømdynamo, NY

TIL SALGS BILLIG - KR. 600,

passer bl.a. til RENAULT R16.

Ta kontakt med redaksjonen, Bulletin.

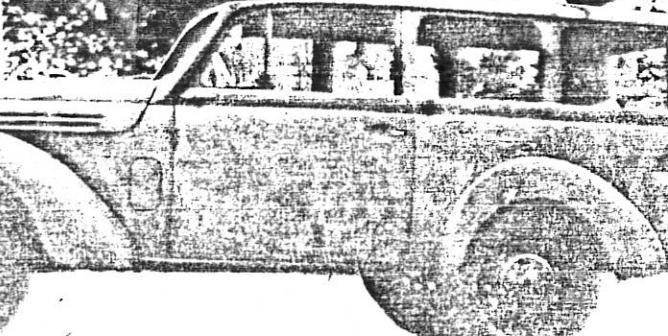
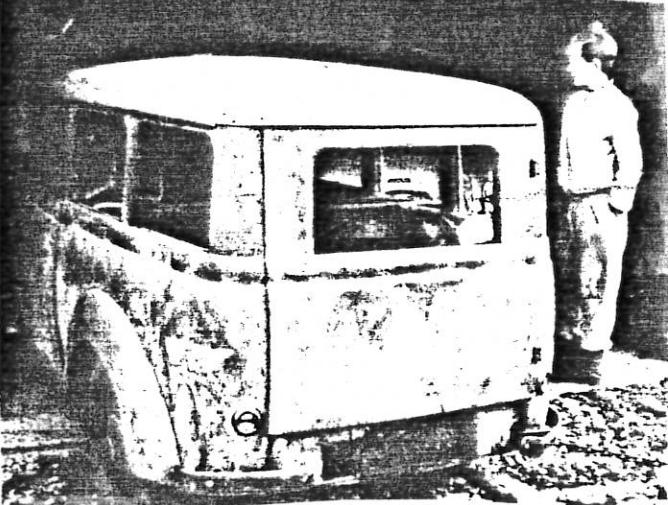
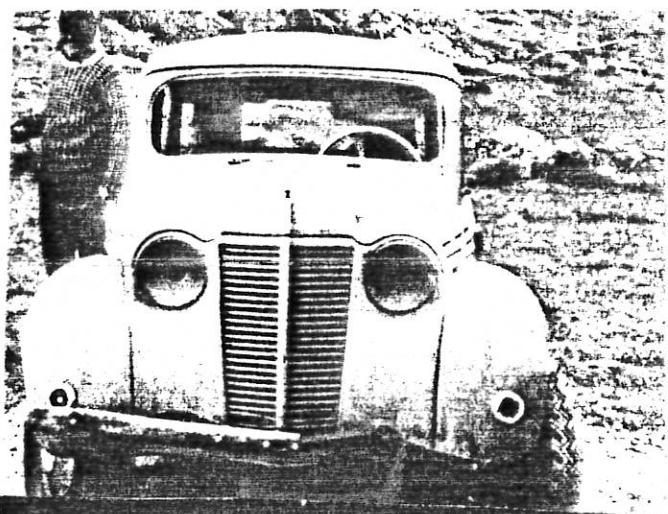
RENAULT BREAK JUVAQATRE 1951 MODELL (?)

TIL SALGS! Vi har bragt i erfaring at den var på Renaults program i 1951 - 1955. Den samme bilen (karosseriet) fantes også på programmet i 1956 - 1960, men da het bilen DAUPHINOISE.

Bulletin regner med at dette etterhvert har blitt en meget sjeldent bil. Det er ikke solgt særlig mange i Norge har vi fått opplyst.

DET ER JAN VESTRE, Pb. 149, TAASEN,
0801 OSLO

SOM HAR BILEN TIL SALGS. KAN TREFFES PÅ
TELE 02 - 18 49 67.



RYDDESALG, BL.A. 69 MODELL RENAULT 8,

For å litt mer plass, vurderer jeg å selge hvit R8, med fin R8S motor. Bilen har frontskade, men ellers meget fin.

