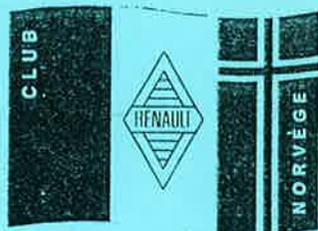
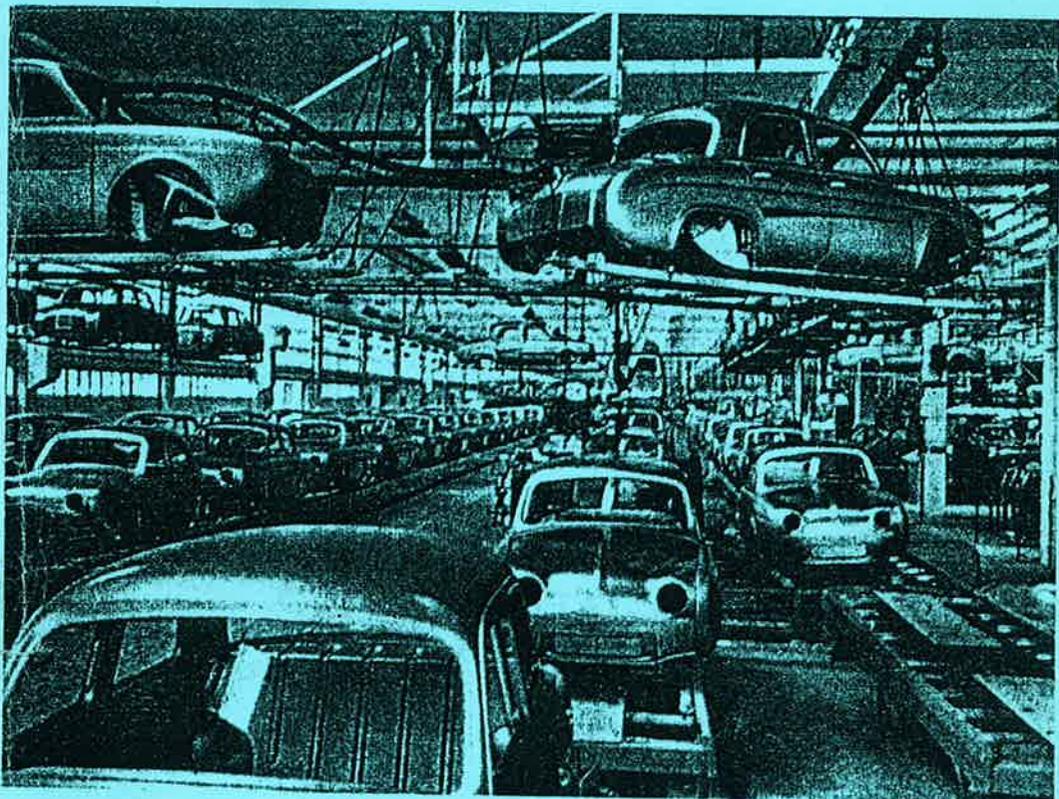


# CRN



**CLUB RENAULT NORVÈGE**

**BULLETIN 2-98**



**CRN Bulletin**  
**Nr 2-98**  
**13. årgang**

Redaktør:  
Asgeir Larsen

Redaksjonens adresse:  
CRN Bulletin  
Postboks 3482  
9003 Tromsø

Ettertrykk er kun tillatt hvis kilden  
oppgis.

Deadline for neste nummer av  
Bulletinen er onsdag 17. juni.

**Innhold** side

Redaktørens hjørne	3
Treff i Paris	4
Treff i Belgia	4
Pub Renault	5
Technocentre	6
Klistremerker	6
Renault Kangoo	8
Renault 14	11
Bilendum fyller 100 år	16
Autodata	18
CRN på Internett	20
Det angår Deres Renault	22
Vårtreff på Hadeland	24
CRN treff på Løten	24
Skandinavisk treff	24
Bilmarkedet	27
CRB	31
Kalender	31

Club Renault Norvège er en forening for Renaultentusiaster.

Styret består av:

Formann: Svend Dahle, Slependveien 5, 1300 Sandvika, tlf 67 56 47 57  
Nestformann: Magne Ludvigsen, Postboks 60, Bærums Postterminal, mob 900 87 696  
Kasserer: Olaf Danielsen, Strindheimvn 6, 7045 Trondheim, tlf 73 90 58 76  
Redaktør: Asgeir Larsen, Pb 3482, 9003 Tromsø, tlf 77 61 96 42  
Delekoordinator: Jan Urke, Hjortevn 43, 2030 Nannestad, tlf 63 99 70 95  
Styremedlem: Egil Otter, Ribstonvn 41, 0585 Oslo, tlf 22 15 49 69

Klubbens adresse er:

**Club Renault Norvège**  
**Postboks 60**  
**1355 Bærum Postterminal**

## Redaktørens hjørne

Påskan er en trivelig høytid for oss gammelbilentusiaster. Nå er det på tide å tørke støv av grombilen, la den få se dagslys igjen.

Her i Tromsø er det fortsatt vinter, og den kommer nok til å sitte i en god stund enda. Allikevel håper jeg at alle har hatt en fin påske, med mange lengsler til sommerens kjøreturer.

Etter en del fram og tilbake sitter jeg nå med medlemskortene foran meg. Det ble en litt annen løsning enn den som er blitt forespeilet. Dette skyldes i all hovedsak prisen. Da kortene er lagd på spisebordet hjemme hos meg, og med en leverandør som ikke hadde nok plastlommer på lager før påske, er det noen av kortene som ikke er blitt ferdige til denne utsendelsen. Har du betalt kontingenten og ikke mottar kort nå, vil det bli ettersendt så snart de er klare. Dere som ikke har betalt kontingenten før påske, vil få kortet med første ordinære utsendelse etter at betaling er mottatt. På medlemskortet står det at medlemskapet er gyldig ut juni 1999. Dette er en ren informasjon til våre samarbeidspartnere som gir oss muligheten til å benytte rabattfordelene også etter 31.12.98. Betalt kontingent gjelder allikevel kun for kalenderåret 1998.

Her i bulletinen skjer det stadig noen endringer. Den eneste endringen i denne utgaven er at jeg vil gjøre et

forsøk med bilder til 'kjøp og salg' annonsene. Jeg håper dette er noe dere vil sette pris på. Bildene som skal brukes bør være av god kvalitet, helst med en nøytral bakgrunn som fremhever bilen.

En annen spalte som jeg håper vil kunne få sin faste plass i bladet er 'Det angår Deres Renault'. Dette vil jeg skal bli en teknisk spalte hvor dere kan stille spørsmål, og vi gir svar. I tillegg vil det, som i dette nummeret være plass for tekniske tips fra den gang bilene våre var nye.

Frankriketuren nærmer seg med stormskritt. Jeg håper alle som skal være med har det meste klart. En service på bilen før avreise vil vel lønne seg. Kjørelengden og intensiteten blir vel større enn de fleste av gamlebilene våre er vant til.

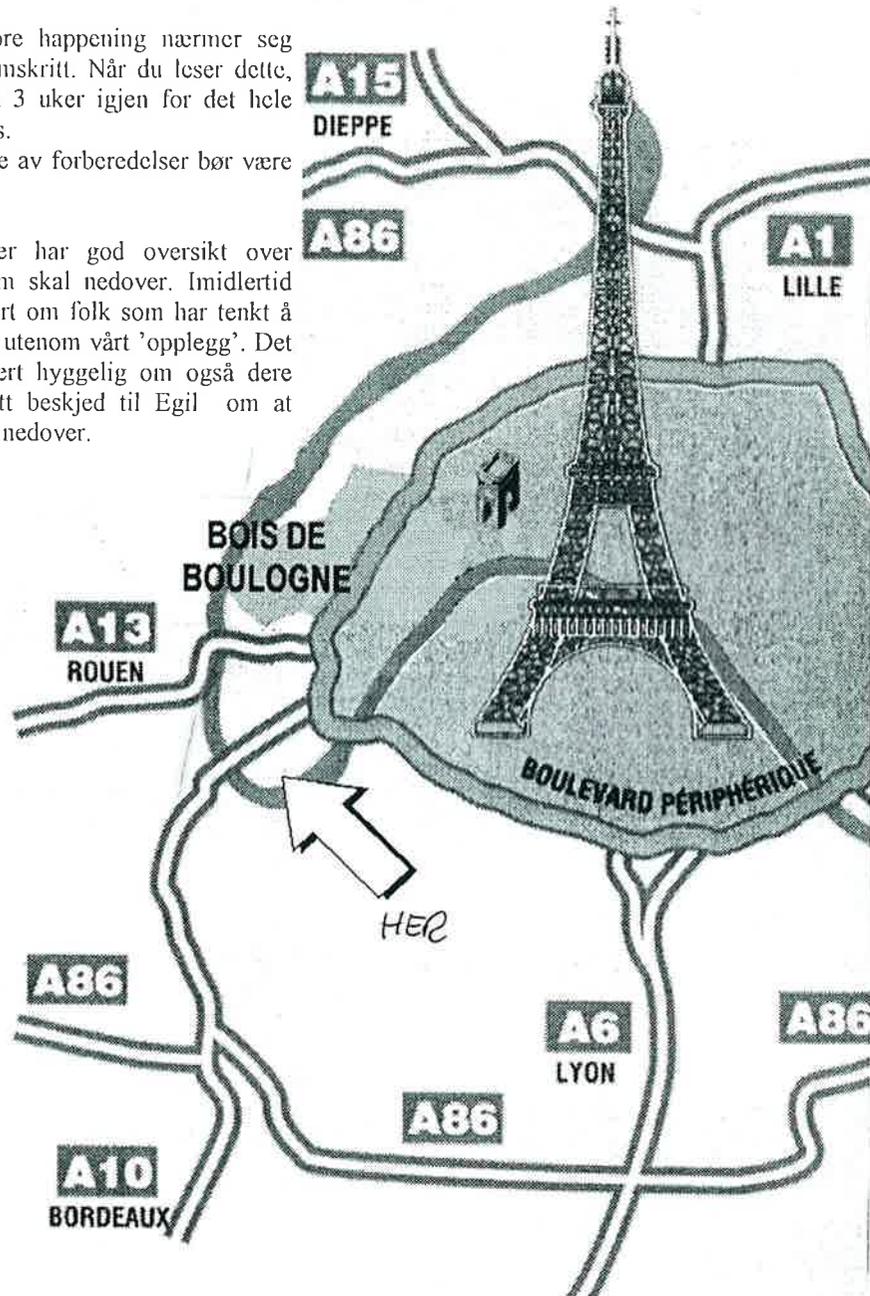
Neste utgave av Bulletinen kommer i løpet av juni. Dette vil etter planen bli en jubileumsutgave. Her er jeg takknemlig for alt dere kan hjelpe meg med av Renault-historie – offisiell og uoffisiell. Det er sikkert også mange av dere som har erfaringer fra en Renault som han gi en god historie. Del den med oss andre gjennom Bulletinen. Et fyldig referat fra Paris vil selvsagt komme med. Medlemsmatrikkelen kommer også i ny utgave snart. det hadde vært fint om du kunne ta deg tre minutter til å fylle ut eventuelle endringer på vedlagte skjema.

## Jubileumstreff i Paris 8.-10. mai

Årets store happening nærmer seg med stormskritt. Når du leser dette, er det ca 3 uker igjen for det hele braker løs.

Det meste av forberedelser bør være gjort nå.

Egil Otter har god oversikt over hvem som skal nedover. Imidlertid har vi hørt om folk som har tenkt å reise ned utenom vårt 'opplegg'. Det hadde vært hyggelig om også dere hadde gitt beskjed til Egil om at dere skal nedover.



### Arrangement i Belgia

Belgiere skal også ha et jubileumsarrangement i mai. Kanskje noen av oss som reiser til Paris tar med ett treff til? Jeg vet ikke så mye om treffet enda, men det arrangeres av: Alpine Club De Belgique  
Chaussee de Grand 770B  
1080 Brussels  
Belgium.  
Treffet er i utgangspunktet for Sportsutgavene fra Renault, men det kan jo være en åpning for vanlige biler også. Treffet arrangeres 14. 16. mai.

## En öl på Pub Renault



AV BOSSE HANDEL

Der finns tusen skäl att åka till Paris.

Här är ännu ett:  
Pub Renault.

Eiffeltornet, Sacré Cœur, Triumfbågen, Champs Elysées och alla caféerna och restaurangerna och människorna och... ja, visst finns det sämre ställen att åka till.

