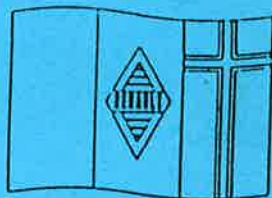
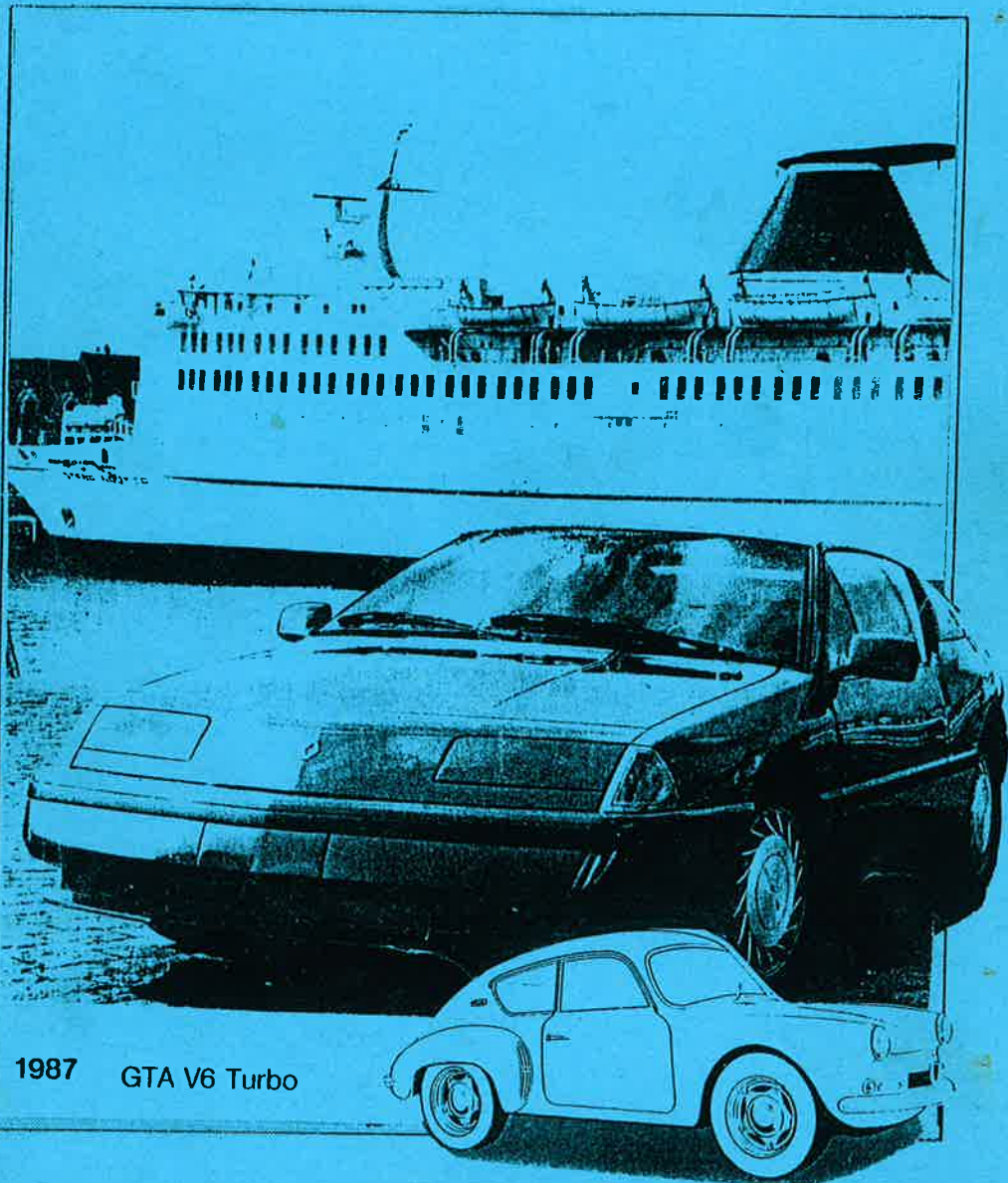


CRN

CLUB RENAULT NORVÈGE



BULLETIN NR. 2/97



1987 GTA V6 Turbo



1986



CLUB RENAULT NORVEGE



1986



1921

GREIT Å VITE OM KLUBBEN (CRN). KLUBBEN BLE STARTET I 1986 OG ANTALL
 MEDLEMMER NÆRMER SEG 200. ALLE MED RENAULT, ELLER SOM ER INTERES-
 SERT I RENAULT, ER VELKOMMEN I KLUBBEN. ÅRSKONTINGENTEN ER KR. 200.
 KASSERER ER: OLAF DANIELSEN, STRINDHEIMVG. 6, 7045 TRONDHEIM
 OLAF TREFFES PÅ TELEFON: 73 90 58 76 OG HAN TAR GJERNE IMOT NYE MEDL.
 FORMANN I CRN: SVEND DAILE, SLEPENVG. 55, 1300 SANDVIKA. T. 67564757
 NESTFORMANN: ASGEIR LARSEN, LERKEVEGEN 17, 1370 ASKER - T. 66902121
 REDAKTØR FOR BULLETTIN: KNUT NØKLEBY, GRINDØKERVEGEN 9, 2770 JAREN.
 TREFFES PÅ T. 61330060, MOB. 91117279 - TAR
 GJERNE IMOT STOFF TIL BULLETTIN OG KJØP/SALG.
 DELEKKORDINATOR (NYOPPRETTET I 95/96): JAN URKE, HJORTEVEGEN 43,
 2030 NANNESTAD. T. 63997095 p. - 63997095 a.
 VARAREDELEN: EGIL OTTER, RINGSTONS Vei 41 E, 0585 OSLO. T. 22154969.



1921



1939



1972

UTGIVER: CLUB RENAULT NORVEGE, V/OLAF DANIELSEN, STRINDHEIMVG. 6,
 7045 TRONDHEIM.

REDAKTØR: KNUT NØKLEBY, GRINDØKERVEGEN 9, 2770 JAREN.

KE 68989
 Ola Mjølhus

CLUB RENAULT NORVEGE
 V/ OLAF DANIELSEN
 STRINDHEIMVEIEN 6
 TLF 73905876



Tekniske data:

Motor: Renault 16:

1565 ccm, 4-takts, 4-sylindret rekkemotor. Boring: 77 mm. Slaglengde: 84 mm. Toppventiler. 5-lagret voivaksel. Våte, utskiftbare sylindreforinger. Trykksmøring. Lukket kjølesystem. Dobbel forgasser. Tørt luftfilter. Manuell choke. Ytelse: 71 HK SAE v/5.000 o/min. (DIN: 67,2 HK).

Motor Renault 16 TS:

1565 ccm, 4-takts, 4-sylindret rekkemotor. Boring og slaglengde: 77x84. Toppventiler i V-form. Halvkuleformede forbrenningskamre. Våte, utskiftbare sylindreforinger. Trykksmøring. Lukket kjølesystem. Dobbel forgasser. Tørt luftfilter. Manuell choke. Ytelse: 87,5 HK SAE v/5.750 o/min. (DIN: 83HK).

Renault 16 Automatic.

En hydraulisk momentomformer sikrer overføring med maks. utveksling 2,3:1. Den automatiske gearkassen gir 3 gear forover samt revers. Utveksling: 1:2,40:1 - 2:1,48:1 - 3:1,03:1 - R.:2,05:1. Differensial: 9x34.

Innkobling av de forskjellige gear ved hjelp av hydraulikk, mens selve automatikken drives elektronisk.

Felles for alle modeller:

Fjæring: Fire uavhengig opphengte hjul. Kregningsstabilisator foran og bak.

Tennslingsstyring.

Bremser: Skivebremser foran og trommelbremser bak. Vakuum servobremser. Hydraulisk styrt. Bremsetrykregulator som hindrer bakhjulene i å låse seg.

Elektrisk utstyr: 12 volts batteri - 40 Ah.

Dynamo - 40A.

Kepeslöt:

Bensintank: 50 liter. Motorolje: 4 liter. Gearkasseolje: 6 liter.

Standard utstyr: Nakkestøtter. Elektrisk oppvarmet bakrute.

BULLETIN 2/97.

Vi er allerede kommet til slutten av juni. Mange har allerede vært på treff eller gammelbil-løp. Noen kommer seg kanskje av gårde i selve feriemånedene juli eller senere på sommeren. Om du har god eller dårlig tid, det er ihvertfall viktig å holde kontakten og holde bilen i orden. Ingen grunn til å gi opp, selv om du ikke kommer deg av gårde i år!

Kanskje det blir tur til FRANKRIKE i 1998? Det snakkes mye om det og det vil sikkert bli orienteringer om dette etterhvert. Vi snakker om RENAULTs 100 ÅRS FØDSELSDAG!

Vi har allerede unnagjort CRN treff i Halden. Fint arrangert av Malmquist/Pedersen m/koner.

Det er bebudet stor Renaultkaravane over SKAGERAK (med båt!) til DANMARK - til Skandinavisk Renaulttreff i Jelling, første helg i juli. Noen kommer også langs vegen via Sverige og med andre overfarter.

På MAIHAUGEN, Lillehammer har CRN vært behjelpelig med å skaffe fram en RENAULT 4, som skal "pryde" lokalene i forbindelse med en 70 talls utstilling helt fram til jul.

VI MENN - lager gammelbiltest (sammenligning) fra 70 åra. Vi er med med en RENAULT R10!

FORTSATT GOD SOMMER!

red.

ÅRSTREFF

Club Renault Norvège

Halden

13.06-15.06

1997

ÅRETS TREFF ER ALLEREDE OVER I HISTORIEN, - OG LA OSS KONSTANTERE AT DET BLE ET FINT TREFF I HALDEN. FAMILIENE MALMQUIST OG KONE OG PEDERSEN OG KONE (i alfabetisk rekkefølge). KAN FORSIKRE SEG OM AT OPPLEGGET VAR FINT. ALLE KOSTE SEG PÅ DEN FINE FREDRIKSTEN CAMP. OG I DEN MEGET TRIVELIGE HALDEN. FOR MANGE LIGGER KANSKJE HALDEN LITT LANGT UNNA, LIKSOM BORT/NED I ET "HJØRNE" av LANDET? DET STEMME IKKE, - FOR HALDEN ER EN FIN BY MED ALT! - SJØ, HAVN, GÅGATE, FESTNING og KULTUR og denne sommeren - RENAULTTREFF!

TREFFET VAR ABSOLUTT VELLYKKET, MEN VI SYNS KANSKJE AT NOEN FLERE BURDE TATT SEG TID TIL TREFFET. VI VAR CA. 15 biler og ca. 35 pers. - og vi hadde det gøy. Fin kjøretur på lørd. med defilering i Halden sentrum, som gikk videre til Brekke sluseanlegg. Et imponerende anlegg, som er Europas "høyeste". Vi fikk se "TURISTEN" passere gjennom anlegget. Meget interessant for de fleste vil vi tru!

På ettermiddagen var det stor stas med bil - parade og med "rosinen i pølsen" en ny RENAULT SPIDER. Ellers var utvalget av biler stort.

Det var også lagt opp til rundtur, til fots, på festningsområdet. Det var innlagt 5 - 6 poster med oppgaver som skulle besvares. Mye vriene oppgaver med bl.a. deler fra Renault som skulle identifiseres. FINT OPPLÉGG.

Litt før premieutdeling og GRILLFEST ble det arrangert en form for "manddomsprøve" - en stakkars bakluke til en R5 fikk gjennomgå! Reglene var ganske greie: Fra standplass som var oppe på en stor stubbe, eller var det en stein? - Kan jo ikke huske alt! - skulle bakluka kastes lengst mulig. Som vanlig ble det Trond som gikk av med seiren! - Neste gang bør vi prøve med noe som er tyngere, - f.eks. en 4cv uten motor!