Ring Knut - 063 - 28 381 (kvelden)

RENAULT



R8 GORDINI/CLIO 16 V, forts. fra s. 3

Snabbhistorik Renault R8

- Renault R8 presenterades i 1108 cc-version 1962.
- Gordiniversionen med 1108 cc-motorn på 95 hk (R1134) visades i oktober 1964 på Parissalongen.
- R8 Gordini 1255 cc på hela 110 hk (R1135) efterträdde R1134 år 1967.
- Produktionen av R8:an lades ner 1970 och blev därmed Renaults sista svansmotorbil.

hjulen till ens tjänst – en detalj som var standard på alla R8-versioner och gjorde Renault till pionjär på området.

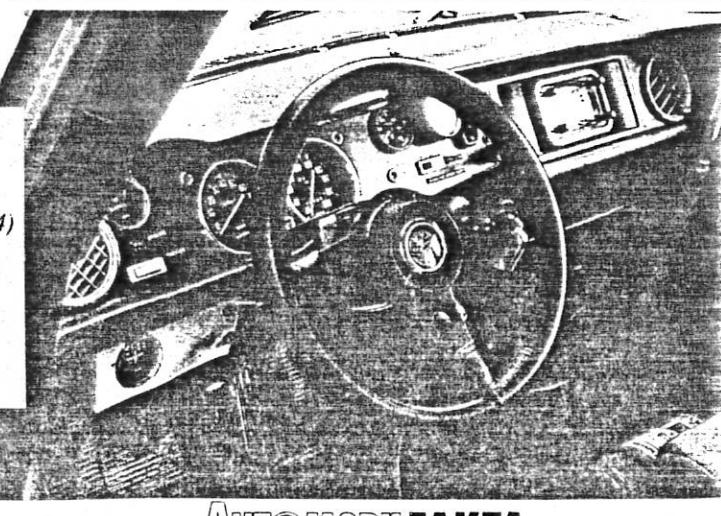
Kvalitet?

Efter någon timma i Jårs R8 Gordini, framgångsrikt preparerad för historiska rallycupen, är det en befrielse att uppleva den låga ljudnivån och komforten som Clio 16V står med. Stolarna ger bra stöd och körställningen är behaglig även för storväxta. Men detaljkvaliteten når inte riktigt upp till de bästa GTI-vagnarna från Tyskland och Japan (läs nya VW Golf och Nissan Sunny GTI). Knappar och reglage är inte lika rejala som hos dessa, vilket även går igen i den tre decennier äldre Gordinin. Precis som Clion har en ganska sladdrig växelföring.

Men med den charm som båda vagnarna utstrålar är det lätt att förlåta sådana bagateller. De "två blå" lockar förare som sätter själva körupplevelsen i första rummet, och förmår ha överseende med dylika irritationssmoment. Därmed inte sagt att Renault Clio 16V är dålig på någon punkt. Jag törs utan förbehåll lova att den är roligast i sin klass – medan den vilt överstyrande Renault R8 Gordini har en glädjekoefficient så hög att den inte kan beräknas. "Le Scorcier" – hans arv lever...



Bulletin anbefaler de som er spesiellt interessert å skaffe seg nr. 1 - 1992 av svenske AUTOMOBIL !

**AUTOMOBILFAKTA****Renault R8 Gordini
1134 (1135)****Renault Clio 16V**

Fordonstyp:	4-dörrars sedan	3-dörrars hatchback
Säljs i Sverige av:	Volvo	Volvo
Pris:	124.900:-	124.900:-
Motor		
Typ:	4-cylindrig radmotor	4-cylindrig radmotor
Borring x slaglängd:	70 x 72 mm (74,5 x 72)	82 x 83,5 mm
Cylindervolym:	1.108 cc (1.255 cc)	1.764 cc
Kompressionsförhållande:	10,4:1 (10,5:1)	10,1:1
Ventilsystem:	Stötstånger	Dubbla överliggande kamaxlar
Antal ventiler per cylinder:	2	4
Tändsystem:	Brytare	Elektroniskt
Bränslesystem:	2 x Solex 40 PHH	Insprutning
Effekt:	95 hk SAE vid 6.500 varv/min (110 hk. 6.750)	137 hk vid 6.500 varv/min
Max vriddmoment:	10 kpm vid 4.000–6.000 varv/min (12,7. 5.000)	16,1 kpm vid 4.250 varv/min
Kraftöverföring		
Typ:	4-växlad manuell (5-växlad manuell)	5-växlad manuell
Utväxling 1:an –	3,65:1 (3,61:1)	3,65:1
2:an –	2,25:1 (2,37:1)	2,25:1
3:an –	1,48:1 (1,70:1)	1,48:1
4:an –	1,03:1 (1,30:1)	1,03:1
5:an –	– (1,03:1)	1,03:1
backen: –	3,08:1 (3,08:1)	3,08:1
Slutväxel –	8 x 33, 9 x 34 eller 7 x 32	Enkelskivig torrlamell
Koppling:		Enkelskivig torrlamell