Och om du beger dig till Renaults hemstad så ska du absolut lägga ett par timmar på Pub Renault, mitt på Champs Elysées. Du kan inte missa det.

Gå från Triumfbågen ner mot Place de la Concorde på höger sida av gatan. Några hundra meter ner ligger stället.

Det första som möter dig är en utställning med alla aktuella Renault-bilar. En trappa upp visas de verkliga dyrgriparna. Där har Renault parkerat en samling härliga veteranbilar, alla i toppskick.

Det händer att bilar byts ut emellanåt, men utställningen är alltid mycket sevärd. Den brukar omfatta cirka 20 bilar. När Renault Revue var där såg vi bland annat en klenod från 1898. En tävlingsbil som snarare påminde om en hästdragen vagn. Några tiotal meter därifrån stod Alain Prosts Formel 1-bil från 1983. Ingen som sett dessa två fordon samtidigt kan någonsin påstå att bilutvecklingen stått still de senaste hundra åren.

Och Pub Renault har mer att erbjuda. Förutom souvenirbutik finns i markplanet en alldeles förträfflig restaurang. Här serveras mycket god, fransk mat till rimliga priser. Och när du sitter där och väntar på din köttbit - lägg då märke till inredningen. Lamporna i taket är till exempel gamla mässingsstrålkastare från bilar och ingen är den andra lik.

Trevlig resa! ■



Tävlingsbil från 1898.

## Renaults framtidssenter

Tecnocentre, Renaults nye senter for teknikk ligger vest for Paris. Ved Saint-Quentin-Yvelines har et gigantisk anlegg vokst frem de siste årene. Dette har vært et av Europas desidert største byggeplass.

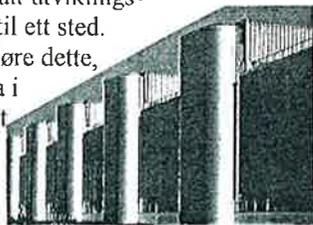
Tecnocentre skal være et sentrum for all virksomhet i Renaultkonsernet. Anlegget har et gulvareal på hele 360.000 m<sup>2</sup>. Totalt er området på 140 hektar, hvorav 100 er grøntanlegg. Det



er bygget for fremtiden, med tanke på både miljø og framtidige utbyggingsmuligheter. Anlegget skal også huse servicefunksjoner. Frisør, bank, forsikringselskap og tannlege er blant de funksjonene som de ansatte kan benytte seg av.

Totalt er over 7.000 spesialister samlet i Tecnocentre. Helé anlegget har kostet nesten 9 milliarder kroner.

Hensikten med senteret er å samle alt utviklingsarbeide til ett sted. Ved å gjøre dette, samt å ta i bruk nytt



utstyr, vil utviklingstiden for nye modeller reduseres fra 55 måneder til 38. I tillegg forventer man

reduserte design- og utviklingskostnader, og høyere kvalitet. Alt i alt regner Renault med at de samlede besparelsene vil beløpe seg til 2 milliarder kroner p.r. ny modell.

## Nye klistremerker

I forbindelse med Svend og Magnes deltagelse i Monte Carlo Challenge ble det produsert en liten serie med klistremerker i rødt og hvitt. De som ikke ble brukt i forbindelse med turen legges nå ut for salg til medlemmene. Klistremerkene finnes i to størrelser. Det minste måler ca 5x12 cm og koster 30,-. Det andre er litt større og koster 50,-. Det er her sakk om kun noen få merker, så ver rask. Henvendelse om disse merkene kan rettes direkte til:

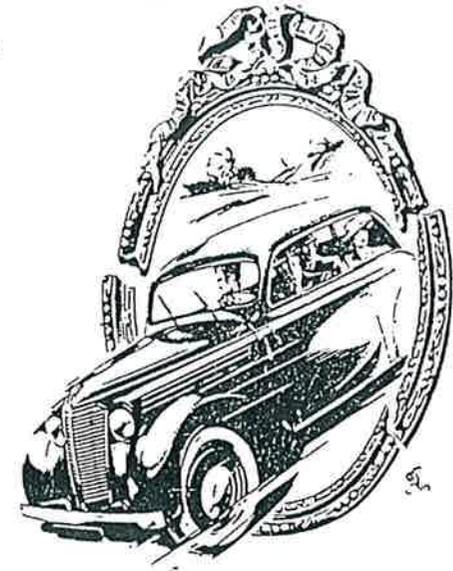
Svend Dahle,  
Slepndvn 5,  
1300 Sandvika,  
tlf 67 56 47 57.



Slik ser merkene ut.

Et fyldig referat fra Monte Carlo Challenge kommer til høsten. Allerede nå kan vi imidlertid røpe at de kom i mål.

# JUVA 39



## Denne hypermoderne bil bryter tradisjonens ramme!

De venter å måtte sitte trangt i en liten bil, eller har De allerede prøvekjørt den nye JUVATRE? Den forener letthet og soliditet med en økonomi uten sidestykke. — JUVATRE har 4 bekvemme sitteplasser med god plass for ben og hode.

**100 km. på 7 liter bensin.**

PRIMAQUATRE. Den velkjente 5-seter leveres fremdeles i 4-dørs sedan og 2-dørs cabriolet.

*Ennu noen cogner på lager til gammel pris.*

**A  
S AUTOIMPORT**  
AKERSGT. 7, OSLO TELF. 21275. 11131

Prøvekjørt: Renault Kangoo Express  
**Gøyalt utseende med smarte løsninger**

Da Citroen og Peugeot lanserte sine Berlingo og Partner, representerte disse noe helt nytt i design på små varebiler.

Nå går Renault enda et skritt lenger, med sin Kangoo Express. En bil med et utseende som vekker oppsikt og som er den eneste i klassen med skyvedør på siden.

Kangoo ligner mye på de to nevnte modellene, men forskjellene er flere. Bilen er fattige 12 cm kortere og 6 cm smalere, men nesten 3 cm høyere. Den største forskjellen på den negative siden, er nyttelasten, den er i standardversjonen på 490 kg, mens tilsvarende modeller fra konkurrentene har 680 kg (Partner) og 665 kg (Citroen). Nå kan Kangoo bestilles med en nyttelast på 660 kg, men det er ikke standard.

Største pluss på Kangoo, og det er vesentlig, er dørløsningene. For det første er bakdørene delt 1/3 -2/3, dette gir en forskjøvet midtstolpe bak, og dermed bedre sikt. I tillegg holder det ofte å åpne bare den ene delen når en skal ha noe ut. Dørene kan slås helt ut på siden. Man kan spesifisere bakdøren som topphengslet og man kan også få bilen med lasteluke i taket, for plass til høye kolli.



### Skyvedør

Men det er skyvedøren på siden som gir flest fordeler, i forhold til konkurrentene. Skyvedør er nær sagt standard på alle store kassevogner, men det er første gang vi ser det på en bil i denne størrelsen. For det første når man fremre del av varerommet via sidedøren, man slipper å krabbe inn for å nå de varene som befinner seg innerst mot skilleveggen.

For det andre, dersom man skal benytte bilen med håndtverkerinnredning, byr det seg langt flere muligheter, når man kan nå deler av bilens innredning også fra siden.



### Ny design

Bilen har et spesielt utseende, og den gule versjonen vi benyttet noen

dager, vekket berettiget oppsikt. Selv folk vi kjenner med laber bilinteresse, kom innom gårdsplassen og uttrykte begeistring for det spesielle utseendet. De som husker Renaults spesielle småbil Twingo, vil nok kjenne igjen trekk fra denne i varebilen. Og hvorfor kan ikke en varebil få lov til å vekke litt oppsikt?

Bilen har en spesiell front, med en spesiell stil på lyktene og langs sidene går det linjer som følger hjulbuer og bunnplate på en spesiell måte. Også baklysene har en meget spesiell design, og plassering av høyttalerbremselys bak er også en fin designdetalj.

### Plass

Fasongen på bilen gir en ekstremt god takhøyde der man sitter. I brosjyrematerialet opplyses det at bilen leveres standard med en hylle for papirer over sjåførplassen, men denne satt ikke på bilen vi kjørte. Videre står det oppført dokumentholder på dashbordet, denne fant vi heller ikke. Når vi er inne på oppbevaringsplasser, er det gode slike i dørene samt en hylle under dashbordet. De oppbevaringsplasser som nevnes i brosjyren, hadde vært gode å ha.

Om det utvendige designet er spesielt, er det like spesielt innvendig. Buene på siden går igjen innvendig.

### Fin sjåførplass

Det er meget god plass i setene foran. Oversikten er fin og pluss skal gis for store fine speil, som på denne varianten hadde elektrisk betjening. Også vinduene var elektrisk betjent,

men disse tingene er ekstrautstyr. At det er vindu i sidedøren på høyre side, hjelper godt for sikten skrådd bakover.



Rattet er fint vinklet, men har ikke justeringsmuligheter. Setet kan skyves godt bakover, takket være at skilleveggen til varerommet er kraftig vinklet. Men, når man velger å benytte en vegg istedenfor et gitter, kan vi ikke la være å komme med følgende minus-anmerkning. En skillevegg i gitter gir muligheter for oppvarming også bak, mens ulempen er støy inn i kupeen fra varerommet. Her har Renault valgt en tett vegg, som imidlertid ikke er tett. Her er store åpninger mellom vegg og karosseri flere steder. Dermed høres suset fra hjulhusene. Veggene har en stor glassflate, i kupeen er det et stort taklys, dette virket imidlertid ikke, derfor fikk vi ikke sett om dette lyset er tilstrekkelig for å lyse opp varerommet også.

### Lys

Den største av de to bakdørene har varmetråder og pusser med spyleanlegg. Det som derimot ikke er utstyrt med spyleanlegg, er frontlyktene og en vet hvordan det blir under kjøring på mørke vinterveier med mye sprut.

Bilen har høydejusterbare belter, justerbare nakkeputer, airbag og rørforderkninger i dørene. Setene er gode med bra justeringsmuligheter. Varerommet er som nevnt innledningsvis lett å laste inn og ut av. Høyden er noe lavere enn hos konkurrentene men varerommets lengde er nesten like lang. Skråveggen tar imidlertid mer og mer av plassen, desto høyere en måler.

#### Tom bil

Bilen er enkel og grei å kjøre og man har et trivelig interiør rundt seg. Motoren er en dieselmotor på nesten 1,9 liter, oppgitt effekt er 47 kW, som omregnet gir nesten 64hk, mens brosjyrene oppgir 65hk. Det gir ikke noen racerbilfølelse, men det var heller ikke ventet. Men motoren oppfattes som svært fleksibel. Tom bil betyr naturligvis en noe stiv følelse, men også det hører med på en bil som dette. Lydnivået er ikke ubehagelig høyt, men noe irriterende lyd fra varerommet, som nevnt over. Svingdiameteren er på 10,95, noe bedre enn konkurrentene.

#### En vinner?

Det vil ikke være vanskelig å falle for en bil som dette, pluss-poengene er flere. Det skal imidlertid bli spennende å se på registreringsstatistikken hvor den havner. Prissmessig ligger den likt med Citroen Berlingo og Peugeot Partner, med tilsvarende motor, 122.500,- kroner. Det finnes billigere varebiler i "småbil"-klassen, men ikke med det høye taket og definitivt ikke med den smarte sidedøren. Vi vet hva vi ville valgt.

Men er forhandlernettet innstilt på å selge Renault varebil? Nå har de et flott produkt, men hvor viktig er det for organisasjonen å selge den? Vi setter et lite tankekors ved dette. Vi fant det nemlig litt underlig at kundebladet til Volvo/Renault-eiere bruker to sider på å fortelle om den fantastiske Renault Kangoo personbil, uten å bruke en eneste linje på at denne også leveres som varebil.

#### FAKTA:

Renault Kangoo Express RN 1,9  
 Pris: 122.500,-  
 Motor: 1870 ccm diesel  
 Effekt: 47 kw/64hk  
 Dreiemoment: 120Nm v/2250 o/min  
 Gearkasse: manuell 5 gear  
 Hjuloppheng:  
 Foran: Mac Pherson med stab.stag  
 Bak: Uavhengig opphengte bakhjul med torsjonsfjæring  
 Dekkdimensjon: 165/70x13  
 Lengde: 399,5 cm  
 Bredd: 166,3 cm  
 Høyde: 182,7 cm  
 Akselavstand: 260 cm  
 Svingdiameter: 10,95 m  
 Lastehøyde: 53,5 cm  
 Lasterommets lengde midt i: 166 cm  
 Lastebredde bak: 120 cm  
 Bredd v/hjulkasser: 117 cm  
 Totalvekt: 1690 kg  
 Egenvekt: 1065 kg  
 Nyttelast: 490 kg  
 Tillatt hengervekt m/brems: 810 kg  
 (Hentet fra YrkesBil, Torstein Magelssen)

# Renault 14: Renault kør ikapp

■■■ - Det værsta är att den är så förtvivlat ful och har så svag motor...