DET VAR SKAFFET TIL VEIE MYE FINE PREMIER OG ALLE FIKK MED SEG NOE HJEM. TRADISJONELT FIKK ALLE DELTAGENDE BILER MED SEG ET FINT FAT, SOM VARIG MINNE FRA HALDENTREFFET 97.

en av mange for-
nøyde deltagere.
kn.

KNA/VG's Økonomiløp 1980:

Klart lavest bensinforbruk i 3 klasser:	
Kl. 2 (1001-1150 ccm)	Nr. 1: Renault 5 TL 0,4690 l/mil
	Nr. 2: Citroën Visa 0,6018 l/mil
	Nr. 3: Citroën Visa 0,6032 l/mil
	Nr. 4: Citroën Visa 0,6066 l/mil
	Nr. 5: Ford Fiesta 0,6301 l/mil
Kl. 3 (1151-1300 ccm)	Nr. 1: Renault 5 GTL 0,4958 l/mil
	Nr. 2: Toyota Starlet 0,5835 l/mil
	Nr. 3: Opel Kadett 0,6414 l/mil
	Nr. 4: Ford Fiesta 0,6785 l/mil
	Nr. 5: Datsun Cherry 0,7553 l/mil
Kl. 5 (1601-2000 ccm)	Nr. 1: Renault 18 0,5886 l/mil
	Nr. 2: Honda Prelude 0,6441 l/mil
	Nr. 3: Honda Accord 0,6660 l/mil
	Nr. 4: Mazda 626 0,6752 l/mil

Club Renault Boutique

Nye t-trøyer.

Vi har bestilt nye t-trøyer. De er naturfarget (ubleket bomull) og i bra kvalitet. De har vår logo i sort på venstre bryst. T-trøyene finnes i L, XL og XXL. I tillegg har vi noen få i M og S. Ingen barnestørrelser denne gangen dessverre.

Pris per stk: 65,- + porto.

Pins

Vi har fått inn et lite parti pins, utformet som Renaults nåværende logo. Disse selges for kr 45,- + porto.

Alle varene sendes som brev, vedlagt faktura.

Hvis det er noen spesielle ønsker for produkter vi skal ta inn i Club Renault Boutique, vennligst kontakt oss.

All henvendelse til Club Renault
Boutique rettes til:
Club Renault Boutique
Postboks 3482
9003 Tromsø.

RENAULT



TOTALSEGER i Monte Carlo rallyt

RENAULT

Dauphine



Årets Monte Carlo Rally var ett av de hårdaste som någonsin körts. 2 873 ishala kilometer, varav en del på slingrande alpvägar, ställde otroliga krav på förarskicklighet och vagnarnas vägegenskaper. Av 302 startande lyckades endast 72 ta sig fram till målet, varav endast 59 inom stipulerad tid. Ytterligare 21 ekipage utgick under det 1 655 km långa slutprovet.

Totalsegrare med 1 520 straffpoäng (närmaste ekipage fick 2 234,9 p) blev paret Monraiss/Ferret med en RENAULT DAUPHINE. Guy Monraiss, 25-årig traktorförsäljare från Riom och Jacques Ferret, 35 år och skåpsfabrikant från Aurillac, gjorde i denna tävling sin första rallystart med RENAULT Dauphine. RENAULT Dauphine har också i många andra tävlingar visat att den verkligen är en snabb och säker vägvagn. Klasssegrare i Mille Miglia (1956 och 1957), 12-timmarsloppet i Schrieng och totalseger i Tuljorallyt är några av Dauphines förtjänliga tävlingsframgångar. Totalseger i New Zealands Mobilgas Ekono-lopp visar också att Dauphine är en överlägsen ekonomivagn.

Generalagent: Philipson & Söner AB, Stockholm.

Egna utställningar: Stockholm: Lindblads Motor AB, Regeringsgatan 109, tel. 235760 — Adolf Fredriks
Göteborg: Göteborgs 20. — Malmö: Slussplan.

VARDAGSBIL MED STING



Renault 1092 ha
körts i skog och
på bana av bl. m.
Stig Eklund och
Barbara Johansson.
Den går sig oneka
ligen i rätt miljö.

När monaleur Amedée Gordini fick i uppdrag att höja effekten på den dåvarande Dauphine-motorn med minst 25 procent måste han också godkänna att villkor — motorn fick inte bli övertimrad, på någon punkt. Annars hade det ju varit lätt att med några få radikala ingrepp höja effekten på bekostnad av tillförlitligheten hos någon vital del. Nåja, risken att Gordini skulle göra någonting felaktigt var väl inte så stort, men fabriken ville klart deklarera sin ståndpunkt.

Gordini tog ordentlig tid på sig, ty de detaljförbättringar han gjorde var många och alla skulle testas noga. Han experimenterade med olika kurvor på brytarnockarna, varierande förgasarmotaget, lindriga kompressionshöjningar, och resultatet blev så småningom den 41-hästare motor som hamnade i Renault Dauphine Gordini. Motorn hade den utom-

ordenliga egenakapen att inte på något sätt allas mer än en ren standardmotor så länge de hördes på samma vartal, men ville man ha litet mer effekt var det bara att trampa till. Inte heller då blev den extra förlåtningen påfallande, om ens märkbar.

Bliden blev snabb, populär och trevlig men inte — som Teknikens Värld skrev i last nr 21 1961 — någonting annat än en kvalitetsrimmad familjebil. Och när så tillverkningen av R 8 med den nya motorn för femlagrad vevaxel började förberedas på allvar beslöt så fabrikaledningen att låta bygga ett antal Dauphine med en ordentligt tävlingstrimmad motor, i första hand avsedd för OT- och banförare men också användbar som familjebil med resurser utöver de vanliga.

Resultatet har blivit Renault Spéciale, igenkännlig på sin gula färg, de två parallella blå ränder-

na på tæket samt ett alldeles eget
svæsttæg.

Det skall annars sägas från början att bilen exteriörmässigt inte låter ana något utom som sagt färgen och de blå dekoren. Kors-seriet har fortfarande fyra dörrar av vilka de bakre är smala och obekväma, bakskålet är lika trångt och vassa platåer — tex. huvorna — som förr svajiga och tunna. Inredningen är påfallande enkel och man förväns faktiskt med tanke på bilens pris och de höga priset över att inredningen inte varit helt och hållet tagits från vanliga stolar dard-Dauphine. Ett par skålda stolar, åtminstone en, kunde man ha krast på sig!

Men så upptäcker man att instrumentpanelen försetts med en ordentlig varvräknare, monterad i det lilla handskfacket till vänster om ratten, och detta låter en ana att det finns resurser under huven. Och man blir inte besviken.

Motorerna har modifierats avsevärt och ger i detta utförande 55 hk. SAE vid 5.600 v/min. — Gordini-motorn gav släta 41 hk vid 5.000 varv. Cyliindervolymer för fortfärade 845 cc, men kompressionsförhållandet är ökat från 8:1 till 10:1. Detta innebär att motorn också modifierade. Insnagsdalen har försetts med en Solex dubbelförzagnare, där det ena spjället öppnar förat sedan det andra är öppet till 75 procent. Insnagsröret har blivit llet mer komplicerat därmed. — Motorn har en 300-hk gruvre och avslutande, som här finns faktiskt mer att göra för den intresserade bilägaren.

Vad resten av bilen beträffar ber vi att få hänvisa till vad vi tidigare skrivit om Renault Gordini. Typ 1093 har dock fått större strålkastare med 180 mm diameter på glaset.

Men vad prestanda beträffar skall vi absolut inte be att få



Stora strålkastare, kurvlyus och de blå fartränderna markerar bilens sportiga karaktär — trots de fyra dörrarna.

Man trodde nog att Renault Dauphine Gordini var det vassaste som skulle komma från den statsägda franska fabriken på den tiden då Dauphine-karosseriet var aktuellt. Men fel — strax före presentationen av nya Renault R 8 uppenbarade sig ett Dauphine-karosseri med en synnerligen potent motor under huven. Ekipaget döptes till Renault Spéciale, men packfolk talar hellre om Renault 1093 — sifferkombinationen är helt enkelt typnumret.

Av GUNNAR FRIBERG
Foto: P-O Eriksson

Änvisas till någon tidigare test!
Ty Renault 1093 skiljer sig klart
från sina föregångare i detta av-
seende. Förare av betydligt större
och starkare bilar blir märkbart
överskådade när lilla 1093 dänar
förbi, och det gör den både på
hög och låglandväg och på knixiga
ökningsgar.

Detta beror på motorns effekt och den härligt stegade lädan, också den ett arv från Dauphine (Giordini). När man övervarvar motorn i 6.000 på trean pekar hastighetstälaren på 120, och dit har bilen accelererat oövnat kvickt hela vägen. På högsta växeln är toppfarten ca 145 km/t. — Inte dåligt för en fyrdörrars bil med motor på 850 cc.

1 standardutförande är 1093 kraftigt översyrd, men den blivande lävingsbilsten kommer snart till rätta med detta problem genom att säga av något varv på spiral-

tjäderna eller spänna ner hela bakvagnen med kraftiga remmar före varje tävling. Då blir bakhjulens cambervinkel klart negativ, vilket hjälper till att hålla emot i kurvorna.

Styrningen är av kuggslångtyp och lika exakt som tidigare. Bromsarna är av samma typ som hos Dauphine Gordini, men de främre trummorna har försetts med speciella kylflänsar, vilket naturligtvis visar att vara en tillgång när bromsarna används hårt och flitigt.

Tyvärr har bränsleförbrukningen ökat i väl hög grad. Andra modeller av Renault är ju speciellt kända för sin bränslesnålhet, men skall man köra fort med en 1093 får man kalkylera med 1 liter bränsle per mil — ibland något mer.

Bilen saluförs med två olika bakaxelutväxlingar.

Tyvärr är inte Renault 1993 någon billig bil. Den kostar över 12.000:— på gatan! Det rör sig dock om en bil som har alla förutsättningar att göra sig gällande på tvillingbanorna såväl som på allmänna vägar och gator — helt enkelt en kombi för bilsporthälsor!

DIMENSIONER M. M.: Kaross 4
dörrar. Längd 3,95 m. Bredd 1,52
m. Höjd 1,44 m. Hjulbas 2,27 m.
Fri markhöjd 0,14 m. Vändradie
4,65 m. Däckdimension 135×380
eller 145×380 gärdeldäck. Antal
passagerare 3 + fröare. Bagage-
utrymmet 200 dm³.

MOTOR: Fyrcylindrig, fyrtakts vattenkyld radmotor med utbytbara våta cylinderfoder. Cylinder-volym: 845 cm³. Cylinderdiameter 58 mm. Slaglängd 80 mm. Kompressionsförhållanden 8.2. Effekti-

55 hk SAE vid 5.600 v/min. Ventilsystem toppventiler, dubbla ventiltfjädrrar. Kamaxel speciellt tillverkad för denna vagn.

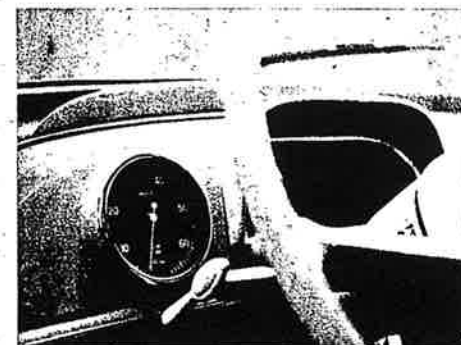
KOPPLING OCH VAXELLADA:
Identiska med Floride, men med
»Ferodos» förstärkta PKH 52
koppling. Utväxlingsförhållande
för 4:an 1,07:1. Bakaxeltväxling
8×35 (på begäran 7×33).