F:	Dubbla tvärlänkar, skruvfjädrar, teleskop-stötdämpare och krängningshämmare.	MacPherson-fjäderben, undre tvärlänkar och krängningshämmare.
B:	Enkelad bakaxel (pendelaxel) med snett bakåtriktade länkarmar, spiralfjädrar och 2 teleskopstötdämpare per sida	Torsionsstavar med snett bakåtriktade länkarmar, teleskopstötdämpare och krängningshämmare.

Styrning

Typ:	Kuggstång	Kuggstång
Servo:	Nej	Nej

Antal rattvarv mellan stopp: 3,2

Skivbromsar runt om**Skivbromsar runt om**

Typ: Fälgar och däck

Däckdimension: 135-15 185/55 VR15

Mått och vikt

Längd: 3.995 mm 3.700 mm

Bredd: 1.490 mm 1.630 mm

Höjd: 1.370 mm 1.390 mm

Hjulbas: 2.270 mm 2.480 mm

Spårvidd fram/bak: 1.256/1226 mm 1.360/1.330 mm

Tomvikt: 725 kg Tjänstevikt: 1.090 kg

Prestanda**Acceleration**

0-50 km/tim: 3,8 sek (3,4 sek) 2,8 sek

0-100 km/tim: 11,5 sek (10,5 sek) 8,0 sek

402 meter: 18,0 sek (17,2 sek) 15,9 sek

Toppfart: 170 km/tim (180 km/tim) 210 km/tim



A.E.G. VETERAN - INFORMASJON .

I Bulletin 1/92 lovet vi å komme nærmere tilbake til ~~minne medlemmene~~ A. E. G. Iden er å bygge ut en database som har det navnet, og den adressen du trenger. Da er det viktig at de som har deler/biler som skal selges eller om det er interesse for å kjøpe, - melder sin interesse! Det vil utvilsomt kunne bli et nyttig redskap for den som trenger kontakt med den "rette" person. Tanken er også å kunne registrere levrandører av nyere/gamle deler til objekter.

Dersom du syns dette virker interessant, og du ønsker mere informasjon: Ta kont. med A.E.G. VETERAN-INFORMASJON, PB. 178, 4791 LILLESAND.

TOPP LAGER FOR GAMLE BILER I TRONDHEIM!

Olaf har kommet over en fin nyrestaurert låve ved Storsand Camping (15 km. nord for Trondheim).

Leie ca. 700 pr. bil/år og det er meget billig for en skikkelig lager!

Vil tro at dette er det mange av våre medlemmer i Trondheimsregionen har ventet på. Ta kontakt med Olaf, tele. 07-976390 for nærmere informasjon.

2. SKANDINAVISK RENAULTTREFF - 1992 .

Vi minner om vårt TREFF i 1992 som blir et treff sammen med våre RENAULTVENNER fra DANMARK, FINLAND OG SVERIGE. VIK CAMPING (ved Hønefoss) blir treffstedet. DATOEN ER SOM KJENT: 3. - 5. juli 1992.

Som en foreløpig orientering kan vi nevne at Vik Camping er en komfortabel camping plass med flere overnattingsmuligheter.

Alt. 1: Camping.

Alt. 2: 6 stk. hytter, (4 p.) 150/døgn

Alt. 3: 9 stk. leil., (4 p.) 250/døgn

Alt. 4: 3 stk. hytt/lux(4/6 p.) 350/døgn

Alt. 5: MOTELL - 295 /pers./døgn enkl.