Så sade en något bekymrad Renaultförsäljare när jag hämtade ut den nya modellen 14.

I Frankrike har 14 fått skönhetspris. Men under tre veckors testkörning i Sverige är det mycket få som haft ett vänligt ord till övers för bilens yttre. "Jag begriper inte varför en bil ska behöva se krockad ut från början", muttrade en av testlagets medlemmar.

Fransk bilindustri strävar ofta efter att ge sina produkter avantgardistiska linjer, vill gå före och visa vä-

Renault börjar anpassa sig till Europastandard. Reklamen kallar Renault 14 för "80-talets första bil". Är den det? I varje fall är den den bästa Renaulten på länge!

Av ÅKE BÖRGLUND, Teknikens världs testlag  
 - Per ERIKSSON (foto)

TEKNIKENS VÄRLD  
**TEST**

gen och få vagnarna att se framtidsmässiga ut. Med svenska ögon uppfattas dessa ansträngningar ofta som effektsökeri.

Renault kallar modell 14 för 80-talets första bil. Stora ord. Har de någon förankring i verkligheten?

Om vi fortsätter att granska bilens yttre kan vi konstatera att karossens mycket ömtåliga, helt oskyddade sidor verkligen inte är 80-talsmässiga. Trängseln på gator och vägar kommer knappast att minska. En bil för 80-talet borde ha stötfångare runt om.

Bulan på bakdör- ➔



## "Då small det till i kofångaren"

ren är inte heller praktisk. Den ligger i framhjulens spruthjuc, blir snabbt blåsträdd av grus och smörja.

Lacken på en 80-talsbil bör helst vara färdig och billig att bättra. Testbilen ser ut som en flakad pepparkaka i kulören. Metallicfärg är alltid svåråtgärdad utan färgavvikelse.

En detalj som tydligen inte stör fransmännen är det fula hålet för instick av domkraft framför bak hjulet. Man kunde åtminstone kostat på sig en täckplugg av gummi. Hålet är härligt för rost och lort och måste rensas ut när "hankontakten" ska köras in.

### Krocksäkra stötfångare?

● Första dagen jag körde bilen klumpade jag mig. Start och stoppkörde i en kö på en av Stockholms utfarter. Bekantade mig med vagnen och letade dumt nog efter värmeträppet vid mina fötter. Då small det till: jag stod med nosen inne i stötfångaren på

en Granada.

Vi körde åt sidan. Mannen i den nya Granadan klev ur och jag stammade fram min ursäkt och mitt namn:

— Vissligen heter jag Pripp. sa mannen vänligt. Men det är ju lite onödigt att skäla med mig på det där viset...

Vi tittade på bilarna. Granadan hade ett knappt skönjbart märke på stötfångaren. Renaulten inget märke alls. Farten var kanske 2-3 km när vi träffades.

Krocksäkra kan man inte kalla Renaultens glasfiberstötfångare. Men säkra — ja absolut!

Så på den punkten kan 14 kallas 80-talsmässig — med ett viktigt förbehåll: parkeringsljus/blinkers är inbyggda i stötfångarna. Vissligen försänkta. Men ändå oförläpigt dumt.

Vi kikar vidare på det yttre medan vi ändå håller på. De främre sidorutornas neddragna kant bidrar till något bättre närsikt snett nedåt. Har man stor nytta av det? Tveksamt. Den konstiga linjen får mera skrivas på formgivarijppos konto.

En 80-talsbil ska naturligtvis vara lättkött, lätt att vänta. Har herr formgivaren försökt sig på att tvätta R 14:s snutsskamlade fälgar? Jag har försökt. Man behöver en tandborste.

R 14 saknar dropplist längs taket. Det är ett sätt att eliminera vindbrus. En fråga till: Var har herr formgivaren tänkt sig att man ska fasta takräck och skidställ? Gummilisterna uppe på taket är väl bara till för att dölja en ful svettsskarv, eller hur?

Nu — låt oss kliva in i bilen. Klädseln är orange, mönstret lätt psykedeliskt. Låt mig slippa avge något omdöme — döms själv.

Slå dig ned bakom ratten och upptäck att du sitter skönt. Framsätet har luft och vidd. Även om du är lång kan du skjuta sätet så långt tillbaka att du nästan inte når pedalerna.

### Diffus närsikt

Närsikten över den låga huven är bra. Men lutningen gör att konturen fram blir diffus. Den flyter ihop med och speglar vägen — särskilt när vagnen är nytvättad. Snett bakåt får du vara vaksam: skyglapparna mellan bakruta och sidoruta är lömska.

Du har inga problem att bli av med vänsterfoten, att hitta en plats för den alltså. Hjulhuset är utmärkt som stöd och är inte alls i vägen. Sittdynan är kanske en

aning kort — den anmärkningen gäller mer eller mindre alla småbilar.

Ställ in ryggstödet exakt som du önskar, det är steglöst fällbart med en ratt. Tyng lita med rygg: svankstöd finns, men borde det inte vara lite kraftigare?

Om du retat dig på franska bilar tidigare, bör du bli glad när du tittar på instrument och reglage: idiotin är stort sett utplånad. Renaults förarmiljö börjar ansluta sig till något som kan kallas för Europastandard.

Framför dig har du två rundinstrument (som dock är numret för små). Mellan dem sitter tio varningslampor med ganska begripliga symboler. Under mörker ska du upptäcka att instrumentbelysningen inte är reglerbar och något för svag. Liksom att värmeregeln inte är belysta.

Enstaka stolligheter finns kvar: tutan sitter i rattspak. Spakarna, tre till antalet, sitter för nära ratten och är lätta att knäppa på ofrivilligt under sväng. Ljuset stängs inte av med tändningsnyckeln, inte heller torkarna.

Vi kör i väg. Du märker att växelspaken inte är något under

av precision. Men i stort sett är sadan meningen att jobba med — dock inte backen som kan vara svårt att få in.

Vagnen är ganska högt växlad. Om du är elak när du 50 på ettan, 90 på tvåan och 130 på trean. Du begriper inte vad Renaultförsäljaren menade med "slo" — R 14 är ju en riktigt pig bil!

Naturligtvis blir den mindre pig när du kör med fullt lass. Somliga förare kan aldrig få nog av hästar. Själv skulle jag vilja hävda att de 57 hästarna i den här bilen räcker väl till för de flestas behov.

Det hela har med ekonomi att göra. Ju mer kraft man har till sitt förfogande desto mer frestande är det att trampa djupare på pedalerna till höger. Oljan kommer inte att flöda på (det glada!) 80-talet. Men en större motor är ändå att vänta i en 14 TS...

### Klätrar snabbt

● Segdragningen är begränsad, bli a för att motorn är kortslagen. Det händer inte mycket när du trampar till i 50 på fyran. Men den klättrar snabbt om du matar lätt.

Transmissionen viner lite på

Renault vis. Och när du krypkör på last varv med det en aring som en gammaldags kaffekevern.

Marveck kan uppträda på laga varv. Annars är motorn lyckligt förskonad från avgasrenningens avigsidor. Varvet faller snabbt när du släpper gaspedalen, ingen påskjutseffekt. Bilen är startvillig och kräver choke bara en kort stund.

R 14 har inga fula varv (frånsett ett litet skorr under panelen i 60 km/h, det går säkert att justera bort). Annars är det mycket vanligt att fyrcylindriga motorer ger resonanssvängningar mellan 90 och 110 — just de farter som är aktuella på långfärd.

Du kommer att uppskatta tystnaden — ifråga om ljudnivå är R 14 definitivt 80-talsmässig. Men du känner kanske lätta susningar i vänster öra, det gjorde i varje fall jag: vänster dörr tätade dåligt på testvagnen.

Du värdesätter också en annan egenskap som har med komforten att göra: den nya Renaultens fjädring söker sin like bland både små och större bilar — undantaget Citroën.

Förare som sätter sportighet i främsta rummet kan finna R 14

alltför gungig, särskilt med många ombord. Vissit kränger den mer än en Golf. Men den har exponenten för den franska skolan kränger mer moderat än tidigare Renault. Personligen anser jag att denna fjädring gör 14 till en av de största bland småbilar.

Styrningen är utmärkt vid vanlig landsvägskörning. Den är exakt och vagnen är mycket kursstabil. När du kör undan raskt i stan eller på krokigt rallyväg ska du finna att 14 är mycket pålitlig: den understyr lagom hela tiden. Ingen risk att den byter karaktär och slänger ut med häcken.

Men på en punkt har 14 inte klivit ur den första framhjulsdrevna generationens barnskor. Vid extremt pådrag i skarp kurva på lågväxel får du grabba tag duktigt i ratten — särskilt om du växlar samtidigt och bara har en hand att styra med. Återgångskraften mot mittläget är i sådana situationer mycket hård. Vill det sig illa kan du tappa ratten. Och då blir det av...

Det ska understrykas att vid normal och sansad körning händer inget som ovan. Bilen måste provoceras till det.

### Att tanka en glad överraskning

Låt oss anta att du avslutar din provkörning med att tanka. Då väntar dig en angenam överraskning. Om du kört mjukt och hållit dig runt 90 sa har R 14 dragit mellan 0,6 och 0,7 l/ml, 80 tals ekonomi! Men det hade varit ännu bättre om 14 njöt sig med låg-oktanig bensin...

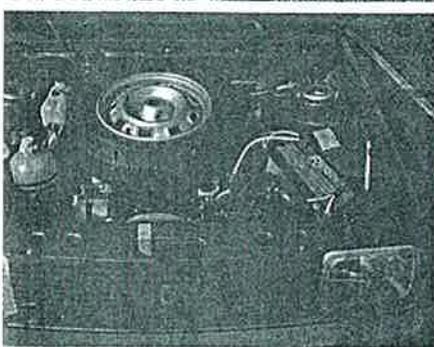
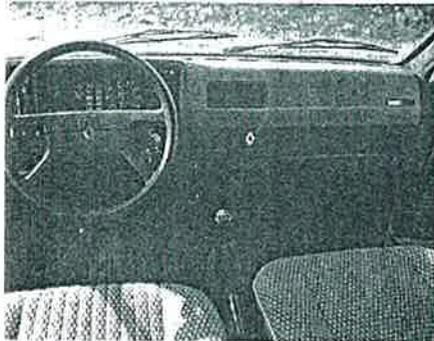
Öppna motorhuven och kolla oljan på samma gång. Först lutar du bara ett reservhjul, ingen motor. Hjulet är bara att lyfta undan. Det är inte fastskruvat utan vilar på en bockad förställning.

Under hjulet nere i gytret bitar du något som liknar en motor. Den är Renaults första tvärställda, ligger lutad 72 grader och är samproducerad med Peugeot.

Oljenivåsticken sitter hyggligt till, den ena spolarburken också. Men stift och spetsar är mget amatörjobb att byta.

Passa på och provsitt baksätet. Det är lätt att ta sig in eftersom fyra sidodörrar är standard. En glad överraskning är att du får plats med dina knä.