ÖVRIGT: Fjädering: Fram och bakfjädering är i sin helhet identisk med Gordini men med specialtvarerade fjädrar.

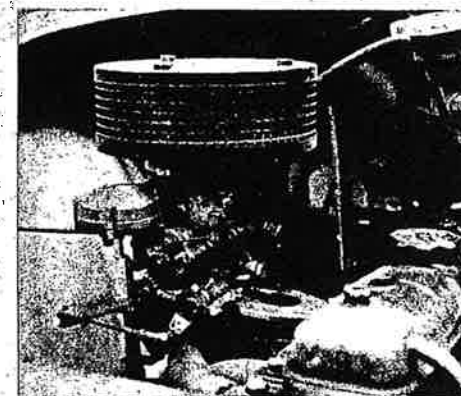
BROMSAR: Identiska med Gordini men med kylfläns på främre bromstrummorna.

ELUTRUSTNING: 12 volt Fördelare med uttag för varvräknare och utan vakuumbefästelse. Cennadvärme. Signalhorn för stads- och landsvägskörning. Strålkastare med 180 mm diameter.

två timmar bakom ratten
RENAULT 1093



Varvråknaren är inbyggd i det minimala handskfacket till vänster om ratten. Man kan faktiskt varva över ordentligt utan att motorn klagar. Nedan ser vi dubbelväxelskåpet från Solex.



Oversikt over noen Renault modeller
fra Vegdirektoratet pr. februar-97.

<u>Modell</u>	<u>antall registrert</u>	<u>antall auregistrert</u>
R 8	10	80
R 8 A	1	7
R 8 major	4	13
R 8 Gordini	1	6
R 10 1300	17	191
R 11 TXE	2	2
R 11 Turbo	1	—
R 12 TS	79	84
R 12 GORDINI	2	3
R 14 TS	24	14
R 16 L	2	6
R 16 TL	111	737
R 16 TX	41	102
R 16 Limousine	—	1
R 15 TL	7	36
R 15 GTL	3	1
R 15 TS	3	17
R 17 TL	10	36
R 17 TS	8	17
R 17 GORDINI	—	1
R 18 TL	288	264
R 18 TS	388	334
R 18 TD	54	21
R 18 Turbo	—	1
R 18 GTD	—	2
R 18 GTX	1	—

①

<u>Modell</u>	<u>antall registrert</u>	<u>antall auregistrert</u>
R 20 TL	64	172
R 20 GTL	1	1
R 20 TS	170	175
R 20 GTD	3	—
R 20 TX	8	2
R 21 GTX	2	—
R 21 GTD	1	5
R 25 TS	6	2
R 25 TX	1	—
R 25 GTX	3	1
R 25 TXi	2	—
R 25 GTD	1	—
R 25 V6 INJECTION	3	2
R 25 V6 Turbo	3	—
R 30 TS	45	68
R 30 D	1	—
R 30 TX V6 INJECTION	4	5
R 30 Turbo	—	1
LAGUNA V6	21	1
SAFRANE 2.2 Si	1	—
SAFRANE BACCARA	1	—
ALPINE A 310 S	1	—
ALPINE V6 Turbo	1	—
ALPINE A 310	3	4
ALPINE A 110	1	1
ESPACE TURBO DX	2	—
ESPACE V6	6	2
SPIDER	1	—

②

Modell	antall reg.	antall ureg.
FUEGO TS	24	13
FUEGO GTS	3	—
FUEGO TX	76	29
FUEGO GT	1	—
ESTAFETTE 800	—	7
ESTAFETTE 1000	1	5
CELTAQUATRE ADC1	—	2
PRIMAQUATRE BDF2	—	1
MONAQUATRE	1	—
DAUPHINE GORDINI	1	1
SUPER GOULETTE SG2	—	1
R 5 GT TURBO	38	5
R 5 TURBO 2	2	3

Jeg har fått utskrift som tilsvaret ca 12 A4-sider, som skal være komplett lister over Renault i Norge pr. Feb. -97.

Mange står opptatt med R-nummer og andre befehlser. Noen av ovennevnte antall kan derfor avvike noe fra det faktiske antall biler.

Tom Stalvick

haagendabovn 127

3640 Skollenborg

32736512 / 92429199

LMK's landsmøte 1997

Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber avholdt sitt landsmøte i aulaen på Norsk Teknisk Museum lørdag den 8. mars.

Valg

Det ble gjenvalg på de fleste i det avgående styret. Dagens styre består av følgende: Leder: Per Erik Carlson fra Motorhistorisk Klubb i Drammen. Styret forøvrig består av: Svein Erik Bjørnrud, Norsk Veteran Motorcykle Club, Carl Henrik Størner, Norsk Veteranvogn Klubb, Christer Forssgren, Norsk A Modell Klubb, Morten Myhr, Historiske Militære Kjøretøyers forening og nykommer Lise Johanne Ukkelberg fra Albion, Norsk Britisk Bilhistorisk Forening.

Nye klubber

Flere nye klubber ble tatt opp i LMK. De nye er Z1 owners Club Norway, Datsun/PMC-registeret, Søre Sunnmøre Motorhistoriske Klubb, Klubb Alfa Romeo Norge, Norsk Militærtransporthistorisk Forum, Nome Motorhistorisk Forening og Norsk Volvo 164/P1800.

Et par av disse klubbene hadde noe mangelfulle vedtekter. De ble allikevel opptatt som medlemmer, men må på neste årsmøte forbedre sine vedtekter slik at de tilfredsstiller LMK's krav. Samtidig er det besluttet at LMK's styre skal sende ut informasjon om seg selv til klubber som er kjente, men ikke tilsluttet LMK.

Forsikring

Videre var det forsikringsordningen som tok mye av tiden. Til tross for gode argumenter fra salen, ble det fremholdt at forsikringsordningen ikke praktiseres strengere i dag enn tidligere. Det ble opplyst at forsikring skal kunne gis til urestaurerte kjøretøyer «hvis det går frem at man er glad i bilen». Ellers ble det understreket at ALLE skademeldinger på LMK-forsikringer SKAL sendes til: LMK Storebrand Skadeforsikring v/Ola Hegseth Postboks 1380 Vika 0114 Oslo. Dette for at du skal få et så korrekt skadeoppgjør som mulig.

Eget forsikringskontor

Styret arbeider med en ny modell for forsikringssamarbeidet med Storebrand. I dag er det Storebrand som administrerer forsikringsordningen. I tillegg betaler Storebrand et beløp per forsikringstaker til LMK (noe av dette viderefremmes til den enkelte klubb). Med den nye ordningen vil LMK få et eget forsikringskonto uavhengig av Storebrand, men med Storebrand som samarbeidspartner. Forsikringsporteføljen eies av LMK, som når som helst kan si opp samarbeidet med Storebrand for å innlede samarbeid med andre. Storebrand på sin side vil betale for administrasjonen av ordningen. Dette vil tilsvare ca 1,5 stilling. Dette igjen vil medføre at kontantstøtten fra Storebrand til LMK (ikke den delen som går videre til klubbene) vil bli redusert noe. Dette er en ordning som vil redusere LMK's overskudd noe,



Det är i bergen

som Renault har skördat sina lagrar. I internationella rallies har den tillvingat sig de långt starkare konkurrenternas beundran, när den kört om dem i bergspassen.

Fenomenal backtagare, smidig och lätthanterlig, suger sig fast i kurvorna... en bergskörningens champlon som har samlat en rad lysande troféer.

4 platser
100 km i timmen
0,6 liter per mil

RENAULT

FREDLUNDS

STOCKHOLM: Sveavägen 63, Birger Järnsgatan 36 • MALMÖ: Carlsgatan 30-32

samtidig som Storebrands totale andel vil øke. Et overskudd fra ordningen vil bli delt med 25% til LMK og 75% til Storebrand. Det hele vil gi en bedre service til medlemmene, og gjøre forsikringstilbudet mindre avhengig av et forsikringsselskap på lang sikt. Landsmøtet ga styret fullmakt til å forhandle frem en endelig avtale som vil bli forelagt medlemmene på neste landsmøte.

Andre ting som ble tatt opp var EU's besiktningsregler for veteranvogner. Her ble det opplyst at Norge står fritt til å bestemme egne regler. Foreløpig er ikke di norske reglene klare, men signaler LMK har fått viser at vi kun vil bli innkalt i sommersesongen. Det vil også bli en sjeldnere kontroll enn for andre kjøretøyer. LMK presser på for å få til en god ordning.

Asgeir Larsen

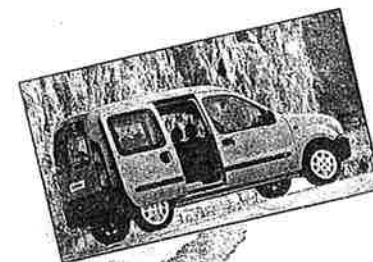
Salgs top 10. i Europa.

1. Fiat Punto	51.600
2. WV Golf	43.400
	tilbagegang 21 %
3. Opel Astra	40.100
4. Renault Mégane	39.620
	fremgang 84 %
5. Opel Corsa	39.200
6. WV Polo	37.000
7. Ford Fiesta	34.770
8. Ford Escort	32.470
9. Fiat Brava/Bravo	29.510
10. Opel Vectra	27.290

Sakset fra CLUB RENAULT DANOIS
medlemsblad KOPIEN

5/97 - det ser ut til at Renault virkelig begynner å gripe tak i markedet. Det gjelder jo også i Norge iflg. statistikker.

red.



Dette er
NYE
Renault 4

Husker du den søre Renault 4? Bilen som var like praktisk som den var billig og hadde svak motor. Der man lett kunne ta ut setene og bruke dem i hagen? Nå kommer det en ny bil bygd over samme lesten.

Navnet er Renault Kangoo, en fire meter høy stasjonsvogn med enkel innretning. Og bilen har skyvedør på den ene siden slik at man kan komme direkte inn og ut av baksetet.

- Vi vet foreløpig ikke om vi vil importere bilen til Norge, sier Renault-sjef i Norge, Tore Løvig, til Dagbladet.

- Vi har ikke rukket å granske den, og har heller ikke fått regnet på prisen. Men den ser megel interessant ut, både som stasjonsvogn og som varebil, sier Løvig.

Sakset fra DAGBLADET
25.05.97.

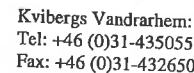
BULLETIN tillater seg å stille et spørsmål: tegn med hensyn til den oppgitte høyden, - men det gjenstår å se! Det er kommet oppsiktsvekkende ting fra RENAULT før.

red.

GÖTEBORC

Välkommen till Sveriges största märkesträff för Volvo och Renault-bilar!

Mer information finner du till höger och i den bilagda broschyren. Hemsida: www.kvibergs-vandrathem.se



Rum inkl frukost
125:-/dygn
(1-5-bäddsrum)

Glöm ej lakan
och handduk!
(finns även att
hyra)

Camping 130:-/plats
fre em - sön kväll
(OBS! El finns ej)

Frukostbuffé 35:-/person

ARRANGERANDE KLUBBAR:
Svenska Volvo PV Klubben, Svenska Volvo Amazon Klubben, Volvo Express Owners Club
Svenska Volvo P 1800 klubben, Club Renault Traction Arier Suède, Volvo 164 Club of Sweden, Club Renault 15/17
Svenska Volvo 140 klubben, Svenska Renault klubben, Club 262C/780

SPONSORER:
Volvo Personbilar Sverige, BIMA, Bilia, Volvo Lastvagnar Norden, Volvofinans Konto, Volvia
Gunnar Söderblom Automobilia & Antikvariat, Hallbybyggarna, Ljungbergs Snickeri AB
Bilsport, Nostalgia, Volvo Nu, TGM, Svenska Herberts AB, Kahls Kaffe, ESAB
Q8, Dalbo Fordonsteknik, Intercity Ordonnansen Bud o Trp AB, Swapan

Annådan/inbetalning efter 1 augusti = + 70 SEK/vuxen

RENAULT-STOFF FRA GAMLE, NORSKE MOTORBLADER (1921-1930)

av Tor Ivar Volla DEL I.