195 /pers./døgn dobb.

Alternativ 2,3, og 4, prisen gjelder pr. hytte/leilighet pr. døgn, - og du må ta med sengetøy/sovepose.

Du kan allerede nå melde deg på, men senest innen 15.JUNI til:

CLUB RENAULT NORVEGE, FALKEVEGEN 3,
N 7562 HUNDHAMAREN - GIRO 4435 51 06648.

NKR. 175.00 pr. ekvipasje (bil).

OPPGI HVOR MANGE PERSONER SOM KOMMER,
HVILKET OVERNATTINGSALTERNATIV SOM ER

ØNSKELIG, BILTYPE/MODELL, TELEFON OG NAVN (AVSENDER).

Det finnes gatekjøkken og kafe på området. Vi disponerer stor grill, som vil bli flittig benyttet. Men du må selv ta med noe å grille!!!!

EN KORT VEGBESKRIVELSE: VIK CAMPING, - ca. 50 km. fra Oslo. Hvis du kommer fra Oslo sentrum, kjør E18 mot Drammen, til Sandvika og ta av til høyre E68 mot HØNEFOSS. Du finner Vik langs vegen ca. 10 km før HØNEFOSS.

NYT TUREN, DET ER EN FLOTT VEG MED FIN UTSIKT.



RENAULT CLIO, ELEGANT LITEN (STOR) BIL SOM FÅS KJØPT I MANGE VARIANTER, FRA DEN NØKTERNE TIL DEN RENE KRUTTØNNE!

BULLETIN, MEGAKUUL KLUBBAVIS, ja det finnes faktisk medlem i klubben som mener det! Vi som steller med avisens syns selv sagt det er hyggelig å høre og vi håper flere deler hans mening. Vi har hørt flere røster som mener at Bulletin, i sin meget enkle form den er, er med å holde kontakt mellom klubben og medlemmene. Da mener vi hensikten er oppnådd. At avisens er meget enkel og billig, ja det får da hellerstå sin prøve.

VELKOMMEN PÅ TREFF ? ? ?

Fra tid til annen for vi henvendelser fra medlemmer i klubben som ikke har bil eller som har relativt nye Renaulter, R5, R6, R12, R16, R15, R17, R18, R20, R30, Fuego, div. varebiler etc. De lurer ganske enk. på om de er velkommen på møter, treff etc.

LA DET VÆRE HELT KLART - SELVSAKT ER DU VELKOMMEN, MED ELLER UTEN BIL, NY ELLER GAMMEL .

SPECIALKUFFERTER (3 STK.) TIL RENAULT DAUPHINE/GORDINI. I 1961 kunne man få kjøpt koffortsett til kr. 175 komplett. Koffortene var spesiallaget, slik at de passet som "skreddersydd" i Dauphinens noe spesielle utformede bagasjerom. 200 1. ble rommet oppgitt til. - Vet ikke om det finnes slike kofferter idag, men i tilfelle, sikkert ikke vanskelig å selge?



Sportslig med fornuft

Det er en meget kresen kjøpergruppe Renault satser på med sin siste sportslige kreasjon Fuego. Men denne ildfulle fransøsen (Fuego er spansk og betyr ild) burde ha gode muligheter i konkurransen. Den har så absolutt utseendet med seg, og dens prestasjoner og oppførsel er slik at ordet «sportsbil» surrer i bakhodet. Samtidig har den med seg så mye fra stamfaren Renault 18 at den til ned kan falle inn i rollen som fornuftig familiebil. Disse begrepene, sport og fornuft, er vanskelige å kombinere i en bil, men vi synes at Fuego er det nærmeste man kommer blant dagens tilbud på markedet.

Den franske statsfabrikken har satset friskt på karosseriutformingen, med en stil som bare for få år siden kunne vært presentert som «fremtidabilen». Renault sier luftmotstandscoefficient 0,34, tyske målinger sier Cw 0,37. Begge deler er bra. Men de elegante linjer til tross, dette er ingen 2+2. Bakseteplassen er forståelig nok ikke overveldende, men bedre enn man skulle tro. Som familiebil kan Fuego dekke behovet for en normal-familie med to voksne og to barn til opp i tenårene (den er godkjent som fire-seter), og en rimelig mengde bagasje.