Takhöjden är också bra. R 14 är betydligt rym-

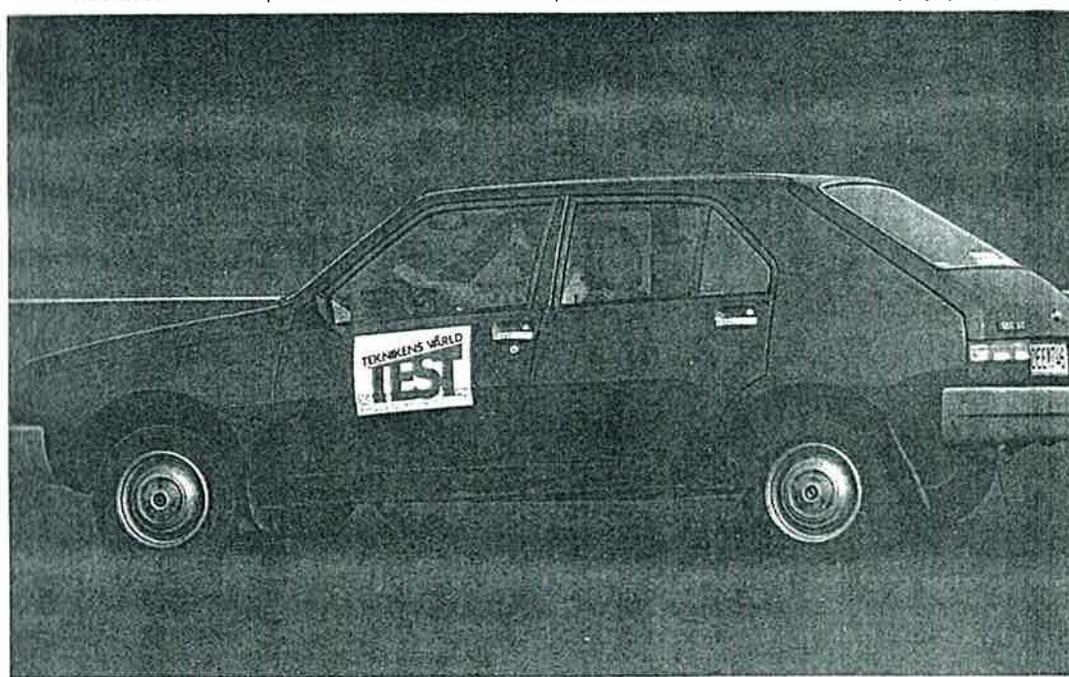


● Förarmiljön är i stort sett vettig. Bara enstaka franska stolligheter finns kvar: tutan i rattspak, ljuset och torkarna stängs inte av med nyckeln.

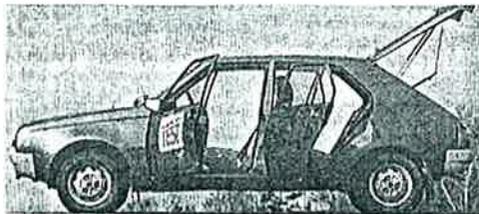
● Skönt med fyra dörrar (t h) och bra sittutrymmen. Men nackskydden är onödigt stora, men känner sig instängd i baksätet. Ömtålig tygmatta är fastskruvad i durkarna.

● Reservhjulet vilar på en stålbygel och är lätt att lyfta bort. Motorn, lutad i 72 graders vinkel, ligger djupt. Stift och spetsar är svåra att byta utan att få blodiga knogar och ryggskott...

● Kombiluckan har inget handtag och tröskeln är hög. Det är lätt att fälla ihop baksätet men utrymmet blir mycket oregelbundet.



● Renault 14 är en vilsam bil. Man sitter skönt och åker tyst — och billigt. Formgivningen är originell. Frack och egen.



● R 14 bjuder på sig med alla fem dörrarna öppna. Innetaket är kombimässigt: klistrat direkt på plåten så att det klarar oöm behandling. Skyddslister saknas på karossen.

## Halvkombi tidens lösen, men gamla R 4 oslagbar

ligare än Golf och lika rymlig som Volvo 343. Nackskydden är onödigt stora. Den obehagliga framåtsikten från baksätet gör att man känner sig instängd.

Den ömtåliga tygmattan på durken är fästskruvad. Sjänt borde vara förbjudet! Takets klädsel, romboformstradad och klistrad direkt på plåten, kan väcka en estetsmissning. Att den säkert är oöm kan man dock vara överens om. I en halvkombi kan skrymmande pinaler lätt göra lula hål och märken i ett vanligt innetak.

Kombiluckan har naturligtvis inget handtag — på den punkten är fabrikanterna mästare i att slå dövörat till. Lasttröskeln är hög och utrymmet mycket oregelbundet både i sid- och höjdded.

Det är något så när lätt att fälla ihop baksätet. Man slipper hänga upp ryggsätet i taket — ett raffinering som Renault tidigare kört med. Men var är enkelheten, de raka sidorna och det plana golvet utan tröskel som Renault 4 har? Riffelrysning!

Bagagerummet i sig — när man inte stavar om till kombi — har bra volym. En vetlig måttstock är att fyra dubbdäck ska få plats. Det får de i R 14.

Om vi tittar lite till på materialvalet i kupén så är det lätt att bli smågrinigt igen. Panelens stoppning för tanken till billig barservering. Identitetslöst och kyligt.

### Si och så med passformen

Rattens galon är av den kläbbiga sorten. Den gnisslar mot plattan på rattstäng. Passformen är si och så, både inne och ute. Två av dörrarna var illa justerade. En tredje var sned och vind. Mass-

produktionen verkar dåligt inkörd.

Jag saknade klocka i bilen. Ännu mer saknade jag en varningslampa för bränsle. Den hade möjligen besparat mig ett soppastopp en regnig afton i det bensinglesa Småland.

Värmeakanalen på Grönsidan, den som orsakade min fadäs i bilkö, hittade jag så småningom. Men den gav inte en gnutt blås. Allt gick ut genom högersidans munstycke...

Vi har tillsammans konstaterat att Renault 14 är snål, rymlig, tyst, pigg, komfortabel och vägsäker — många goda egenskaper är samlade inom ett och samma skal. Men är den 80-talet första bil? Låt oss enas om att den i varje fall är den bästa Renaulten på länge.

Men R 14 har många duktiga klasskamrater. Golf är snabbare och stadigare men frägre i baksätet och kostar mer om man vill ha fyra sidodörrar.

Volvo 343 har genom sin säregna kraftöverföring sämre temperament och lägre takhöjd bak. Den har också utmärkta vägegenskaper men är ett par tusenlappar dyrare och finns bara med fyra dörrar.

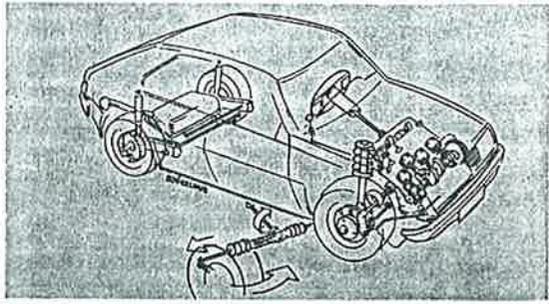
Simca 1508 är den rymligaste av alla fyra. Priset är konkurrenskraftigt för storleken trots att det nu har höjts genom att vagnskadegaranti har tillkommit.

Kör alla bilarna innan du bestämmer dig. De är alla väldigt olika till sin karaktär. Bara priset är den ungefärliga gemensamma nämmaren.

Om du uppskattar komfortabel körning och ser till driftökonomin — i så fall är kanske Renault 14 bilen för dig.

## TEKNIKENS VÄRLD TEST

Renault 14 kostar i skrivande stund 30 750 kr "på gatan" i Stockholm. Den är framhjulsdriven av en rak, tvärställd, fyrcylindrig motor på 1,2 liter och 57 hk DIN. Den har fyra dörrar plus kombiacklucka och fem sittplatser. Konkurrenterna är bl a Simca 1508 S, Volkswagen Golf och Volvo 343.



### Tekniska data

**MOTOR:** 4-cyl tvärställd vatskydd radmotor. Enkel överliggande kamaxel, femlagrad vevaxel. Boring/ståg 75/89 mm, cyl vol 1 218 kcm, kompression 9,3:1. Max effekt 57 hk DIN (42 kW) vid 6 000 /min. Max vridmoment 9,4 kpm DIN (92 Nm) vid 3 000 /min.

**KRAFTÖVERFÖRING:** Framhjulsdrift. Fyrväxlad låda med golvspek.

**FJÄDRING/HJULSTÄLL:** Individuell fjädring, spiralfjädrar fram, typ McPherson, tvärgående torsionsstavar bak.

**STYRNING:** Kuggstäng, 3,9 rätvarv. Vändcirkel 10,0 m.

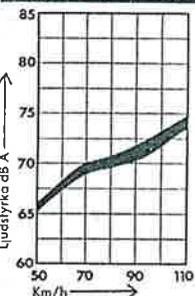
**ELSYSTEM:** 12 V, vaxelströmgenerator 500 watt. Batteri: 44 Ah.

**BROMSAR:** Skivor fram, trommor bak. Servo. Kretsarna delade axelvis. P-broms på bakhjulen.

**HJUL/DÄCK:** Fälgbredd 4,5 tum, däck 145 SR 11.

**MÅTT/VIKT:** Längd 405 cm, bredd 164 cm, höjd 141 cm, axelavstånd höger/vänster 250/253 cm, spårvidd fram/bak 135/138 cm. Tjänstevikt 930 kg. Maxlast 330 kg utav 60 på taket. Släpvagnsvikt 850 kg. Tank 38 l.

### Kupébuller

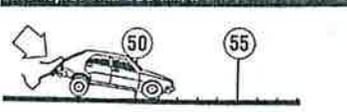


### Hastighetsmätaren

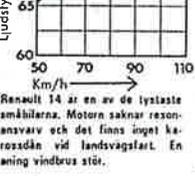
visade vid en verklig fart av

53	73	94	115
50	70	90	110

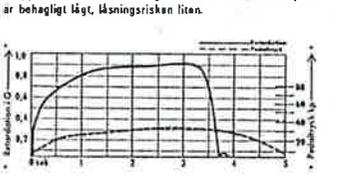
### Bromsprov från 100 km/h



### Renault 14 är en av de lystaste småbilarna.



### Renault 14 är en av de lystaste småbilarna.



### Plus

- Förnämlig bränsleekonomi
- Låg ljudnivå
- Komfortabel fjädring
- Bra utrymmen

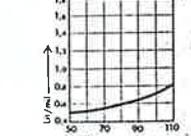
### Minus

- Ömtåliga karosser
- Svårtvättade fälgar
- Svårjobbade motorrum
- Kombiutrymmets former oregelbundna

## Renault 14 mot konkurrenterna

	Renault 14	Simca 1508 S	Volvo 343	VW Golf GLS 4 d
<b>Hur dyr... att köpa?</b>				
Ca pris "på gatan" i Stockholm	30 750,-	34 400,-	33 400,-	32 700,-
<b>... att äga?</b>				
5-års vagnskadegaranti (samt självrisk 700,-)	3 år, 965,-	3 år, 965,-	5 år, 845,-	3 år, 965,-
Årlig skatt kr	371,-	509,-	430,-	355,-
Försäkringsklass Trafik-Vagnskada	2-11	4-14	3-12	3-11
Försäkrings exempel, helår, Folksam	898,-	1 199,-	1 020,-	962,-
Helförsäkring om bilen saknar vagnskadegaranti, annars helförsäkring	447,-	586,-	502,-	474,-
Kustnad för rek service under de första 2 000 milen inkl oljebyten och moms	744,-	1 480,-	845,-	643,-
Reservdels- priser	293,-	478,-	357,-	530,-
inkl	183,-	203,-	137,-	125,-
moms	180,-	140,-	399,-	292,-
	232,-	249,-	320,-	130,-
	128,-	24,-	53,-	70,-
	25,-	-	27,-	17,-
	244,-	338,-	368,-	374,-

### ... att köra?

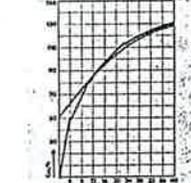


Bränsleförbrukning i liter per mil vid konstant fart*)	50 km/h	70 km/h	90 km/h	110 km/h
Renault 14	0,51	0,55	0,63	0,81
Simca 1508 S	0,65	0,68	0,80	0,97
Volvo 343	0,71	0,75	0,85	0,98
VW Golf GLS 4 d	0,58	0,67	0,82	0,95

Genomsnittsförbrukning vid programstyrd körning, motsvarande normal stadskörning. Medelfart 36 km/h

Renault 14	0,88	1,36	1,38	1,04
Simca 1508 S	0,97	0,97	0,98	0,93

### Hur snabb?



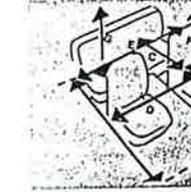
Accelerationstid från stillastående i sekunder	0-50 km/h	0-70 km/h	0-90 km/h	0-110 km/h
Renault 14	4,0	8,2	13,6	20,9
Simca 1508 S	3,9	7,4	11,9	17,2
Volvo 343	5,4	8,9	14,2	22,6
VW Golf GLS 4 d	3,8	6,8	10,5	16,1

Accelerationstid på högsta växel	50-70 km/h	70-90 km/h	90-110 km/h
Renault 14	6,3	7,2	9,5
Simca 1508 S	6,7	7,3	8,3
Volvo 343	-	-	-
VW Golf GLS 4 d	-	-	-

Toppfart cirka (km/h)

Renault 14	145	165	150	165
------------	-----	-----	-----	-----

### Hur rymlig?



Hur rymlig?	Renault 14	Simca 1508 S	Volvo 343	VW Golf GLS 4 d
A Total kupéland i cm gaspedal - bakre ryggsätet	166	173	168	164
B Max benutrymme fram	108	109	109	108
C Återstående benutrymme bak	58	64	59	56
D Bredd armbågshöjd fram	133	140	142	133
E Bredd armbågshöjd bak	134	138	152	131
F Takhöjd fram	96	95	96	95
G Takhöjd bak	94	91	90	87
Bagageutrymme. Volymen i dm³ mätt med hårdpack	310	305	290	185

### Hur smidig?



Hur smidig?	Renault 14	Simca 1508 S	Volvo 343	VW Golf GLS 4 d
Minsta vändcirkel i meter mellan trottoarer	10,0	10,4	9,2	9,8
Antal rattvarv mellan fulla hjulslag	3,9	4,2	4,1	3,8
Rattkraft, stillastående torr asfalt (kg)	11	9	10	12
Pedaltryck koppling (kg)	11	7	-	6

### Testlagets kommentar

Renault 14 är en extremt bränslesnål bil. I 90 km/h konstant fart drar den 0,63 l/mil. Ingen av konkurrenterna gör den aran stridig på den punkten. Prestandemässigt hävdar sig R 14 inte lika bra. Den är långtifrån så men både Golf och Simca är betydligt snabbare. Service- och reservdelspriserna är hylsade på R 14. Innetrymmena är större än Golfs. Men totala kupélandgen är kortare än i Volvo och i Simca. Bagageutrymmet är ovanligt stort. R 14 är på det hela taget väl utrustad. Men klocka och varningstampa för bränsle saknas.