Serien om Renault i Norge har vært alt annet enn fri for huller, hvilket skyldes manglende tilgang på bl.a. "Motortidende" og enkelte årganger av "Motorliv". Nå har tidligere redaktør av "Motorliv", Geir Hvorslef, tettet hullene når det gjelder dette bladet ved å ta kopier av sin egen samling. Nærmere bestemt av årgangene 1929-31 og 1934-39. I tillegg har Jon Winnding Sørensen trykket fram gamle årganger av det forlengst hensvundne "Motorjournalen". Vi bringer her Renault-stoff fra årene 1921-30.

KNAS PAALIDELIGHETSLØP 1921

Gikk av stabelen 2. og 3. oktober dette året. Det var i en periode da Renault-bestanden i Norge allerede var stor, og fortsatt i sterk vekst. 80 av de 85 påmeldte bilene kom til starten, deriblant tre Renaulter.

Løypa gikk fra Frogner Stadion i Oslo, og videre over Harestua, Gjøvik, Dokka, Aurdal, Fagernes, Kvamskleiva, Maristua, Gol og til Gulsvik Bro, en total distanse på 457,5 km etter datidens veinett.

Løpet gikk på idealtid, men snittfarter på 25 km/t kunne likevel være ganske tøffe med datidens biler og veier.

De tre Renaultene ble kjørt av henholdsvis G. Erlende, som hadde en 8-sylindret kjempebil med Kelly Springfield-dekk og startnummer 38. Startnummer 53 var en 1400 kg tung, 4-sylindret 18/45 hk på United States-dekk som ble kjørt av Lars Fuglevand. Den tredje Renaulten var en 4-sylindret av ukjent type med startnummer 64. Den ble kjørt av O. Andersen. Alle de tre bilene tilhørte den norske Renault-importøren, A/S Auto.

Frogner Stadion var for anledningen pyntet med de nordiske flagg, og mange av deltagernes familier var møtt fram for å se mennene vel av gårde. Starten strakk seg fra klokka 11 om formiddagen til klokka 15 på ettermiddagen. Intervallene mellom bilene var tre minutter.

Det var på forhånd spådd ruskevær, men dette slo ikke til. Været og føret var faktisk så bra at de innledende etappene ble mer kos enn spenning.

Erlendes kjempebil måtte bryte på den åttende etappen, fordi den i følge samtidige referater "støtte motordakslet mot en sten i veien og fikk ødelagt motoren."

Fuglevand gjorde det best av Renaultene, i det han ble tildelt ekstrapremie - for å ha hatt lavest bensinforbruk av samtlige. Premien? Det var en Renault-tank! Og som vi ser på motstående side, ble resultatet brukt i reklameøyemed av A/S Auto i desember samme år.



AKTIESELSKABET

AUTO

KRISTIANIA



Vi forhandler de anerkjendte automobiler:

Minerva

4 og 6 cylindrede med ventilløs motor - ualmindelig elegante og solide vogne. I K. T. A.s paalidelighetsløp deltok to Minerna, som begge fikk første præmie hver i sin klasse.

Renault

nye modeller i størrelser fra 10-80 hk samt lastebiler. Frankrigs største fabrik. I K. T. A.s paalidelighetsløp fikk Renault den opsatte præmie for mindste benzinforbruk.

Dodge

person- og varevogne. Ca. 1000 Dodge i bruk i Norge. De nye Dodge som ventes hertil i december er utstyrt med "cord" gummlinge 32" x 4" (overstørrelse) paa alle 4 hjul, foruten andre forbedringer.

Federal

lastebiler paa lager i forskjellige størrelser med massivring og kjømpeluftringe efter veidirektørens sidste bestemmelser.

Følgende er et utdrag av Norsk Motorblads referat fra bilutstillingen i Göteborg i mai 1923:

"De nye Renault-vogne virker meget tiltalende, moderne utstyrt med bremses paa alle 4 hjul m.v. og forøvrig solid fransk arbejde. Desuten findes en ganske liten 2-sæters Renault, omtrent av størrelse som en liten Citroën og til en pris av 3700 svenske kroner."

I "Motorjournalen nr. 1 1927 sto følgende å lese:

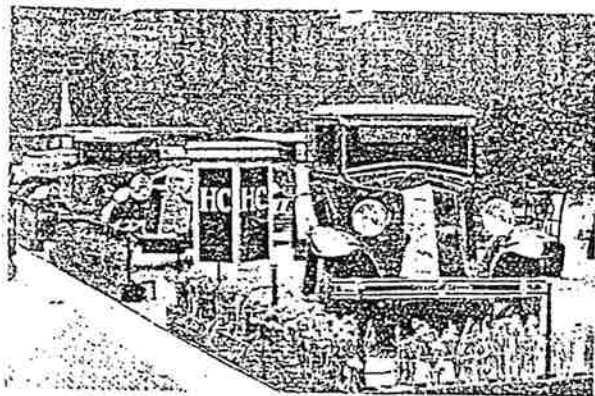
"Løitnant Estienne som i 1923-1924 sammen med M. Gradis kjørte gjennom Sahara paa en 6-hjulet Renaultbil har under overveielse at gjøre turen om igjen. Dennes gang vil han dog bruke en 6-hjulet reisebil, bestaaende av et Renault-chassis, men med et av ham selv konstruert karosseri. Hele bilen skal veie 3 tons og ha en gjennomsnittsfart av ca. 30 km. pr. time. Benzintanken skal kunne rumme ca. 450 liter saa han skal kunne tilbakelægge 1100 a 1300 km. i én etappe."

Samme blad omtalte også Renault på Olympia-utstillingen i London samme høst:

"Renault er en bil i klassen 12-14 hk, som har 6 cylindret motor, 58 og 93 mm. Om denne vil vi særlig bemerke, at instrumentbrøttet har hængsler, saa det kan slaaes op, hvorved man faar letvindt adgang til at kontrollere de elektriske ledninger."

Fra Motorlivs omtale av København-utstillingen 1929 har vi sakset følgende:

"Renault møter i år med en helt ny modell "Reinastella" med 8 cylindre på linje, men bibeholder de kjente 6-cyl. modeller "Monastella" og "Vivastella", der trer i steden for "Monasix" og "Vivasix".



København 1929

Og mer spesifisert senere i samme referat:

"Renault har en av utstillingens severdigheter, et 8-cyl. Reinastella chassis, på hvilket man bl.a. legger merke til oljekjøleren, som er anbragt mellom forhornene, likesom man bemerker, at kjøleren i strid med Renaults tidligere sedvane er anbragt foran motoren og er dekket av en kjølersjalusi."

Det samme gikk igjen fra høstens Paris-utstilling:

"Renault har nu flyttet radiatoren foran motoren, men beholder allikevel sin eiendommelige profil på motorpanseret", het det da.



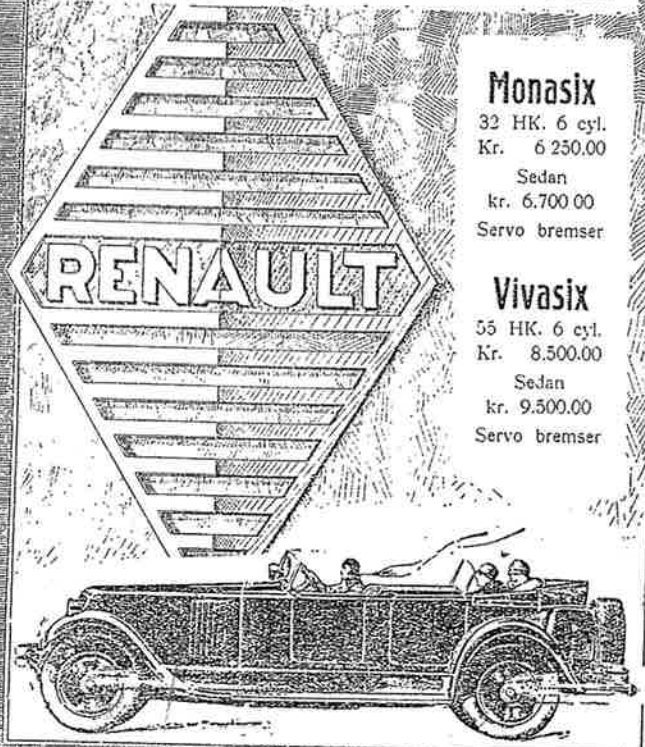
I Paris

blev fæder for en tid siden holdt en monstring av leketøibiler, cykler og flyvemaskiner — en hel verden i det små. Det må bli flinke motorfolk med tiden.

De vet den er god og tror den er dyr, men den er billig!

Renault nye standardroshe anerkjendt over hele verden.

RENAULT er gearet for norske veier



Monasix
32 HK. 6 cyl.
Kr. 6 250.00
Sedan
kr. 6.700.00
Servo bremses
Vivasix
55 HK. 6 cyl.
Kr. 8.500.00
Sedan
kr. 9.500.00
Servo bremses

Lastebiler i alle størrelser 1½ ton chassis kr. 5.500.- 2½ ton chassis kr. 7.000.-

Den rette vogn til ethvert bruk — til den rette pris.

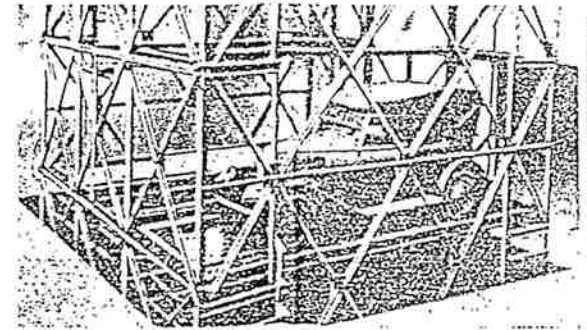
Generalagent for Norge:

Ing. Paul de Roger

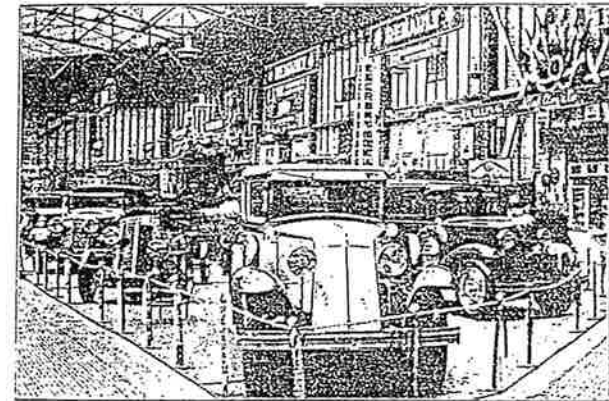
KONGENSGATE 7 — TELEFON 22685

A G E N T E R S Ø K E S F O R V E S T F O L D

1928



I børsbygningen i Paris er planlagt innredet en garage for 36 biler. Billedet viser en bil-elevator til garagen.



København 1930

1930-årgangen av Motorliv byr på en del reklamer, men samtlige har vært gjengitt i Bulletinen tidligere. Det eneste nye var et par fotografier, dessverre ikke av norske Renaults.

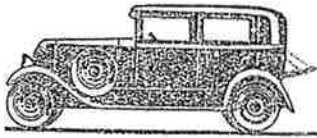
Motorjournalen meldte fra årets Paris-salong:

"Renault møter ogsaa i aar med en række nye modeller, særlig den 8-cylindrede absolut luksus-utstyrte vogn vækker stor opmerksomhet.