Sitter godt

Det elegante preget fra karosseriet fortsetter inn i kupéen. Forstene ser tiltalende ut, og er dessuten gode å sitte i, med ypperlig side- og korsryggstøtte. Sitteputen gir god lårstøtte, og er kanskje litt myk, men ikke svampet. Bak rattet er det benplass nok for de fleste, men det skorter på takshøyde. Man blir lett sittende med hodet helt i taket. Og selv om det er bredder nok foran, gjør dette at man føler seg litt «innesperrert». Hele interiøret er holdt i lyse farger og med mye stofftrekk, bla. på armlene på dørene, der også bryterne for de elektrisk betjente sidevinduene sitter — lett tilgjengelig.

Instrumentering

Adkomsten til kupéen er akseptabel — bilens høyde tatt i betraktning. Man finner greit en behagelig kjørestilling med riktig forhold til det justerbare rattet og peda-



Renault Fuego har et elegant og strømlinjeformet karosseri. Bruken avgjør om den skal betraktes som sportsbil eller familiebil.

lene. Rattet er passe stort og tykt polstret, men burde vært fire-eket. Tilbakemeldingen fra forhjulene er så stor ved hard kjøring at ekstra eker hadde vært til god hjelp for rattgrepene. Instrumenteringen med bla. tursteller er tydelig og fin, og omkransen av en del brytere. Dessverre skygger rattet for en del av de 14 varsellysene.

De tre ratthendlene sitter bra plassert uten for store muligheter for forveksling. Den ene, lysbrytren, må vrts og skubbes på, og

GoB kjører:
Renault
Fuego TX

lyset slås ikke av med tenning. Er man litt rask med å skifte fra fjern- til nærlys, kan man risikere å slå lyset helt av — det er nemlig en sammenhengende bevegelse. Kapasiteten på varme- og ventilasjonsanlegget virker ikke direkte imponerende, og regulering og uring kunne vært enklere. Friskluftdysene gir frosne fingre, men ikke særlig avkjøling til hodet.

Praktisk bruk

Man kommer seg forholdsvis greit inn også i baksetet, og her har ikke en voksen mer plass enn han trenger for hodet og knær. Man sitter lavt, og sitteputen er vel myk. Det er en enkel sak å felle frem den deilede bakseteryggen. Bagasjerommet er ikke av de største, men praktisk i formen. Lastehøyden er stor, og vi savner en «hattehylle» til å skjule eventuell bagasje. Reservehjul av ned-typen ligger under bilen, verktøy i et par smårom i gulvet på bagasjerommet, og jekk finner man i motorrommet, som er relativt lett tilgjengelig for normal-service.

Motoren, som stammer fra «streibor 20», er et behagelig bekjentskap. Den er arbeidsvillig fra kaldstart av, og er kvikk, elastisk og seigtdragende. Det lar seg gjøre å kjøre fra 40 km/t på 5. gir (men man gjør selvsagt ikke det), men fra ca. 60–70 km/t får man godt fraspark også på det høyeste gir. De første 100 km/t når man etter ca. 10 sekunder, og etter halvminuttet passerer man 160 km/t. Bensinforbruket er lavt ved normal og rolig landeveiskjøring, men man må regne med opp mot halvannen liter på mila om man hardkjører slik bilen innbyr til.

Kjøreegenskaper

Og Fuego er en meget morsom bil å ratte, når man først vet hvordan den opptrer. Ved svingkjøring er den jevn understyrke, og forblir det selv om man slipper gassen midt i svingen. Den må provoseres bevisst for å bli overstyrte. Men forstillingen er hard — som fjæringen ellers, og ved svingkjøring på ujevn vei kan den foreta hopp til siden, noe som kan ende med overraskende overstyring. Dessuten får man kraftig tilbakemelding fra styre/drivhjulene ved forsart svingkjøring, og holder man litt løst i rattet og gir gass ved utgangen av en sving, kan både fører og motgående trafikk få seg en overraskelse. Dette er ikke noe problem når man vet om det — og styrer deretter. Ved rett fremkjøring, går bilen som på skinner. Bremmene står godt i stil med bilens prestasjoner. Kupéen er bra støyisolert, men man får likevel med den småintne akselerasjonsknurringen fra motoren, slik det sørmer seg en sportsbil — om enn halvblods.