### Hur välutrustad?

Hur välutrustad?	Renault 14	Simca 1508 S	Volvo 343	VW Golf GLS 4 d
Varningstampa choke	*	*	*	*
Klocka	*	*	*	*
Trippmätare	*	*	*	*
Varningsblinkar	*	*	*	*
Varvräkare	*	*	*	*
Bältesvarnare	*	*	*	*
Intervalltorkare	*	*	*	*
Nackskydd fram	*	*	*	*
Halogenljus	*	*	*	*
Hälvjusautomatik	*	*	*	*
Mittarmstöd bak	*	*	*	*
Bagagerumsbelysning	*	*	*	*
Bogserkrokar	*	*	*	*

# En knubbig figur fyller 100 år

En glad och knubbig man fyller 100 nästa år.

Bibendum heter han, smeknamnet är Bib.

Ja, Michelingubben alltså.

**B**ibendum tillhör de symboler som är kända över hela världen. Denne rundnätte figur förknippas med Michelins däck från Grönland till Sydafrika.

Han föddes 1898 på en mäsia i franska Lyon där bröderna André och Edouard Michelin hade en monter för sin närbelägna gum-mifabrik. I entrén till denna staplade bröder-na sin främsta produkt, luftfyllda cykeldäck. De största däckena lades längst ner och sedan fyllde man på uppåt.

Lillebror Edouard studerade staplarna en stund och sade sedan:

– Hade de haft armar och ben hade de sett ut som människor.

## GLAD GUBBE

En tid senare anlät de bröderna Michelin konstnären Monsieur O'Galop för att göra reklamaffischer åt företaget. Ett av utkasterna föreställde en trind man som under den latinska devisen "Nunc est bibendum" – Nu ska vi dricka – höjde ett glas.

André Michelin gjorde genast kopplingen med broderns betraktelse över däckstapeln och lät O'Galop omarbete sin glade gubbe.

Nu fick han kropp av runda ringar och det höjda champagneglaset fylldes med spikar och vassa glasskärvor. Budskapet: Michelins däck förmilgen "sväljer" de hinder som kommer i dess väg.

Affischen blev en succé, men ännu hade den nyfödde figuren inte fått något namn. Detta avhjälpes när den då berömda racingföraren

Thery stötte på André Michelin och utbrast: "Titta, där är ju Bibendum!"

På 1920-talet, närmare bestämt 1927, började herr Bibendum röra på sig. På mässor och bilutställningar började levande reklampelare i uppblåsbara Bibendumdräkter dyka upp. Numera kan han även ses i luften som luftballong.

– Bib är ovärderlig för oss. Han symboliserar ju Michelin och vi använder honom i



En av de första reklamaffischerna med Bibendum, från 1898.

all reklam och annan kommunikation, säger Richard Hallén på Michelin i Sverige.

– Ett tecken på hans popularitet är att det nu har öppnats en särskild butik i Paris som bara säljer Bibpylar.

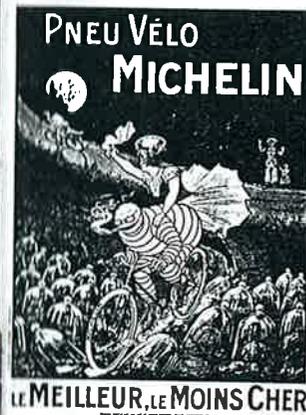
Bibendum har alltid varit en levnadsglad figur, redan på den första broschyren höjde han ju glatt ett glas med cigarren i mungipan. Den

PER-ÅKE FRÖBERG

RATTEN 3/97



Reklamaffisch från 1973.



Affisch från november 1911, illustrerad av Hildre.

En modern, datorgenererad Bibendum från 1984.

RATTEN 3/97



Affisch för Ryssland gjord i februari 1914.



Illustration av Albert Philibert från juli 1921.



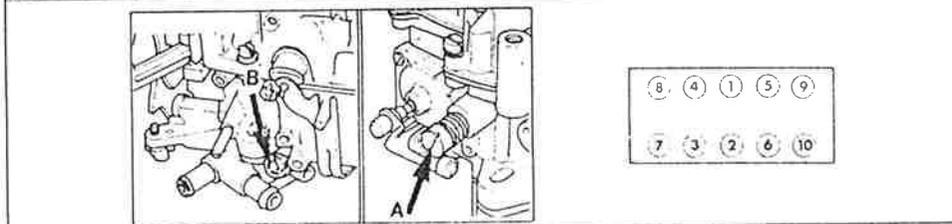
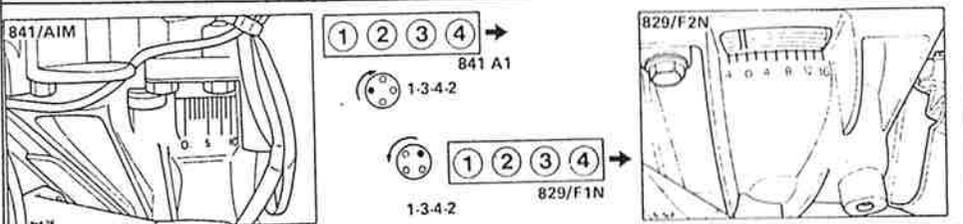
Reklamaffisch från 1980.



Den allra första teckningen ritad av O'Galop 1898.

Model	Trafic T/P 1,6	Trafic V 4x4	Trafic T/P 2,0	Trafic T 1,7
Engine specially tuned for Year	1980-88	1986-88	1980-86	1986-88
Engine Code	841	A1MP 707	829	F1N
No. of cylinders	4/OHV	4/OHV	4/OHC	4/OHC
Capacity (Fiscal-Germany)	1647 (1635) cm <sup>3</sup>	1647 (1635)	1995 (1981)	1721 (1709)
Compression ratio/Octane	1/RON 9,3/91	8,3/91	9,2/91	9,25/98 <sup>1</sup>
Output kW (DIN HP) rpm	49 (67) 5000	48 (65) 5500	82 (110) 5500	59 (80) 5000
Ignition system	SZ	SZ	SZ	Renix
Ignition coil	Ducellier	—	Ducellier	—
Make	—	—	—	—
Type	—	—	—	—
Voltage betw. terminal 15 & earth	—	—	—	—
+ with o without ballast resistor	—	—	—	—
Ballast resistor	—	—	—	—
Ohms	—	—	—	—
Primary resistance	—	—	—	—
Distributor	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier
Make	—	—	—	—
Type	R310/D61	R310	R243/D61	RE235
Contact breaker gap	0,4 mm	0,4	0,4	—
Dwell angle	54-60 (60-66) °	54-60 (60-66)	54-60 (60-66)	—
Condenser capacity	0,25 µF	—	0,25	—
Ignition timing v BTDC n ATDC	v o	v o	v o	v o
o without + with vacuum	—	—	—	—
Basic timing	4/750 ° Engine/rpm	4±1/750	6/800 <sup>1</sup>	0-2/700
Advance checks	—	—	—	—
° Engine/rpm	—	—	—	—
° Engine/rpm	—	—	—	—
° Engine/rpm	—	—	—	—
Centrifugal advance	0/1500 ° Engine/rpm	0/1500	0/1100	0-2/750
(without vacuum and	9-13/2300 ° Engine/rpm	9-13/2300	12-16/1400	1-3/1550
basic ignition timing)	18-22/4000 ° Engine/rpm	18-22/4000	34-38/5000	21-25/4050
Vacuum check + advance	o retard +	+	+	—
Range	* Engine 20-24	20-24	20-24	—
Starts	mbar 105	106	105	—
Ends	mbar 500	479	500	—
Spark plugs	AC	Champion	SEV	Champion
Make	—	—	—	—
Type	43XLS	N12Y	GT 35H	N279YC
Gap	0,55-0,65 mm	0,55-0,65	0,55-0,65	0,75±0,05
Battery	V/Ah 12/50	—	12/50	—
Starter motor	Bosch	—	Bosch	Paris Rhone
Make	—	—	—	—
Type	0 001 208 209	—	0 001 208 209	A13 N87
Starting voltage	V 10	—	10	—
Lockdraw	A/V 350-400/7	—	350-400/7	—
- at lower voltage	A/V 300-350/6	—	300-350/6	—
Alternator/Regulator	SEV-Marchal	—	SEV-Marchal	Paris Rhone
Make	—	—	—	—
Type	716 519 02	—	716 519 02	A13 N126
Output at engine speed	A/V/rpm 48/14/2600	—	48/14/2600	50/13,5/3000
Voltage regulator	Type 71651802	—	71651802	—
Regulated voltage	V 13,5-15	—	13,5-15	—
Notes	□ Regulated voltage at alternator terminal B+ with battery under full load at engine speed (line 46)	—	<sup>1</sup> AT:10±1/800	<sup>1</sup> (D)(A)(CH) =9,25/91

Model	Trafic T/P 1,6	Trafic V 4x4	Trafic T/P 2,0	Trafic T 1,7
Engine specially tuned for Year	1980-88	1986-88	1980-86	1986-88
Engine Code	841	A1MP 707	829	F1N
Valve clearance	0,20 (8) o	0,20 (8) +	0,10 (4) o	0,20 (8) o
EX [ inlet ] mm (in)	0,25 (10) o	0,25 (10) +	0,25 (10) o	0,40 (16) o
Compression pressure	—	—	—	—
Oil pressure	4/4000	4,0/4000	3/3000	3,5/1000
Radiator cap	0,8 bar	—	0,8	—
Thermostat opens at	83 °C	—	83	—
Drive belt size	—	—	—	—
a) Alternator	—	—	—	—
b) PAS-AC	—	—	—	—
Drive belt tension a/b	2,5-3,5	2,5-3,5	4,5-5,5	3
Carburettor/Injection system	Solex	Solex	Solex	Solex
Make	—	—	—	—
Type	32 SEIA	35 SEIA	32 SEIA	35 SEIA
Idle speed	750±25 rpm	750±25	800±25	700±25
CO level at idle speed	1,0-2,5 Vol % CO	1,0-2,5	1,0-2,5	1,5±0,5
HC level at idle speed	500/300 ppm	300	500/300	300
Oil temperature	60 °C	—	60	60
Fast idle speed	—	—	—	—
Choke valve gap	0,85 mm	0,85	1,1	—
Throttle valve gap	0,17-0,27	0,17-0,27	0,27-0,32	0,17-0,27
Fuel pump delivery pressure	—	—	—	—
Filling capacities	4,25	4,5	5,25	5,2
Engine with filter	2,7 Litres	3,0	2,7	2,5
Gearbox 4/5 speed	—	—	—	—
Automatic (refill)	—	—	—	—
Differential	1,3 Litres	0,8 <sup>1</sup>	1,3	0,75
Cooling system	6 Litres	6,0	8,4	6,9
Tightening torques	Nm			
Cylinder head	Note			
Stage 1	1. lb.ft. conversion see inside cover			
Stage 2	2. when symbols are shown against data, see special instructions on page 3.			
Stage 3	□ slacken off.			
Stage 4	■ run engine.			
Stage 5	tv = hours			
Stage 6	● waiting time			
	hr = hours			
Main bearings	—			
Big end bearings	—			
Flywheel	—			
Spark plugs	—			
Road wheels	—			
Wheel alignment - front	Load positioning (see page 3) o unladen			
Toe-in (N/Neg = toe-out)	1 Neg±1 <sup>1</sup>	—	1 Neg±1 <sup>1</sup>	1 N±1
	0°10' Neg±10 <sup>2</sup>	—	0°10' Neg±10 <sup>2</sup>	0°10' N±10 <sup>1</sup>
Camber	1°±30'	—	1°±30'	1°±30'
Castor	1°30'±30 <sup>3</sup>	—	1°30'±30 <sup>3</sup>	1°30'±30'
King pin inclination (KPI)	9°±30'	—	9°±30'	9°±30'
Notes	Trafic P... Rear axle: 13	Trafic P...	12±1	20°20'±10'
	12±1	—	—	33°30'
	20°20'-10'	—	—	—
	33°±30'	—	—	—



## CRN er nå å finne på internett

Vi har i en tid hatt vår egen 'site' på internett. Adressen er: <http://home.c2i.net/sp/crn/html>. Her finnes mye renaultstoff. Ildsjelen bak dette prosjektet er Sigmund Petersen. En stor takk til ham for et kjempefint initiativ. Sammen med vår side finnes det utallige Renaultsider på internett, både offisielle og uoffisielle. Her er noen smakebiter på hva vår side har å by på.