Denne vogn, der er creeret i aar under navnet Nervastella, samler hver dag en beundrende skare omkring sig. Den er ogsaa vakkert tegnet, den historiske krumme næse er bevaret, og man har dog faat en pen og elegant kjøler ut av det."

Vi runder av med Motorjournalens presentasjon av Renaults modellprogram, ogsaa dette fra 1930:

Renault.



Naar man betrakter de nye modeller, som den gamle og ansette franske automobillfabrik Renault utsender, saa er der en ting, der først og fremst falder i øinene, nemlig den, at fabrikken i aar fortsætter den linje, som den slog ind paa, da Reinastella udsendtes.

Vi tænker her paa kjølingen, idet det tidligere har været anset for en given ting, at enhver Renaultvogn havde sin kjøler liggende bak motoren, hvor den var godt beskyttet; men dette er nu ikke mere tilfældet. Alle Renault-modeller har i aar en cellekjøler, som er anbragt foran motoren; men man har i det store og hele bibeholdt de karakteristiske linjer. Kjøleren ligger godt beskyttet bak motorhjelmen, mens den normale Renault-konstruktion av svinghjulet som turbine suger luften gennem kjøleren; men der er endnu en fordel ved dette arrangement, idet man sparer plads derved, og til trods for, at akselavstanden er uforandret, har det været muligt at gøre karosserierne langt rummeligere end før.

Men desuden utmerker programmet sig ved, at man finder en ny model, Nervastella, med 8-cylindret motor — 75×120 mm — men ellers som Vivastella.

Fabrikken, hvis repræsentant her i landet er Ruud, Funnemark, Amb. A/S, fremstiller, som det fremgaar av specifikationerne, ikke mindre end 7 forskellige chassis — 1 4-cylindret, fire 6-cylindrede og to 8-cylindrede.

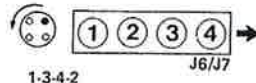
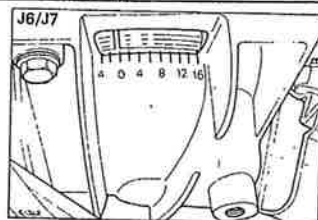
Det 4-cylindrede 10 CV.-chassis er nærmest beregnet paa det publikum, som først og fremst fordrer enkelthet i konstruktionen, selv om dette opnaaes ved den ringere bløthed i gangen, som kjendetegner den 4-cylindrede motor, i sammenligning med den 6-cylindrede.

Six-serien omfatter de to typer Monasix og Vivasix paa henholdsvis 1.47 og 3.18 liter. De er begge særlig egnede til personvogne — Monasix som torpedo og conduite interiore og Vivasix især til 5—7 pers. aapne og lukkede vogner, i det deres 6-cylindrede motor gir den bløte og vibrationsfrie gang, som er saa høit skattet paa dette omraade.

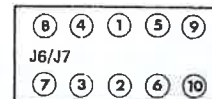
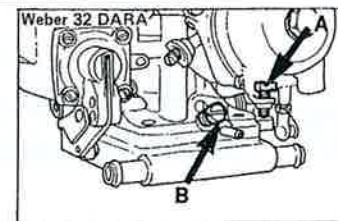
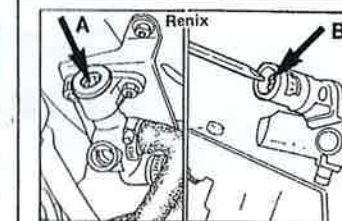
I «Stella»-serien har vi den virkelige luksusvogn i europæisk udførelse, fremstillet med den størst mulige hensyntagen til anvendelsen. En fuldkommen vibrationsfri motor, indbygget i et hensigtsmæssig konstrueret chassis, med den for Renault eiendommelige og vellykkede afjedring og med karosserier, som er præget baade av fabrikkens høie teknik og av en kultivert smag. Disse karosserier er bygget av træ og staal, idet der til hver enkelt del er anvendt det til formålet best egnede materiale saaledes, at karosseriet besidder staalets styrke og træets isolationssevne mot temperaturvariationer og lyder.

Stella-serien omfatter størrelser fra 1.473 liter og op til 7.128 liter, 6-cylindrede og 8-cylindrede vogner.

Model	R21GTX/R (L/K48K)	R25 TS/GTS (B297)	R25 TS/GTS (B297)	R25 GTX (B29E)	R25 TX/GTX (B29B)	1
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						
41						
42						
43						
44						
45						
46						
47						
48						
49						
50						
51						
52						
53						
54						



Model	R21 GTX/RE (L/K48K)	R25 TS/GTS (B297)	R25 TS/GTS (B297)	R25 GTX (B29E)	R25 TX/GTX (B29B)	1
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						
23						
24						
25						
26						
27						
28						
29						
30						
31						
32						
33						
34						
35						
36						
37						
38						
39						
40						
41						
42						
43						
44						
45						
46						
47						
48						
49						
50						
51						
52						
53						
54						



"10 på Topp"

Vi har inntrykk av at det både blant Renault-forhandlerne og blant de ansatte i Renault Norge A/S er av interesse å kunne følge med i hvordan salget fordeler seg utover landet. Vi bringer derfor også denne gang de aktuelle "10 på topp"-lister:

MARKEDSANDEL - 30/9 1973

1. GRAVDAL I LOFOTEN	11,33%
2. FØRDE	10,88%
3. LINGDAL	10,64%
4. OTTA	9,64%
5. SORTLAND	9,63%
6. ALESUND	9,62%
7. KRISTIANSUND N	8,96%
8. HARSTAD	7,72%
9. ROMERIKE	7,60%
10. SOLØR	7,10%

Volum - 30/9 1973

1. Renault Norge A/S, Oslo/Asker og Bærum	846 biler
2. Renault Norge A/S, Lillestrøm	211 biler
3. Autopark A/S, Trondheim	198 biler
4. A/S H. Koppernæs & Sønner, Alesund	195 biler
5. A/S Paradis Bruk, Bergen	169 biler
6. John Kvamme, Førde	152 biler
7. Skoglund & Sørli, Gjøvik	130 biler
8. Renault Norge A/S, Drammen	127 biler
9. Lyngdal Karosseri & Auto, Lyngdal	121 biler
10. Anfinn Østvoll A/S, Stavanger	116 biler

TORGER HAGA & CO - Ny Renaultforhandler i Larvik



Det hittil nyeste tilskudd på Renault's forhandlerstamme i Norge, finner vi ved innkjørselen til Larvik — nærmere bestemt i Nanset: Torger Haga & Co. Etter i noen år å ha drevet med salg av traktorer, ønsket Haga å utvide sin forretning til også å omfatte bilsalg og -service.

I Juni i år ble så Torger Haga & CO. knyttet til Renault's salgs- og servicenett. Haga legger selv stor vekt på servicefunksjonen, og han kan i dag tilby sine kunder service, vedlikehold og reparasjoner i en velutstyrt verkstedavdeling.

Vi ønsker Torger Haga og hans medarbeidere velkommen — og lykke til!

HORTEN AUTO A/S

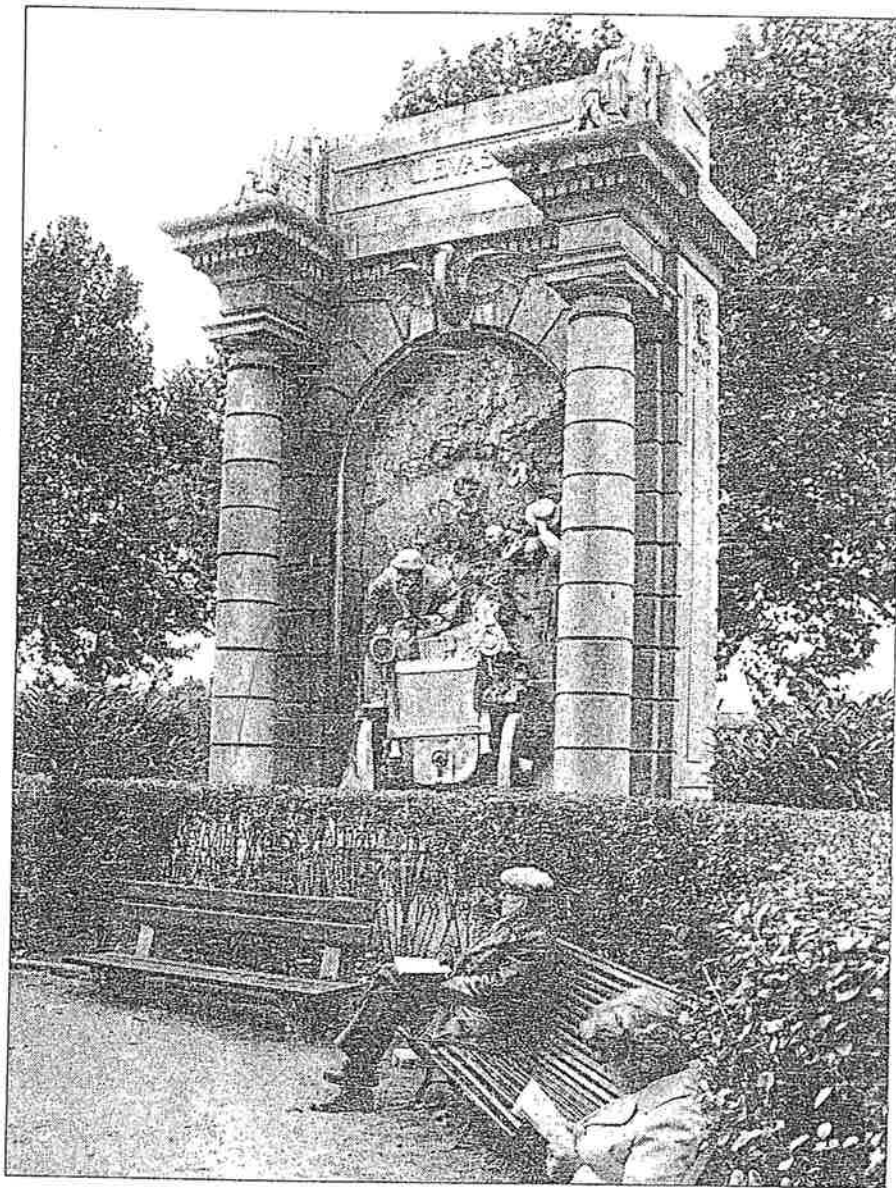
Ing. — og entreprenørfirmaet Olav Klyve A/S i Holmestrand har tydeligvis valgt å satse på Renault. I tillegg til det utelukkende benyttes

Renault 4 i "feltarbeid", har firmaet også gått til innkjøp av flere Renault 16-modeller. Alle disse bilene er levert av Horten Auto A/S.



Tor Ivar Volla:

Da alle veier førte fra Paris



En beretning fra bilsportens barndom

BERETNINGER FRA BILSPORTENS BARNDOM

Med boken "Da alle veier førte fra Paris" foreligger en tilnærmet komplett gjennomgang av bilsportens første år i Europa og i USA - på norsk!

Gjennom 72 sider skildres pionerenes hasardiøse innsatser i løp, fra de første spede forsøk før 1890 til det dramatiske og uhellsvangre landeveisracet mellom Paris og Madrid i 1903.

I tillegg til selve racene, presenteres de bilmerkene som deltok med størst suksess, samt de menneskene som bygget dem og kjørte løp med dem. Her kan man lese i detalj om interne forhold hos bl.a. Benz, Daimler, F.I.A.T., Ford, Mors, Peugeot, Packard, Panhard-Levassor og Renault, i tillegg til at man oppdager hvor knallharde oppgjør disse merkene hadde seg i mellom i bilrace.