Vekker oppsikt

Renault Fuego er en meget elegant bil, og vekker en del oppmerksomhet. Den egner seg faktisk like bra til sportslig kjø-

Sportslig med fornuft,
forts. fra side 7

ring (i den grad det er mulig i Norge) som til fornuftig familiekjøring. Motor og understel stammer i stor grad fra Renault 20 og 18, som får jevnt bra pålitelighets karakter. Og prisen, ja, den er litt i underkant av hva man betaler for en Volvo 244 i basisversjon.

Bensinforbruket

Renault Fuego TX:
-test landevei 0,77 l/mil

Yt-test bykjøring	1,22 l/mil
Testforbruk totalt	1,07 l/mil
DIN-nørmnen:	
Konstant 90	0,65 l/mil
Konstant 120	0,82 l/mil
Bykjøring	1,16 l/mil
Snittforbruk	0,88 l/mil
Bensintype	97 oktan

Salg/service:

Importør: Renault Norge AS, grenseveien 80, Oslo 6. Forhandler i Trondheim: Autopark AS. Pris på gaten i Trondheim (Fuego TX) kr. 98 700. Pris billigste versjon (Fuego TS) kr. 88 700. Serviceintervaller 15 000 km, oljeskift hver 7500 km, anbefalt hver 4000 km.

Spesifikasjoner:

Karosseri: Selvbærende i stål, to dører, nedfellbar delt bakseterygg, fireseter. Lengde 435,8 cm, bredde 169,2 cm, høyde (tom) 131,5 cm, bakkeklaring (belastet) 12,0 cm. Akselavstand 244,3 cm, sporvidde foran/bak 142,6/134,4 cm. Bagasjerom 395 liter brutto, 175 liter netto.

Motor: Langstilt firesylindret rekemotor med overliggende tannremadrevet kamaksel, femlagret veivaksel, lettmetall sylinderblokk. Boring/slag 88x82 mm, volum 1995 ccm. Kompresjon 9,2:1. Maks. effekt 81 kW (110 HK DIN) ved 5500/min., maks. dreiemoment 163 Nm (16,6 kpnm DIN) ved 3000/min. Weber fallstrøms dobbeltforgasser, automatchoke. Elektronisk tenning. 12 V i el-anlegg, batterikapasitet 48 Ah. Oljemengde 5,0 liter, bensintank 57 liter (97 oktan).

Overføring: Forhjulsdrift. Mekanisk betjent tørr enplateclutch. Fullsynkronisert femtrinnsgirkasse. Gulvgir.

Avgjøring: Foran doble bæremmer, fjerær med skrujfjærer, stabilisatorstag. Bak stiv aksel med midtplassert trearmet bærebro, to langsgående styrearmer, stabilisatorstag. Teleskopdempere foran og bak. Dekk 185/70 HR 13, felg 5,5".

Bremser: Akselvis delt system med skiver foran og tromler bak, bremsekraftregulator til bakhjulene. Servo. Mekanisk håndbremse på bakhjulene.

Styring: Tannstangstyring. Uteveksling 20,8:1. Rattidiameter 39,1 cm. Rattutslag 3,5. Vendesirkel 11,4 meter (mellan murer).