CRN Club Renault Norge

Side 1 av 1



### INNHold:

[Informasjon om klubben](#)

[Eldre modeller](#)

[Nye modeller](#)

[Bilder fra "Treff-94" i Trondheim](#)

[Linker til andre Renault-sider](#)

Du er besøkende nr. \_\_\_\_\_

på denne side.

Send gjerne en mail til adresse:

[Spetersen@c2i.net](mailto:Spetersen@c2i.net)

Sist endret: 09.01.98.

## Renault Caravelle & Floride Parts



### Atelier Accessoires Automobiles Ancienne

Z.I. Artisanale RN 89

33750 BEYCHAC et CAILLAU

Tel: +33 5 56 72 47 11

Fax: +33 5 56 72 46 61

*In the southwest of France. They have a catalog of spare parts for Caravelle including shock absorbers, steering parts, brakes, exhaust, clutch, carburettor, engine parts, electric, rubber.*

### West Auto Collection

Les Brulés

route de Saint Calais

72470 CHAMPAGNE

Tel: +33 3 43 89 27 73

Fax: +33 3 43 89 48 34

*... of France. They have a catalog of spare parts for Caravelle - shock absorbers, steering parts, brakes, exhaust, clutch, electric, rubber.*

## Renault Caravelle and Floride Owners

1960 Floride - Felipe Gonzalez, Mexico City, Mexico

1964 Caravelle "Artois" series - Bernard Duda, France

Caravelle - Hennie du Plessis, Parow, Cape Africa

1966 Caravelle - Arno Elshof, The Netherlands

Floride - Avaro Antelo, Montevideo, Uruguay  
Tel: 01  
Fax: 01 43 78

Melum Rétro Passion  
53 rue des Epis, Les Bordes  
77390 CRISENOY  
Tel 01 64 38 89 54

# EN STANDARDMOTOR TRIMMES

Hva en kan gjøre med Renault 4CV

Denne lille opprinnelig 18 HK motor kan gi 4 CV en marsjfarf på 111 km/t. under 24 timers kjøring når den blir trimmet riktig. Her vil B. Zanoni lære oss knepene.



Renault 4CV kan bli en hurtig landeveisvogn hvis anvisningen i denne artikkel følges.

På det europeiske kontinent, først og fremst i Italia og Frankrike, finnes det flere spesialfabrikker og verksteder som har gått inn for serielivirkning av visse trimningsdetaljer til de vanligste bilmerkene. Denne serieproduksjonen vil i betydelig grad bringe trimningskostningene ned, dessuten har en garanti for at legeringer etc. blir det best mulige for hver motor. I hver detalj blir nemlig utsatt for de hårdeste prøver og undersøkelser før de blir sendt ut på markedet.

Den lille Renault 4 CV har slått bra an og blitt meget populær. Den er jo billig i forhold til andre biler av samme størrelse, og den egner seg bra i byer og stor trafikk. Men en kan også forbedre vognen når det gjelder effekt og veiegenskapene, så en får en god landeveisvogn av den lille byvognen.

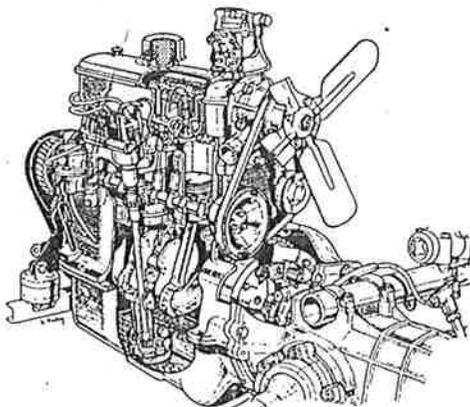
Ved trimming av Renault 4 CV-typen er det først og fremst følgende som bør rekonstrueres eller bearbeides: Kompresjonsforholdet, dvs. topplokket, bør høvles; innsugnings- og utblåsningsrør bearbeides eller byttes; forgasseren utbyttes; stempler, sylindreforinger og lager byttes ut og fjæringen forandres.

Termodynamikken har vist og erfaringen også beviser at en motors makseffekt øker ved høyning av kompresjonsforholdet. Men en kan ikke uten videre slutte at enhver motor uten risiko tåler å få sitt volumetriske forhold høynet betydelig over normalen. Jeg vil da heller ikke i mål og siffer gå utenom de normer som fabrikkantene anser berettiget for å få normal livslengde på detaljene.

Imidlertid kan vi uten risiko høyne kompresjonsforholdet på 4 CV-motoren. Det vil si at toppen høvles og slipes sammenlagt 1,4 mm, hva forresten fabrikkens, Régie Nationale Re-



nault, nå selv har begynt å gjøre på sin type Superluxe. Å gå lenger med høvlingen gir ikke stor effektøkning, men høyner slitningen unormalt på alle bevegelige deler, og dette gir en maksimal hastighetsgevinst på ytterligere ca. 10 km/t. Når det gjelder 4 CV-motoren, må en også huske på at den er svært lite følsom for omstilling til tidligere tenning, derfor behøver en ikke håndmanøvrert tenningsomstilling så lenge en ikke bytter hele systemet og utrunder motoren med magnettening.



En standard 4 CV-motor delvis gjennomskåret.

For å få best mulig effekt gjelder disse tre viktige reglene for både innsugnings- og utblåsningsrøret: 1) De bør gå så direkte som mulig. 2) De bør

ha en passende rundet form for at innløpets blanding av luft og fint fordelt brenselråper skal bli perfekt. 3) Innsidene bør være så glatte som mulig, altså polerte. En kan som regel godt beholde standardinnsuget ved trimming av 4 CV-motoren, under forutsetning av at dette poleres nøye av en ekspert. Utblåsningsrøret er jo allerede i standard ordnet med separat rør for hver sylinder, men rørdimensjonen bør økes i proporsjon til de større utblåsningsventiler (omtrent + 5 mm Ø).

Det er tilrådelig å skaffe noen kraftigere ventilfjærer. Men hvis en vil utvinne maksimal effekt i forhold til kompresjonsøkningen, bør en bytte både innsugnings- og utblåsningsenhetene med f. eks. Autobleu for en eller to forgassere. Denne lille meromkostningen vil som regel lønne seg, spesielt fordi en likevel er nødt til å bytte forgasseren med en Solex eller Zenith med større åpning enn 30 eller med en amerikansk Carterforgasser. I ferdigtrimmet stand vil bensinforbruket holde seg mellom 0,7 og 0,8 liter/mil, effektøkningen ligger på 7 HK, fra 18 til 25 HK ved 5 500 r/m. I denne sammenheng kan det nevnes

at en liten Renault 4 CV som nyelig var med i 24-timersløpet i Le Mans i størstedelen av dette døgn holdt et omdreiningsstall på omkring 5 500. Middelhastigheten i 24 timer lå ved 111 km/t., og topphastigheten ifølge et kronometer var 128 km/t. Denne vognen og de fire

Forsatt side 24.

## En standardmotor trimmes

Forsatt fra side 7.

andre 4 CV som var med var trimmet etter disse forskriftene.

Da den trimmede motoren for det meste kjøres på brensel hvis ekshaust inneholder store mengder kondensvann som lett forårsaker korrosjon på sylindervegger og stempler, bør motoren utrustes med spesielle sylindreforinger av god legering. De beste som for tiden synes å være på markedet for 4 CV tilvirkes av Pionchon & Du Raget, de lager også spesialkonstruerte lettmetallstempler som passer for disse foringene. Ekspertene tilrår også stempelrader i lettmetallegering, prøver har vist at f. eks. GBP-rådene med sine spesiellager i bly-bronselegering øket omdreiningsstallet med vel 500 r/m.

Når det gjelder veiegenskapene, kan en ha litt av hvert å innvendig på 4 CV. Dette beror imidlertid ikke på fjæringen i sin helhet, men på støttemperne. Det er gjort visse forsøk på å bygge om originalstøttemperne og utruste dem med en større hatt for kraftigere demping, men på en trimmet vogn er dette ikke tilrådelig da risikoen for gjennomslag ved høye hastigheter ikke helt kan elimineres. Det beste er derfor å bytte alle fire støttemperne ut med de regulerbare hydrauliske Pérotstøttemperne som er spesialkonstruert for 4 CV, og har vist seg bedre enn samtlige andre typer.

Når 4 CV blir trimmet etter disse retningslinjene, vil altså effekten bli omkring 25 HK ved 5 500 r/m. Ifølge kronometer blir topphastigheten med dobbelte Solex- eller Zenithforgassere og standardgearkassen ca. 125 km/t., og topphastigheten på annet gear vil bli ca. 85 km/t. uten å presse vognen. Bensinforbruket ligger mellom 0,7 og 0,8 liter pr. mil ved 115 km/t. på tredje gear, i r/m tilsvarende det 5 250.

Til sist et lite råd om det elektriske systemet: Pass på at reléer og spole allerede i standard er av den nyeste og kraftigste modellen som Renaultfabrikken innførte i 1949. Hvis ikke, så bytt ut el-utrustningen før De begynner trimmingen.

Og når De nå drar ut på prøvetur med den nytrimmede vognen, husk da på at alle de nye bevegelige delene i motoren krever en hensynsfull innkjøring, ellers kan alt arbeid bli til ingen nytte. Og det samme blir de ca. 1 500 kroner som det hele har kostet, det siste under den forutsetningen at De gjør alt arbeid selv.

## Notiser:

- visste du at rhomben som er Renaults logo har hatt sin misjon utover det å vise at det er en Renault. Opprinnelig ble rhomben til for å pynte opp ethull i fronten på bilen. Hullet var nødvendig for at lyden fra signalhornet skulle høres. Utviklingen har fjernet hullet, men rhomben lever fortsatt i beste velgående som 'vår' logo.

# BIL markedet

Til Renault Fuego ønskes dørstopper til venstre dør.  
Frøde Løset, tlf 57 73 05 03.

Generell litteratur om Renault ønskes kjøpt  
Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42 / 928 07 705.

Jeg ønsker kontakt med alle som eier Renaultbiler som har hatt sitt opphav på Alpinefabrikken, slik som R5 Alpine, A110, A310, A610 og Spider.  
Sauro,  
tlf 22 16 67 93 / 900 90 630.

Originalt ratt til Caravelle ønskes kjøpt.  
Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42 / 928 07 705.

Boken "Toutes Les Renault" - 1979-utgaven selges.  
Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42 / 928 07 705.

## Garasjetreff på Hadeland

Vi minner om garasjetreffet på Hadeland søndag 26. april – fra kl 10.00.

Som vanlig regner vi med stort frammøte av biler og folk som vil selge noe – eller kjøpe noe!

Ta med deg deler du kan unnvære – det er spørsmål etter det meste nå foran en ny gammelbilsesong i CRN.

Husk også at det blir siste samling før avreise til Frankrike (for de som skal dit).

Vi satser (som vanlig) på brukbart vær – vafler og kaffe – til samme 'gamle' pris!