Her finner man også senere berømteter som Ettore Bugatti, Vincenzo Lancia og Ferdinand Porsche på læregutt-stadiet. Egne kapitler er viet hastighetsrekordene som ble satt med biler på denne tiden. Og som en gjennomgående tråd blir utviklingen av bilenes tekniske komponenter belyst. I tillegg inneholder boken nærmere 90 tidsaktuelle illustrasjoner og løypekart.

Av innholdet finnes dessuten systematisk oppsatte resultatlis-ter, en oversikt på hvilke av de omtalte bilene som er bevart, samt korte gjennomganger på hva som skjedde med en del av ak-tørene etter 1903. Bakerst i boken finnes et oversatt intervju med Marcel Renault, som ble en av bilsportens tidligste ofre.

Forfatteren er motorjournalist og har i 20 år vært en ivrig bidragsyter i veteranes tidsskrifter og merkeklubb-utgivelser.

"Da alle veier førte fra Paris" har standard A4-format og s/hv blad-omslag, og koster derfor kun kr.80,- pluss porto. Ved å forhåndsbetale kr. 92,- unngår du oppkravsgebyr på ytterligere kr. 66,-.

Boken kan bestilles direkte fra:

Torivariatet Forlag
v/ Tor Ivar Volla
Malerhaugvn. 8
0661 Oslo

Høsttreff i Holland 5.-7. september

Hollenderne svinger seg rundt igjen, og arrangerer sitt årlige høsttreff i Drenthe 5.- 7. september.

Programmet for helgen ser slik ut:

Fredag 5. sept: Det er mulig å sjekke inn fra klokken 16.00. Om kvelden er det lagt opp til hygger oss i hverandres selskap.

Lørdag 6. sept: Nyankomme tas i mot. Kl 10,00 er den offisielle starten. Dagen brukes til å stifte bekjentskap med det vakre Drenthe, eller man kan ta det med ro og f. eks. leke med barna.
Om kvelden er det middag i festsalen, etterfulgt av en utfukt i den mørke skogen (Ikke glem lommelykt)

Søndag 7. sept: Søndagsmorgenen sover vi ut. Det serveres brunch på "t Moatie" i Gasselte, kl 10.00.

Ca kl 13.00 tar vi en kjøretur som følger en vakker rute i Drentheland.

Priser:

Deltagelse i treffet for voksne	60.00 NGL
barn inntil 10 år	30.00 NGL
barn under 3 år	Gratis

Innkvartering:

Hvis du ønsker å campe koster det 20.50 NGL per plass. I tillegg kommer en avgift per person på 4.60 NGL

En hytte for 4-6 personer koster 242,85 NGL inkludert rengjøring for hele helgen.

Ønsker du mer informasjon, eller ønsker du å melde deg på, send noen ord til
Club Renault Norge

Boks 60

1355 Bærum Postterminal

så fort som mulig, merk konvolutten med "Holland".

Eller du kan ringe Asgeir Larsen på tlf 928 07 705.

VINTEREN OG KULDA står for døra en ny motor kan bli dyrt !

FORLENG LIVET

.....med Micro X2 behandling !

Nytt revolusjonerende motorbehandlingsprodukt basert på fluorkarbon.
Bileksperter regner utviklingen av Micro X2 som et gjennombrudd når det gjelder smøringsprodukter.

- 3,5 ganger mer effektivt enn produkter basert på molybdensulfid, teflon eller grafit.
- En beskyttende film binder seg til metallet (kjemisk reaksjon) og varer i 80 000 km uansett antall senere oljeskift
- Tidligere lanserte tilsetningsstoffer har vist seg å miste effekten etter 7-8000 km.
- Passer til alle typer maskiner og motorer, gearkasser, kompressorer, båter, dieselmotorer og MC. Ypperlig til dagens flerventilede avanserte motorer. Også hydraulikk.
- Kvaliteten på dagens motoroljer er god. Men olje siger ned i bunnpannen, og det tar tid før den blir pumpet rundt. **Med Micro X2 er motordelene aldri uten smøring.** Friksjonen blir minimal, drivstoff-forbruket minsker og effekten øker.
- Kan tilsettes alle typer oljer når som helst.
- En kaldstart om vinteren kan tilsvare minst 80 miles kjøring !
Micro X2 reduserer slitasjen med 70 %.
- Micro X2 er superkonsentrert 100% aktivt smørestoff uten tilsetninger av fyllstoff.
- Ingridiensiene i Micro X2 er fullstendig biologiske og er til ingen skade for miljøet.
- Micro X2 er meget varmebestandig og er også rusthindrende.
- Kommer også som multi-spray og grease.

Testet for SAVECO Inc. Av NFPA Lab., USA. Report no. F12L617

1 fl. Micro X2 er nok til 4,75 liter olje. (Min. 5% tilsetning).

Se annonser og omtale i pressen !

Destiller stk. fl. Micro X2 à kr 295,- inkl.mva.
+ porto/oppkrav.
..... stk. kartong à 6 flasker. Pr. kartong
kr. 1475,- inkl. mva.

Bestillingen sendes til :

ATS IMPORT
Boks 22
6224 Hundeidvik

Ordrefax : 70 25 02 08
Tlf. : 924 13506

Navn :

Address :

Pontir./ Sted :

○ Fraktfritt ved bestilling av min. 2 flasker !

Forhandlere søkes - ytterligere informasjon og dokumentasjon kan sendes.
Ring tlf. : 92413506 el. 70 25 00 00 . Arnfinn Utgard.

Paskemiraklet i en Renault 4

Å skulle skrive i Vårt Lands påskeutgave kan skremme prestasjonsangst på selv den mest ihuga hedning. Og jeg er ikke den mest ihuga. Jeg er bare som nordmenn flest, omtrent litt åpen, ganske tvilende og veldig uinteressert.

DEN norske kirke angår meg ikke. Sorry. Sikkert min feil. Sikkert Kirkens feil også. Men dette utgangspunkt forhindrer ikke at jeg er opplevd mirakuløse påsker, av en art som har brent seg inn i sinnet.

Så mens dere sikkert skal gå 1997 år tilbake i tiden – nei, forresten – 1997 minus 33 (var ikke Jesus 33 da han døde og sto opp igjen?), altså 1964 år tilbake, til det kristne påskemirakel, vil jeg ta dere med cirka 30 år tilbake i tiden til mirakelet mitt. Eller rettere sagt, til min mors mirakel.

Er det noen av dere som skal på fjellet i påsken? Vi skulle på fjellet i påsken for 30 år siden. Mor og far, bror og søster og meg, en irsk setter, fem par langrennsski og to par slalåmski, klær, sengetøy, mid-dager, påskegodt, brus til barna, Black & White til far og alt det man trenger til en 10 dagers påskeferie. På hytte ved Hallingskarvet, 40 minutter med snøscooter fra nærmeste bilvei og uten muligheter for proviantering underveis.

Puh.

Har noen av dere reist på fjellet med bil i det siste? Jeg har. Mor og far, to unger, ingen bikkje, ingen mat, intet sengetøy, ingen bruskasser – ingenting, egentlig, annet enn noen skipar og klær. I en svær bil, stasjonsvogn.

Umulig å få plass til alt. Kul kramp umulig å få med denne egentlig minimale last i en kjempestor bil. Tre dager med full pensjon på hotell ved bilvei, og familien anno 1997 sprenger bilens fysiske begrensninger.

Hva gjorde mor for 30 år siden? Hun pakket alt sammen i en Renault 4, plasserte unger og bikkja i baksetet, far ved rattet og seg selv, nynnende, ved hans side: Start fra hjemmet i Asker kl. 8.00 på lørdag, etter at alle hadde vært på jobb eller skole.

Alt var med. Gele og vaniljesaus, påske-egg og appelsiner, lesestoff og dynetrekk, brennevin, vaselin og stillongser, alt!

Og i nabohusene gjorde nabomødrene det samme. Lastet opp rubb og stubb i små biler og satte til fjells. Mirakler på linje med å mette de fem tusen med fem brød og to fisker, spør du meg.



Ingebrigt Steen Jensen.

Hva var det 60-tallets mødre kun som vi ikke kan lenger? Hvordan tenkte de? Hvordan organiserte de? Blant annet norske som trues av moderniteten, denne folketradisjonen være blant mest verneverdige; minst like fantasie og verdifull som rosemåling og tresk. Kan noen av mødrene vennligst påta seg det kulturelle ansvar for lære nye generasjoner kunsten å få en hel påskeferie – inklusiv proviant – inn i en Renault 4.

Hva har så alt dette, kan du spørre, påskens egentlige budskap å gjøre? Og kan du legge til, forarget, at denne tikkelen mer og mer nærmer seg et blindt femisk sidespor i en hellig tid.

Tenk da den frilynte tanke at påskemiraklet kanskje gir seg forskjellige trykk for forskjellige mennesker – med det for oss alle, antageligvis, er en urets rett.

Noen av oss forbinder den med tryk kunstneriske mødre. Andre med vakkende sol over et båtskrog som skal på ses og etterhvert sende familien ut på slørseilende lykke. Atter andre vet at påsken er den tiden da de grusbelagte fotballstøvlene fra sist høst skal hentes frem igjen fra skapet, pusses og få smake dans på grønt gress under knottene etter en lang vinter.

Hvis Gud finnes og Sønnen er hans sønn, valgte de den beste av alle tider for det største av alle mirakler. Og den verste – fordi deres mirakel har tøff konkurranse fra så mange andre.

Men hvem vet om ikke De To i sin uendelig visdom planla det i kurat slik – at oppstandelse og frelse ikke bare symboliseres av Gata og Korset, men også av småsko, halvstrømper, strikkhopp, vetenner, fotballstøvler og bunnstoff?

Tenk hvis den hellige, alminnelige kirke (eller heter den allmenne nå, i traug moderne språkdrakt?) kunne fortalt alle oss andre at visst! det er dét påskebudskapet egentlig handler om; nytt liv, nytt me, nytt fellesskap og ny glede? Slik at påsken faktisk er en jubel, bejaende hyllest til Livet selv, og ikke en høytid pint under Pontius Pilatus?

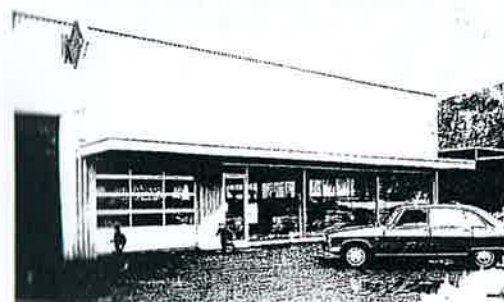
Den dagen Kirken sier dét til meg, skal jeg ta med meg Thea, Kar, Kirstin og meg selv og komme. Jammen skal jeg det.

Renault ekspansjon i Nord-Norge



Også i den nordlige del av vårt langstrakte land foregår det p.t. en ekspansjon innen Renaults forhandlernet: modernisering, utvidelser, nyanlegg og nye forhandlere som kommer til.

I en praktisk beliggenhet ved innkjørselen til BODØ finner vi SKJELSTAD & CO's bilanlegg. Firmaet lok over som Renault-forhandler i Bodø fra 10.7.1972, og beskjeftiger i dag ca. 35 ansatte. Av et bygningsareal på 1200–1300 m² utgjør et nytt og moderne verksted ca. 600 m², utstillingslokale for nye og brukte biler 350 m², lager 150 m² – foruten kontorlokaler.



Vefsn Bilelektriske har innvilt ny bil-hall

Vefsn Bilelektriske i MOSJØEN er faktisk allerede en veteran innen Renaults forhandlernet, idet firmaet har vært knyttet til Renault siden 22. februar 1968. I mars i år kunne firmaet innvie sin nye og tidsmessige utstillingshall på ca. 280 m². Denne bilhallen, som er bygget som en direkte forlengelse av verkstedet, gir tilstrekkelig plass til ca.

20 biler – nye og brukte. Vefsn Bilelektriske har derved fått et moderne bilanlegg med alle muligheter for å kunne yte de lokale Renault-kunder den best mulige service.