Merke Modell	Renault Fuego TX	Ford Capri GT4	Opel Manta GTE	VW Jetta GLI
Pris	98 700	82 600	98 465	90 300
Forsikring	4 550	4 826	4 692	4 925
Ytre lengde	436	438	438	419
Førerplass	100,5	104,5	109,5	102,5
Baksæteplass	65,5	68,0	67,0	70,0
Kupélengde	169,0	173,0	174,0	173,5
Takhøyde f/b	91,5/89,5	97/91,5	93/91	97/92
Bredde f/b	142,5/137,5	130,5/128	135,5/134,5	131,5/129,5
Rommelighet	8486	8385	8515	8560
Bagasjerom	175	130	285	405
Totalvekt	1400	1490	1460	1280
Egenvekt	1040	1150	1030	900
Lasteevne	360	340	430	380
Bagasje	60	40	55	5
Motorvolum	1995	1993	1979	1588
Effekt kW/HK	81/110	74/101	81/110	81/110
Vekteffekt	12,8	15,6	12,7	11,1
Dreiemoment	163/3000	153/4000	162/3400	138/5000
Forbruk 90	0,65	0,67	0,65	0,68
Forbruk by	1,16	1,19	1,15	1,12
Snittforbruk	0,88S	0,90 S	0,87 S	0,87 S
Tilhenger	850	930	940	810

Forklaring:

Pris: Trondheimspris med alle avgifter. Forsikring: Premie i SKAFOR, 0 bonus, 1600 km kjørelengde, Trondheim distrikt. Innvendige mål: Fra Jan Ulléns Bilfakta. Rommelighetsindeks: Summen av de ni viktigste mål i kupéen. Gir direkte sammenligning av forskjellige bilers kupésterrelse. Bagasjerom: Målt med kasser i faste størrelser. Bagasje: Last i tillegg til 5 (4) personer á 75 kg. Vekteffekt: Egenvekt delt på kilowatt, jo lavere tall jo bedre prestasjoner. Dreiemoment: Oppgitt i Newton-meter (NM) med omdreiningstall. Forbruk: Gjenomsnitt av DIN (ECE)-normen. Tilhenger: Høyeste tillatte tilhengervekt m/bremser.

34

HJERTESUKK FRA KASSEREREN!

DET ER FORTSATT 34 SOM ENNÅ IKKE HAR BETALT KONTIGENTEN! 150 kr. er jo ikke mere en halv bensintank? VI VET DET SKYLDES EN FORGLEMMELSE, MEN VI TILLATER OSS Å MINNE OM

DET LIKEVEL: DET BETYR MYE FOR KLUBBEN Å FÅ INN DISSE PENGENE.

ALTSÅ: FULL FART TIL BANKEN PÅ MANDAG! OG TAKK FOR DET.

GNIER'N

ØKONOMILØPET FOR
BILER 1945 - 1967

Søndag 3. mai kl. 09:00
på Shell Grorud, Oslo

VI HAR SNAKKET MED ARR. KOMITEN OG FÅTT BESKJED OM AT LØPET GÅR SIN GANG. DU MÅ MELDE

DEG PÅ SNAREST MULIG, SE INNBYDELSE I FORRIGE BULLETIN! RING SVEND MED DET SAMME!!!!!! EN FYLDIG DELTAGELSE FRA CRN VILLE VÆRE MORSOMT OG HER HAR DE FLESTE VINNERSJANGSER?

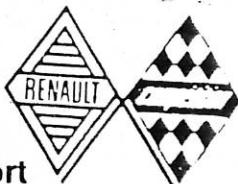


Gromtilbud fra:



Farvemarked

Vi ønsker
velkommen.
Vis ditt medlemskort
og vi gir deg **15%**



på billakk, sparkel, grun-
ning, understellsprod. og
bilpleiemidler

BIL Glasurit
LAKK

**SATA SPROYTE-
PISTOLER**

Billakk
12000 farver
på lager.
Glasurit
toppkvalitet
tvers igjennom.



**Body
Schutz**

- Sort rustbeskyttende og lyddempende masse til karosseriets synlige deler som spoller og kanaler.
- Hurtigløkende - kan overlakkeres eller 1 time
 - Fleksibel - sprekker ikke ved aldring
 - Motstår varme, kulde fuktighet, steinsprut og salt
 - Etterlader en struktur som er fin å overlakkere

- ★ Billakk ★ Tepper ★ Plantevernmidler
- ★ Malervarer ★ Gulvbelegg ★ Tekniske/kjemiske
- ★ Tapeter ★ Keramiske fliser produkter

HARALDSEN

KNUT HARALDSEN FARGEHANDEL AS

Tollbugt 102, 3041 Drammen
Tlf. 03/81 80 80 · Telefax. 03/81 36 93