Skulle du være i tvil om hvor vi holder til, er det i Tingelstad Almennings gamle lager på Jaren. Trenger du nærmere info, så ring gjerne Knut – 911 17 279 (legg igjen beskjed hvis ikke svar, og jeg ringer tilbake).

## CRN treff på Løten

Selv om det blir utenlandstur på mange i år, må vi ha et vanlig CRN treff i Norge. I år er det Trond Erik Wasa og Vidar Nyen som skal trekke i trådene. Så langt vi vet satses det på et treff i midten av juni. Helgen 12.-14. juni er blitt nevnt, men det er ikke bekreftet enda. Treffet vil bli lagt til traktene rundt

Løten. Dette vil bli et hyggelig treff i god gammel CRN-ånd. Lite program, men desto mer hygge. Det vil etter all sannsynlighet bli enkle overnattingsmuligheter, godt vær, og mange gode historier rundt grillen og Pub Goelette.

Det vil bli sendt ut egen informasjon fra arrangørene så snart de har alt klart.

Vi regner med at det vil bli god oppslutning om dette treffet også. Ikke minst blant de som ikke blir med til Frankrike.

## Skandinavisk treff i Finland

Fra Club Renault de Finlande har vi mottatt invitasjon til et tradisjonelt skandinavisk treff. For mange passer det ikke å reise til Frankrike i mai, så derfor dette tilbudet. Dette Treffet som kalles 'Petit Scandinavian Meeting' finner sted i Espoo, like vest for Helsinki 24.-26.juli. Flere medlemmer har allerede sagt seg interessert i å delta på dette treffet også.

Kontakt:  
Club Renault de Finlande  
c/o Wellu Heinänen  
Näätäkuja 1 E 43  
01480 Vantaa  
Finland  
Tlf 00358 9 872 3040,  
eller styret i CRN for mer informasjon.

toppløs i sommer?

RENAULT  
BILER  
Å LEVE MED

100  
Renault. Innovasjonen gjennom hundre år.

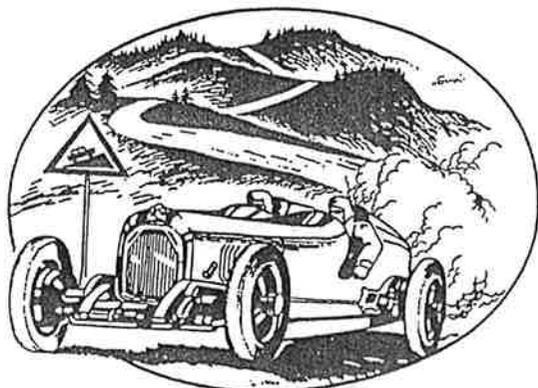


# EKEBERG-MARKEDET



Veteranbil delemarked på  
Ekeberg Camping, Oslo  
Lørdag 9. mai 1998

Med ca. 700 stand!  
Av de fleste betegnnet som  
Nordens største og beste!  
Gratis adgang!



- \*Fredag (Ullrigging fra kl. 18.00. (Ullriggingsgebyr fredag 100,-)
- \*Lørdag åpnes portene for 6.00.
- \*Fremkomte for selgere helst før kl. 9.00.
- \*Kr. 250,- for stand, ingen påmelding. (medlemmer av NVK kr. 150,-)
- \*Egne løk for bilrelatert, løpper og klubber.
- \*Finbilverkøring og bilsalg hele dagen. Kr. 30,-, hele dagen.
- \*Salg av polser, vaffer, kaffe og brus.
- \*Ingen utkjøring før 14.00!

Arrangør: Norsk Veteranvogn Klubb, tlf. 22 95 04 60, fax. 22 95 09 60.

## MIDT-NORGES STØRSTE DELEMARKED

I VM-anlegget i Granåsen  
**Granåsen, Trondheim**

**LØRDAG 27. JUNI 1998**

Stårskuddet går kl. 09.00, når de første selgere og kjøpere vil være på plass!  
Også i år vil *Tippemåling* i Veteranmarkedet (TVK) arrangeres i *Trondheims-Markedet*, et nordnordnorsk alternativ til Ekebergmarkedet og følger opp tidligere års suksesser med denne gang å arrangere delemarkedet (svapsmarkedet) på stadion i Granåsen.

*Andre veteranmarkeder i region Midt-Norge (fra Møre til Nord-Norge) blir også invitert til å delta.* Markedet vil i hovedsak omfatte kjøretøydele (bil, buss, mc, osv. osv.) og kjøretøyutstyr, men andre typer «løpper» er også velkomne. Brukhandlere o.l. vil også få en spesiell invitasjon, og det satses på både omtale og annonsering i pressen.

Det er selvfølgelig helt gratis for kjøperne å delta på delemarkedet, mens selgerne må betale den symboliske sum kr. 100,- pr. stand som går til dekning av direkte utgifter som klubben har i forbindelse med arrangementet. Det vil også være mulighet for å leie strømmatke til kr. 200,- av Granåsen Skianlegg.

Finns fram dine gamle veterandeler og smet rammen som du ønsker å bli kvitt! Her kan det bli penger å jense og store kupp er kanskje i vente? Trondheimsområdet er forøvrig kjent for å ha lignende skilte gamle bildele, og vi håper å få se mange av disse på dette markedet. Vi håper derfor at også mange «utenbys», både fra sør og nord og Sverige, tar turen til Trondheim denne lørdagen. Klubben oppfordrer de som kan til å stille med veterankjøretøyet sitt på markedet. Klubben stiller selvfølgelig med egen stand hvor det blir salg av kaffe og vaffer.

TVK ønsker deg velkommen til 1001-årsbyen Trondheim og et hyggelig arrangement i VM-anlegget!



Postboks 2196 - Sentrum, N-7001 TRONDHEIM

Arrangering kontaktannonser:

Formann Torje Steinhilg, tlf: 73 91 36 58,

Ingvild Remming, tlf: 73 98 30, Lars Fredrik Dahlberg, tlf: 72 59 04 54.

# BIL markedet

Dauphinedeler. Motorer, girkasser, pyntelister, dør, litt elektrisk, lys, lykter pluss nye mer.  
Gis bort.  
Einar Grønnås, tlf 77 65 28 46.

Renault 4CV, 1958 modell selges. Bilens er komplett, men med litt rust. Original blå farge. Motor OK. Prisen kan vi diskutere. Meget sjelden vare i dag!  
Jan Simensen, mob 917 64 354.

Renault 30, oppegående og med masse deler/utstyr til salgs. Kr 5.000,-. Kan sees og prøves på garasjetreffet på Hadeland 26. april.  
Arne Sæter  
Borgenveien 50  
0373 Oslo.

### Annonser fra internett:

Renault Fuego TX, (R1363) '81 mod, sølv metallic selges. Bilens har el. vinduer, fj. styrt alarm som også går på sentrallåsen. Nye s dekk på origi. alufelger. Nye v dekk. Mye nytt. Bør lakkeres  
Mob 913 78 250.

Selges rimelig: R4, 1975 modell. Skadet i front, men delene er skaffet. Teknisk god. Til R10, 1971 mod kjøpes følgende:

- Speil innvendig
- Vinduslister foran (vanrett)
- Støtfangere
- Sidespeil.

E-mail: [oeistein.kristiansen@maritech.no](mailto:oeistein.kristiansen@maritech.no)  
Mob 900 27 540.

Franskjerm til Renault 15 TL ønskes kjøpt.  
Ronny Michalsen, tlf 73 83 78 45.

Selger min Renault Fuego, 1981 modell, blå metallic (ny lakk). Meget god stand. Masse nye deler. Delaliste for de 2 siste årene legges ved. Pris: Ca 35.000,-  
Renault 15 TL, 1974 modell selges. Grønn metallic. Nylakkert, nye skjerner, nye hjulbuer bak. God stand. Delaliste for de 2 siste år legges ved. Pris: ca 10.000,-. Bilene kan sees på internett:  
<http://home.everday.no/sp/utbilsalg.html>  
Sigmund Petersen, mob 909 39 560.

Bakre støtfanger til Renault 16 TL selges. Tlf 67 53 33 33, Bærum.

Renault Caravelle, '64 mod selges. Cab, hardtop, bra restueringsobjekt. Pris: SEK 10.000,-  
Axel Scharing, Sverige,  
tlf 00 46 372 931 39.

Renault 8 Major, '65 modell selges billig ved hurtig handel. 87.000 km. Svært god stand.  
Lars Nilsson, Sverige,  
tlf 00 46 416 130 32.

Renault 4CV, 1952 selges  
I bruktstand. Mekanisk god. Ikke rustfri, Plast baksjerner følger med. Samme eier siden 1962. Pris. SEK 6.500,-  
Renault 8, 1962 modell selges. I ny-stand. Selges av første eier. Pris: SEK 15.000.  
Ejgild Thomsen, Sverige,  
Tlf 00 46 430 186 61.

Renault 15, 1974 modell selges i deler eller 3.500 for hele.  
Jeg har også noe deler til Fuego til salgs. Reparasjonshåndbøker til Fuego og R12 ønskes kjøpt  
Vidar Nyen,  
tlf 62 42 09 94, mob 913 08 923

# BIL

## markedet

**Renault 12 TL sty.** 1979 modell selges. Bilen er god teknisk, men lider av rust. Interiøret er oppgradert til TS. Den har mye utstyr, bl. a. lettmetallfelger og alarm. Nye sommerdekk og 4 gode piggfrie vinterdekk. Årsavgift ikke betalt. Bilen er i daglig drift. Prisantydning: 3.000,-. Helge Skogstad, tlf 38 04 48 88 e kl 17.00.

4 felger/hjul til **Renault 8 Gordini** kjøpes. Bjørn Erik Karlsen, Tlf 61 18 67 85, mob 907 67 074.

**Renault 16 TL**, 1971 modell selges. Kremgul. En eier frem til '95, kun vinterkjørt i 3 år. 140.000 km. Trenger noe rep (hjllager, brems). Pent interiør. Teknisk meget bra. Må sees/prøves. Bilen er i daglig drift. Selges høystbydende. Tlf 905 68 860, Drammen.

Bil/deler, **Renault 30 TS** til salgs. Jeg har samlet en masse deler til R30/TS, også nye ting. Har også en '76 mod (uten papirer) og en nedplukket '78 mod uten/rust. Jeg trenger ikke alt selv og ønsker å komme i kontakt med en som har behov for delene. Da jeg skal flytte haster det med en ordning. Pris, - ja det blir vi enige om. Svein Pettersen, tlf 69 34 63 92.

Deler til **Renault 12 TS (R1177)**, 1975 modell ønskes kjøpt umiddelbart. Jeg trenger dem for avreise til Frankrike.

- Lykteglass bak
- Pyntelister til dører, skjerm og bagasjelokk.

Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42.

Ratt til **Caravelle** ønskes kjøpt. Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42.

Strøken **Renault 12**, '76 modell til salgs. Kun 80.000 km, en eier. Bilen er som ny innvendig. Ny lakk (grønn met.), 8 komplette hjul, alufelger med nye dekk. Lekker og god bil. Prisantydning 12.000,-. Robert, tlf 22 75 03 49, mob 92 21 25 76.



**Renault 5 Alpine**, 1980 modell selges. Dette er en sjelden mulighet. Bilen er sort og ombygd til turbo. Masse arbeid er gjort. Bilen er påkostet for store summer. Absolutt rustfri, ny lakk, overhelt motor. Selges rimelig ved hurtig avgjørelse. Se bilde. Morten Nygård, tlf 75 51 82 20.

Spesiell **Renault 18**, '78 modell til salgs. Fin bil med Fuego-interiør, forstilling og bakstilling. Eskild, mob 932 08 359.

Sjelden godbit. **Renault 16 GL (R1150)**, 1968 modell selges. Km stand ca 53.000. Original blå metallic. Bilen har gått i Setermoen i indre Troms, og er derfor sjeldent bra karosserimessig. Den er kjørt kun om sommeren, og har vært eid av en eldre dame fra sen var ny. Prisantydning 10.000 kr. Birger Klausen, Setermoen 9250 Bardu tlf 77 18 10 16.



les  
Petites annonces  
du C.A.R.

FÉVRIER 1998

PETITES ANNONCES

### LE CAR DEMENAGE

IIA1 - Oyez ! Oyez ! Avons besoin de main d'oeuvre dès le Samedi 21 février et ce jusqu'à la fin du mois. N'hésitez pas à faire fumer le câble téléphonique du club.