Vi gratulerer adm. leder Gunnar Baadstrand og hans medarbeidere med den vellykkede utvidelsen.



Ny Renault-forhandler i Hammerfest:

Bjarne Hay Autoverksted & Automobilforretning



Sentralt beliggende i Hammerfest finner vi en av Renaults aller nyeste forhandlere: Bjarne Hay Autoverksted. Det er et familie-firma med 5 ansatte – og firmaet har stått for Renault salg og service i distriktet siden 1. januar 1973. Av en samlet gulvflate på 710 m², utgjør det autoriserte, velutstyrte verkstedet (med bl.a. lakkeringsboks) ca. 400 m², utstillingslokalet 115 m². De øvrige ca. 200 m² består av kontorer og lagre. – Vi ønsker Bjarne Hay og hans medarbeidere hjertelig velkommen i Renault-organisasjonen – og lykke til med salgs- og servicearbeidet i Hammerfest!

"Mot i brystet"!

Nedenunder viser vi en ordrett avskrift av et brev som Adler-importøren i Norge forfattet til sin forhandler i Bergen i 1913. Importøren har merket at salget av en Adler lastebil er i ferd med å glippe, i det kunden åpenbart vurderer å kjøpe Renault i stedet. Dette oppstrammer-brevet inneholder både ufrivillig humor, ikke så lite hysteri, anklagende synsing rettet mot konkurrenten, og ikke minst mangel på å se "bjelken i sitt eget øye" mht. begrensede kunnskaper om bil. Hvilken bil kunden til slutt kjøpte, vet vi dessverre ikke. Rent moralsk sett er det i hvert fall å håpe at kunden ikke falt for Adler-folkets tvilsomme salgsargumenter og bøllete argumentasjon.

Adler ble importert av et firma som fortsatt lever i beste velgående, og det er derfor grunner til at importørens navn ikke gjengis her. Den tidens Renault-importør, AS Auto, var en av forløperne til det som senere ble Harald A. Møller AS:

14.januar 1913

Privat,
Herr Albin Fredriksen,
Allee gade 36, Bergen

Vi har modtaget telegram fra herr Tidemand om at Kobbeltvedt var bestemt paa at kjøbe "ADLER", men da vi idag bestilte Kobbeltvedt i telefonen erfarer vi, at han tænker paa at anskaffe sig en "Renault" lastevogn. K. meddelte, at han havde raadført sig med en ingeniør Pedersen og han havde udtalt, at han heller eller ligegjerne kunde bestemme sig for en "Renault" vogn, som en "ADLER".

Denne ingeniør P. kjender kanske Renault fra udlandet som en god vogn, og det er den ganske vist ogsaa i sit slags, nemlig luxusvogne. Tror neppe ingeniør P. eller nogen anden, hverken i ind eller udland kjender Renault lastevogne, som anerkjendte og fordelagtige, men heller tvertimod.-

For at bevise, at Renault ligger langt under "ADLER" i lasteautomobiler skal jeg her nævne, som et eksempel, - at Renault - ifølge katalog - offererer 1000 kos. lastevogn med hjuldimensioner 815x105 paa alle hjul, - som jo er en latterlig hjuldimension paa en saavidt stor lastevogn, - medens derimod "ADLER" paa 850 kos. lastevogn - ifølge katalog - offererer hjuldimensioner 815x105 foran og 895x135 bag. Ved denne sammenligning fremgaar, at "ADLER" med en mindre lastetype bruger langt større og fordelagtigere hjuldimensioner end en Renault på 1000 kos. belastning, - og er selvfølgelig alt andet i samme forhold med "Renault", - saa bare dette eksempel beviser, at "ADLER" ligger langt over det andet mærke i lastevogne.-

Der er saavidt mig bekjendt endnu ikke lykket nogen, at sælge en Renault lastevogn her til Norge, - og det forbauser mig meget, at Kobbeltvedt, som er en saa forsigtig mand vil indlade sig paa, at være "prøveklud" for dette mærkes lastevogne heroppe.-

De kan være forvisset om, at hvis det havde vist sig, at Renaults lastevogne havde været skikkede og anerkjendte, saa havde det været flere, som havde anskaffet af dette mærke, men som sagt er der ingen hidtil, som har det.-

Denne ingeniør P. er vel ingen praktisk mand, saa jeg syntes det er besynderlig, at Kobbeltvedt skal henvende sig til saadanne lige under bestemmelsen af indkjøbet, naar de hele tiden før har været hans betroede raadgiver og fagmand, saa burde han ogsaa holde sig til Dem og ikke gaa hen og legge af-færen i fremmede folks hænder, som kanske knapt nok vet hva en automobil er engang.

Iallefald tror jeg ikke P. er nogen mekaniker, fagmand og dygtig chauffør og forevrig har det gode indblik i automobiler, som De har, saa giv denne affære endnu ikke op - Fredriksen -, men vis, at De er manden, som ved og forstaar bedre end nogen anden, hvad mærke han skal have, - og jeg er sikker paa - De greier det, De vet selv paa hvad beste maade De skal tage Kobbeltvedt.-

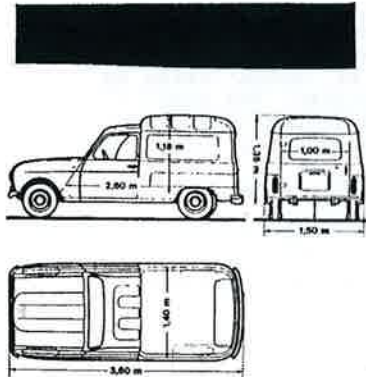
Vi var i November maaned tilbuds agenturet for Renault, men vi fandt, at det laa langt under "ADLER" og lot det derfor gaa til Auto.- Vi har i disse dage solgt baade droscher og rutevogne i konkurrence med dette mærke.-

Indlagt oversender jeg et cirkulære, saa De kan sammenligne eller se paa hjuldimensioner. Faa K. til at bestemme sig for "ADLER", saa skal jeg straks komme bortover, og faa kontrakten iorden.- Telefoner imorgen eftermiddag med skrive-ten heraf tilsagt. Imorgen sender jeg Dem et "ADLER" mærke og to plakater, som vi idag har faaet fra fabriken. Jeg skal selvfølgelig betale telefon og telegrafomkostninger, som De maatte have og komme til at faa i anledning denne affære.

Med høiagtelse og hilsen

(sign.)

Kobbeltvedt talte ogsaa om, at sporbredden skulde være forbred på "Renault".



Rørleggerfirmaet Ideal Varmer og Sanitær A/S kjøpte to Renault 4 varevogner i oktober 1967. Bilene brukes daglig, ja faktisk nesten døgnet rundt i de forskjellige serviceoppdrag som et rørleggerfirma alltid må være parat til å utføre. Firmaet kan ikke til fulle få rost R4-vognene — de har i sin daglige krevende funksjon vist seg å være utrolig hardføre og dessuten svært nøytsomme. «Personlig vil jeg først og fremst berømme de ypperlige kjøreegenskapene», sier Tore Lørck idet han klargjør en av bilene for et rutineoppdrag ute i byen. «Jeg har med både undring og tilfredsstillelse oppdagat at Renault 4 — i motsetning til andre varebiler jeg har kjørt — overhodet ikke bryr seg om dårlige veier, hull og stener. Karosseriet ligger trygt og høyt over hjulspor og sne, noe som kommer særlig godt med på byggetomter o. lign. hvor veiene er meget dårlige, eller kanskje mangler helt... Det er stor fordel å slippe å slepe en så diger og tung kasse lange veier», sier han og laster en velvoksen verktøykasse inn i bilen. Så følger gasflaske, sveiseapparat og et par rør. Ja, hva med rør — en så liten bil kan da ikke være ideell for denslags transport? «Ajoda», svarer Lørck, «det byr ikke på noe problem. På den andre bilen har vi et spesielt rørstativ, og når det er påkrevet, kan vi ganske enkelt fjerne passasjeret foran og dessuten åpne den praktiske takluken over bakdøren. Da er det en enkel sak å få med seg både rør og stenger selv om de er temmelig lange». — «Har De enda noe mer å si om Deres Renault 4 varevogner?» spør vi idet Lørck starter opp. «Skriv at de fullt ut har svart til forventningene, og mer til!» sier han smilende og forsvinner rundt hjørnet på nye krevende service-turer.



Et av de svært sjeldne Renault 4 drittbilene som var samlet til sommertreff i Brandbu i helga (til høyre). På det store bildet ser vi de fornøyde medlemmene som har kommet i mål etter en liten utflykt med utallige stopp og småreparasjoner.

Et reall drittbil-treff

Den gamle tomte til Tingstad Allmenning ble lørdag invadert av gamle utallige biler og ni vrak av typen Renault 4 - med passasjerer.

ÅSMUNDLAND

BRANDBU: For vanlige bilister som driver skolebuss og grundlyd under pariseret vil lørdagens sommerfest i Brandbu trolig fortsette

seg som et uoverkommelig mareritt. Her var nemlig plassen fullstendig okkupert av gamle loppeskasser og drittbiler, med en rekke nedslitte Renault 4 som flaggskip.

Så var det da heller ingen bilklubb av kjent merke som hadde lagt sitt årlige sommertreff til Tingstad Allmenning. Nei, de glade gutter som var samlet her var ingen ringere enn medlemmene i Forenede Norske Drittbilvogn og den svenske modellforening Motorklubben i Forenede Drittbilister som hadde rutet

seg sammen rundt bilparken som ville få enhver bilhopper til å kjø kraftig i hendene.

EKTE DRITTBILER

Overvekten av Renault blant drittbilene var visstnok en tilfældighet som hang med fra modellklubben i Sverige hvor initiativtakerne til Drittbilklubben alle hadde Renault 4 på det tidspunktet klubben ble dannet.

Den franske overvekten i klubben betyr i følge president Magne Ludviksen, ikke at man vil utelukke andre drittbiler. Bå-

de British Leyland og andre franske eller italienske bilmerker vil være selvsikre til medlemskap såfremt eleren går god for at det er en reell drittbil, sier han. Men han gjør oppmerksom på at drittbilkravet kan være løst å oppfylle.

Rekorden for drittbil innehas pr. dato av en av svenskene som nylig kom ut fra den svenske «bilprovningen» med 34 alvorlige punkter på mangellappen. Han fikk under tveit lov til å kjøre drittbilen forsiktig hjem etter kontrollen.





1965.

Norsk Televisjon og Radio i Youngsgaten, som har filialer på Lambertseter, Manglerud og Oppsal, er for en veteran å regne når det gjelder Renault 4 varevogn. Bilen ble innkjøpt som supplement til firmaets øvrige bilpark høsten 1965 — nærmest av ren nysgjerrighet. Nu har den gått 40 000 km i aktiv service-fart. Vi oppsøker firmaets service-mann som betjener den daglig, og spør om han er fornøyd.

«I aller høyeste grad!» svarer han resolutt. «Renault 4 er så enkel og grei i bytrafikken, så lettvinnt når det gjelder å parkere, og stiller så enkle og beskjedne krav til vedlikehold. Dessuten er den behagelig å kjøre, uansett underlag — den gode fjæringen sikrer jevn og stø transport over alle slags dumper og hull, og nettopp det er av uvurderlig betydning i vår bransje hvor vi har slike skjøre ting som skal transporteres.

At høyden i varerommet er større enn vanlig for små biler, er også en stor fordel, slik at vi uten vanskelighet kan frakte større gjenstander. — Bensinforbruket er også lavt, Renault 4 står faktisk i en særklasse i vår bilpark i så måte. Dessuten var den billig i innkjøp. Alt i alt er det store muligheter for at vi kommer til å erstatte andre av våre varevogner med nok en Renault 4. Vi er ikke i tvil om at det vil lønne seg».

Vi takker for de oppmuntrende uttalelsene. Vi har tatt dem med her, fordi vi vet at andres erfaringer alltid teller når man står overfor valg av varevogn.



CLUB RENAULT NORVÉGE

BIL markedet

RENAULT R10/67 MOD. TIL SALGS KR.6000
Bilen er ferdig sveiset. Trenger lakk og nye forskjermmer. RING 56 33 25 34 eller mob. 908 73218 - Merkesdal-

ØNSKES KJØPT TIL RENAULT R18TL ±1981:
- gearkasse, ring 62 45 76 83 - GEIR ROSETH, SØRE OSEN.

TIL SALGS: R17 GORDINI/ 74 MOD. SVART.
PRISANT. KR. 30.000 RING 38344120
Rita Landrud Borten, Annevik,
4580 LYNGBAL.

FIN, GUL RENAULT R15/74 MOD. TIL SALGS:
m/skiltter og i daglig bruk! Ring PETTER GRØNBACK - 77 71 37 49.

MASSE DELER TIL R16 SELGES BILLIG !!!!!
Har hugget to stk, - og tatt vare på det meste! Har du behov, så ring meg.

Ønsker kjøpe til R8 - v. bakskjerm og
- MASTER - h. forskjerm.

Ring MORTEN BLOMKVIST - 66 90 11 90

TIL DAUPHINE TRENGER JEG SNAREST MULIG
PAKINGSSETT OG FORINGER - HAR DU NOE SÅ
RING MEG - 623 53467 eller mob. 94144722
Amund Andersen.

TIL RENAULT DAUPHINOISE ØNSKES KJØPT LITT:
(OGSÅ KOPIER) ALT AV INTERESSE!
928 97 705 ASGEIR LARSEN

Delehåndbok og verkstedhåndbok til
R5 Alpine Turbo ønskes kjøpt.
Ring Morten Nygård,
tlf 77 07 10 22.

OBS! - SE HER !!
- HAR DET MESTE TIL RENAULT 8 (brukt og
noe nytt. Ring meg for nærmere info.

KOMPLETT R8/69 MOD. I DAGLIG DRIFT TILS.

RENAULT FUEGO TS/81 DAGLIG DRIFT OG

RENAULT FUEGO TX/81 m/dieselmotor, meget
pen - kr. 35.000 (blåmet.)

RENAULT R5/87 MOD. HVIT i god stand.
Selges som den står for kr. 15.000 -

Ring Jan på 32122824, mob. 94460408

TIL SALGS: RENAULT 17 TL/ 72 mod. GUL
- 88000 km. Pen bil m/alu.felger. El -
vinduer, u.øtallbeh. og fin kjørbar
stand. Ex. deler og 5 tr. gearkasse kan
følge med i handlen!

RING FRODE NORDBY - telef. 63 85 87 82.

TIL RENAULT 6 . DELER GRATIS!!! -
Delene gis bort samlet til den som måtte
trengte det. Bl.a. komplett motor og driv-
verk, - men da må du svinge deg rundt å
ringe rankt. H. Martinsen, pb. 66, 1450
Nesoddtangen - telef. kveld 66 91 14 24

Jeg ønsker følgende annonse rykket inn i deres utmerkede medlemsblad:

1961 Renault Dauphine selges umontert.
Litt rust ved bakkdører, skjermmer ferdig sveiset.
ellers fin stand. Motor og hjuloppheng bak er
heloverhølt. Bilen er burgunderrød
Lakkering og montering gjenstår.
T. 22020669 / 905 14840 Jørgen

Det er fint hvis dere kan dere rykke inn denne annonsen i første utgave av medlemsbladet.



BIL markedet

GARY POULTON

ØVERLEIR

8646 KØRGEN

FAX 751 74729

TLF 751 91572

RENAULT R8 GORDINI - JEG HAR KJØPT
MEG EN FULLBLØDS GORDINI ! -
NÅ TRENGER JEG TEKNISKE SPESIFIKKA-
SJONER OG GJERNE LITERATUR. RING
MEG PÅ 611.86785 - BJØRN E. KARLSEN,
BRENNBAKKVEGEN 222, 2812 BYBRUA.

Jeg skrev til deg for lenge siden om Fuego
sens styring, Jeg har fått min overhald i England
for 1500 + MVA - legger ved brosjyre hvis det hjelpe
andre i klubben. Jeg må dessverre rydd plass, og
så må kvitt meg av det jeg har igjen av fuego deler
kunne du sett følgende annonse i neste blad?

FUEGO 2.0TX 81/83 MODELL DELER

2 STK. PANSER, BRA KR 300,- HØYREBAKSKJERN SOM NY
KR 500,- BAKWIKER BRUN + KLAR GLASS KR 500,- MOTOR
GÅTT 190.000 GAR VELDIG FINT KR 700,- DIV INNREDNINGS
DELER I BRUN + BLÅ 4 STK FUEGO FELGER VELDIG FIN,
MEN METRIC (340 x 6 TOMMER) KR 500,- SETT. MASSEVIS
SMÅTT - KR 3000,- FOR ALT JEG HAR - TA MED STORT
VAREBIL! TELEFON ETTER KL 17. 75 19 15 72 (GARY)

BIL markedet

Tenningsdeler søkes.

Jeg er i ferd med å restaurere en Renault
pickup, R-2093, 1954 modell, og trenger
rotor, stifter og fordelerlokk til denne.
Informasjon om hvor jeg kan skaffe delene
er også av interesse.
Jon-Sigve Hodne
Hodne
4060 Kleppe
Tlf 5142 20 19 eller 905 89 524.

Delebil selges

Renault 4 vare, R 2370, 1981 modell selges
billig. Bilen står i Tromsø.
Asgeir Larsen
Tlf 928 077 05.

Brosjyrer

Originalbrosjyrer for Renault 6 og eldre
nyttekjøretøy ønskes kjøpt.
Asgeir Larsen
Tlf 928 077 05.

Renault 4, 1973 modell

selges billig. Feil på gearkasse. Bilen står
på Hadeland.
Asgeir Larsen
Tlf 928 077 05.

RENAULT 19 16v/92 MOD. 165000 km. MØRK
BLÅ m/el. soltak og el.vinduer. Comp. -
alarm og 7x15" alufelger. Servicehefte.
Bilen selges for kr. 110000. Bør ses og
prøves! - Frode telef. 63 85 87 82.

Jeg ønsker å kjøpe venstre baklyktglass til
R4F6 (Forgounette).
Ring Asgeir Larsen, 928 97 705.

Jeg ønsker å kjøpe en god og gammel, helst
veteran, Renault. Det er modellene R8, R10
og R5 som er mest aktuelle. Bilen må være
rustfri.
Ring Øystein Berthau, 22 14 10 01.

Koblingsskjema til R11 Turbo 1984 modell
ønskes. Bilen ble importert fra Holland i
1991.

Kontakt Trond Myklebust
Sandulen 100
5095 Ulset
Tlf 55 18 39 12.

R4 1973 modell selges rimelig. Den har noe
rust, og en girkasse som ikke er til å få i gir.
Bilen er ellers komplett.
Ring Asgeir Larsen, 928 97 705.

MEGET FIN 76 MOD. RENAULT 6TL - kun
75000 km. - damekjørt. Meget god stand,
ikke rust, utex skåder og interiør som
nytt. Bilen er til salgs, ring Svein
Rune, telef. 611 78206.

RENAULT FUEGO TURBO TIL SALGS.

1983/84 modell, bilen er i bra stand. Motor er ennå ikke innkjørt etter overhaling.
Bilen er senket med ca 4 cm, har servostyring, sentrallås, el. vindu og speil. Vil du ha
en sjelden bil, så er dette en av få eksemplarer her landet. Bilen har det "nye"
instrumentbordet som kom på Fuego på -84 modellen. Bilen er kjørt 186.000 km.
Blir solgt for kr. 40.000,-

Kan alternativt selge en Fuego TX - 81 mod som bare er kjørt 89.000 km, pris kr.
28.000,-

Ta gjerne kontakt med Arvid Løset, telefon 57 73 01 02.

BIL

markedet

VV18 - RENAULT 4 CV PROTO Prix: 40000f à déb.
non homologué, jaune, moteur R5 GT Turbo,
train AV et AR R8G, BV5, échange possible.
voir VV17

VV19 - RENAULT 12 GORDINI 1973 Prix: 32000f
état impeccable, blanche.
voir VV17

VV20 - ALPINE A110 1300G
pot et direction ferry, 38000kms d'origine, état neuf,
harnais.
Mr MASSE Jacques 2, allée Anatole France
92220 BAGNEUX

VV21 - ALPINE A310 1600VG 1976 Prix: 60000f
68000compteur, moteur 85000kms, TBEG, légère usure
siège coté conducteur, pneus neufs, volant cuir,
bleu marine, jantes alu, TB entretenu, coupe circuit.
Mr CHABAT 60/64, r Claude Decean 75012 PARIS
Tél: (1) 46 28 26 28

VV22 - RENAULT 10 MAJOR 1966 Prix: 5000f
42000kms, bon état, amortisseurs récents, bordeaux,
saine sans rouille.
Mr GASNIER 37, av des Erables 35310 MORDELLES
Tél: 99 60 36 03

VV23 - ALPINE A110 1300 V85 1971 Prix: 100000f
entretien Alpine, état collection, jamais couru, kit
ferry, pièces d'origines.
Mr BLANC 70, r Velpeau 92160 ANTONY
Tél: (1) 46 66 79 53

RENAULT R17TL/72 MOD. TIL SALGS.

Motor trenger overhaling, men lite rust.
Meget pent interiør. Bilen er hvit. +
kan medfølge automatgearkasse.
Ring Øistein Løvik for nærmere info. Tele.
711 80500.

RV6 - Recherche **R30 TX** pour collection - Mr CANDINO
TEL : (1) 40.37.08.76

RV7 - Recherche **CARAVELLE** - PRIX raisonnable Mr
VIGROUX - TEL : 66.32.33.01.(Après 20 H.)

RV8 - Recherche **4 CV** 1060 ou 1062 , bon état général
PRIX : environ 15 000 Frs Mr POUMARAT Philippe
2, rue Lavoisier 91080 COURCOURONNES TEL :
(1)60.79.28.76 (DOM) 69.81.24.15 (BUR)

RV9 - Recherche **ALPINE A 610** faire offre, étudié toute
proposition suivant état Mr MANCEL TEL : (1)
39.57.59.00

RV10 - Recherche **chassis R4** neuf ou bon état pour
RODEO ACL1 de 1981 Mr THIEMOND Patrick
TEL : (1) 49.04.34.92 (BUR.)

RV11 - RENAULT 11 à 14 CV - TORPEDO des années
1905/1915 6 faire offre - Mr MENARD 17, rue Pointé
93390 VILLENEUVE LA GARENNE - TEL : (1)
47.98.75.87

RV12 - Recherche RENAULT des années 1924/1928 ayant
été réalisée par les Carrossiers LEFEVRE ET
HEUELS -

RV13 - Recherche **ALPINE A 310** 4 Cylindres, sans
mécanique même à restaurer - PRIX 20 000 F.
MAXIMUM - Mr MASSOT François (CAR
PROVENCE 49, Ave de la Durance 04200 SISTERON

**4 Stk Renault 30 TX felger i strøken stand med 195-
sommerdekk Vredestein, selges.**
Tlf: 6690 1190 eller 6679 1559 Blomkvist.

Ønskes kjøpt til Renault 8A,- 1 Stk høyre forskjerm.
Tlf: 6690 1190 eller 6679 1559 Blomkvist.



070

Nyen, Vidar

2436 Våler i Solør

B



Returadresse:
CRN Olaf Danielsen
Strindheimveien 6
7045 Trondheim

service



après-vente