### VENTE DE VEHICULES

VV1 - 2 R8 : 1 Caisse nue mais saine & 1 Caisse HS mais mécanique BE avec Pièces - Prix 10.000F - Mr MARTY Thierry - Tel : 04 74 76 41 20 & Fax: 04 74 76 46 08 - Dépt 01.

VV2 - 4CV - 1950 - 20.000Kms d'origine - Pneus & Joints de pare-brise avant et arrière neufs - Couche au garage - Mr STAFF Karl - Tel Dom : 46 0 70 665 3451 - Tel Bur : 46 0 8 764 0804 - E-Mail : Karl-goran.staff@eccricsson.se - Auto visible dans le nord de la Suède.

VV3 - 4CV - 1961 - CG - Pare-Chocs & Essuie glaces neufs - Carrosserie saine - BEG - A finir de restaurer - Tel : 03 20 76 03 51 après 20H30.

VV4 - 4CV - R1062 - 1955 - CGN - Complète & Saine - 70.000Kms d'origine - A restaurer - Pièces neuves fournies - Tournante sans CT - Prix : 5000F - Mr LAGRANGE Pascal - Tel Bur : 01 40 79 74 78 ou 01 40 79 73 78 - Dépt 37.

VV5 - 4CV - R1062 - 1955 - Complète pour pièces - Prix : 2000F - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45 - Voir VV33.

VV6 - 4L Luxe - 1963 - Bon état de marche - Carrosserie à restaurer - Prix : 600F Mr CHARPENTIER Jacques - Tel : 02 54 39 25 84 - Voir VV47.

VV7 - A310 1600 VF - 1974 - BE - Amortisseurs, Roulls, Maître-cylindre, Etc., neufs - Peinture, Masque avant, à refaire, 50.000F de Pièces fournies - Mr BARBEREAU Thierry - Tel : 02 38 66 75 93 - Dépt 45.

VV8 - A310 1600 VG - 1977 - Bleu nuit - Int. bleu cuir velours - Moteur 87.000Kms - Autoradio - Pneus - TBE - Entretien suivi - Prix : 57.000F -

VV9 - A310 Pack GT Usine - 1983 - Blanc Nacré - Moteur BVO 220CV - Etat Concours - Expert. : 140.000F - Prix : 130.000F - Mr FREBY Gérard - Tel Bur : 01 30 60 76 87 & N° Portable : 06 60 60 42 12 - Dépt 77.

# BIL

## markedet

VV10 - A310 V6 - 1983 - Gris métal - BE - 160.000Kms - Echappement Devil - Autoradio - Faire Offre - Mr GALJEN Jean-Michel - Tel Dom : 01 45 31 97 30 - Tel Bur : 01 43 94 86 23 - Dépt 75-Arr 15è.

VV11 - A310 V6 - Rouge int cuir blanc - Transformation Roadster - CG suisse - Vérification Renault - BEG - Prix : 70.000F - Echange possible contre Renault avant 1921 - Mr IKLE Martin - Tel Dom : 00 41 32 67 51 14 64 - SUISSE.

VV12 - A5 Turbo - 96.000 Kms - TBEG - Factures à l'appui - CT OK - Prix: 12.000F - Mr WERNERT Claude - Tel Dom : 01 60 29 34 42 - Dépt 77.

VV13 - A5 Turbo - Caisse HS - Prix : 4000F - Mr MARTY Thierry - Tel : 04 74 76 41 20 - Voir VV1.

VV14 - A5 Turbo - R122B00 - 1982 - CG - Prix : 7000F - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45 - Voir VV33.

VV15 - Alpine A110V85 - 1972 - Rouge - Moteur 1440 sur base A5 - BV5 - Instrumentation Verte - Reservoir tôle - Mod-Plastia - 90.000Kms d'origine - Prix : 130.000F - Mr REDELE Jean-Charles - Tel : 01 43 87 57 18 - Dépt 75.

VV16 - Alpine A310 - 1980 - Bleue clair métal. - BV4 - 50.000 Kms - Bon Etat d'origine - Prix à déb. Mr LEMARCHAND - Tel Bur : 01 40 93 52 04 & Fax : 01 40 93 53 27 - Dépt 92.

VV17 - Alpine A310 V6 - 1980 - Bronze métal. - Int. Cuir - Excellent état - 58.000 Kms - Mr SIGOT Gérard - Tel Dom : 02 38 53 36 74 - Dépt 45.

VV18 - Alpine A310 V6 - 1981 - Int cuir - 85.000Kms - Ligne Devil complète - TBEG - Prix : 60.000F - Mr EMELINA Laurent - Tel Dom : 01 42 67 58 63 & Tel Bur : 01 40 16 65 32 - Dépt 75.

VV19 - Alpine GTA Turbo Type D501 - AM 1988 - Noire Irisée Vernie - Ties Options - 55.000 Kms réels - Pot Inox Europa Cup - Etat Concours - Prix : 105.000 F - Mr BAUDRY Eric - Tel : 01 64 48 05 75 - Dépt 91.

VV20 - Camion PL Benne - R2245 - 1964 - CG - Prix : 8000F - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45 - Voir VV33.

VV21 - Camion VL Bétaillère - R2060 - 1952 - CG - Prix : 3000F - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45  
Voir VV33

VV22 - Caravelle Cabriolet - 1963 - Type R1131 - Rouge Orangé - 97.000 Kms - Prix : 35.000F - Tel Dom : 01 69 41 13 83 & Portable : 06 85 47 68 43 - Dépt 91.

VV23 - Dauphine - R1090 - 1957 - CG - moteur démonté - Prix : 2500F - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45 - Voir VV33.

VV24 - Floride - 1960 - Pour pièces avec CG - Prix : 800F - Mr BOISSIER Xavier - Tel Dom : 03 44 73 09 19 Ap. 20 H - Dépt 60.

VV25 - Frégate - 1953 - CGN - Complète pour pièces - Bon état mécanique - Prix: 1500F - Tel : 05 63 72 12 01 - Fax : 05 63 72 30 32 - Dépt 81.

VV26 - Frégate - R1100 - 1954 - complète pour pièces - Prix : 2000F - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45 - Voir VV33.

VV27 - Frégate Transfluide - 1958 - Moteur 20.000 Kms - Radiateur, Flexible de freins neufs - CT OK 1999 - Part par la route - Mr BOUCHER - Tel : 02 38 75 20 70 - Dépt 45.

VV28 - Frégate Transfluide - 1959 - Bleu - Restauration complète - Vendue avec pièces - Faire Offre - Mr BONUTTO Alain - Tel Dom : 01 39 78 54 90 - & 01 46 95 94 30 - Dépt 95.

VV29 - Fuego - R1360 - 1980 - CG - Prix : 2000F - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45 - Voir VV33.

VV30 - Fuego GTS - R1362 - 1984 - TBEG - 162.000Kms - Prix à Déb. - Mr JULIOT J-Marc - Tel : 01 41 29 82 31 - Dépt 92.

VV31 - Fuego TX 2 Litres - Type R1363 - 1980 - Rouge Orangé - BV5 Récente - BE de marche - Sans Corrosion - Mr BIZARD Jack - 153 Avenue de la résistance - Appt N°9 - 28300 Mainvilliers.

VV32 - GTA Américaine - Immatriculée - Gris métal - Cuir - Clim - Chaîne Hi-Fi - 2000Kms - Prix : 150.000F - Mr REDELE Jean-Charles - Tel : 01 43 87 57 18 - Dépt 75.

VV33 - Juvaquatre - Type AH G2 - 1951 - N°de série 1638957 - Complète pour pièces - Mr DRAGON Jean-Claude - Tel Dom : 02 99 73 10 71 & Tel Bur : 02 99 68 04 44 - Dépt 35.

VV34 - Mona 4 - Coach Sport - 1933 - Carrosserie saine - Mécanique refaite & tournante - Restauration à finir - Mr BOURDIN Frédéric - Tel Dom : 04 75 34 67 26 - Dépt 07.

# BIL markedet

VV36 - Monaquatre Type YN2 série 600474 - 1933 - Moteur type 431 série 6328 - 4 Cylindres 70x95 - Prix : 5000F - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45 - Dépt 45.

VV37 - Monaquatre YN2 1935 - Bleu - CGN - Moteur tournant - Complète à restaurer - Pièces & Documentations - Prix : 85.000F - Mr BINET Jean-Pierre - Tel Fax : 02 32 37 25 17 - Dept 27.- Visible à 50Kms de Paris dans le Dépt 95.

VV38 - NN1 - N°94740 - Conduite à droite - Mr DOUILLET Alain - Tel : 02 38 39 79 45 - Voir VV33.

VV39 - Ondine 1963 - Sans Carte Grise - Caisse corrodée et incomplète - Prévoir Plateau - Mr TONIAZZO Cyrille - Tel : 01 30 76 50 95 ou 06 60 99 09 62 - Dépt 95.

VV40 - Prairie - Bleu - Freins Refaits - Etat de marche - Prix : 5000F - Mr LEMARCHAND - Tel Bur : 01 40 93 52 04.

VV41 - R12G - 1972 - Restauration en cours - plus pièces - Mr BONUTTO Alain - Tel Dom : 01 39 78 54 90. Voir VV27.

VV42 - R15TL - 1972 - 50.000 Kms - Moteur Cassé - Caisse & Int. en TBEG - Couche en box - Prix : 5000F - Mr LETURGIE André - Tel : 01 34 77 46 64 - Dépt 78.

VV43 - R15TL - 1973 - Blanche - Int. rouge - 1ère main - 106.000Kms - Mr BOREDY Alain - Tel Dom : 04 93 96 60 30 Répondeur - Tel Bur : 04 92 09 40 92 - Dépt 06 - Auto visible à Périgueux Dépt 24.

VV44 - R15TL - Tournante à restaurer - Mr BONCTEL Patrick - Tel Dom : 02 99 62 43 22 - Dépt 35.

VV45 - R16 - 1965 - Bordeaux - Int. Skaï Noir - Moteur 90.000 Kms - Entretien suivi - Roule ts les jours - Prix : 11.000F - Me FLORIDO Sylvie - Tel Dom : 05 63 60 24 18 - Dépt 81.

VV46 - R16 Automatique - 1970 - Gris métal - 104.000Kms - BE - Mr DUFOUR - Tel Dom : 01 45 39 78 30 répondeur - Dépt 75.

VV47 - R16TL - 1966 - Blanche Int Simili TBEG - 145.000Kms - Historique connu - Couche au garage - Prix : 8000F - Mr CHARPENTIER Jacques - Tel : 02 54 39 25 84 ou 06 49 51 89 05. - Dépt 86.

VV48 - R16TL - Bleu marine - 1974 - 140.000 Kms - pneus AV neufs - Couche au garage - pas roulée depuis 4 ans - Mme BESOMBES Christiane - Tel Dom : 01 45 99 00 91 - Dépt 94.

## Kalender 1998

### April

- 25 Veteranmarked i Gjøvik  
Olympiske Fjellhall.  
26 Vårtreff på Hadeland.  
26 Vårtreff i Nederland.

### Mai

- 8-10 Jubileumstreff i Paris.  
9 Ekebergmarkedet  
14-16 Jubileumstreff i Belgia.  
30 Flåklupa Grand Prix, Lom.

### Juni

- ?? CRN årstreff i Løten?  
27 Delemarked, Granåsen,  
Trondheim.

### Juli

- 24-26 Petit Scandinavian Meeting,  
Espoo, Finland.

### August

- 21-23 Volvo and Renault Owners  
Meeting i Göteborg.

### September

- ?? Høsttreff i Nederland.  
19 Ekebergmarkedet.  
?? Høsttreff på Hadeland.  
?? Høsttreff i Trondheim.

### Oktober

- 29 Veteranmarked i Gjøvik  
Olympiske Fjellhall.

### November

- ?? Årsmote CRN.

## Club Renault Boutique

### T-TRØYER

Vi har nye T-trøyer til salgs. Disse ble første gang vist på treffet i Halden. Størrelse: S, M, L, XL og XXL. Farge: Natur (ubleket bomull). Pris: kr 65,-

### PINS

Renaults nåværende rhombelogo som pins. Pris: kr 45,-

### VIDEO

1 times program fra serien "Classic Wheels" (som blant annet er sendt på Discovery Channel) om Renault er nå tilgjengelig. Pris: kr 90,-

### KJØPSINFORMASJON

Alle henvendelser skjer til:  
Club Renault Boutique  
Postboks 3482  
9003 Tromsø

Frakt kommer i tillegg. Alle varer vedlegges faktura. 14 dagers betalingsfrist.



# Renault-bilen

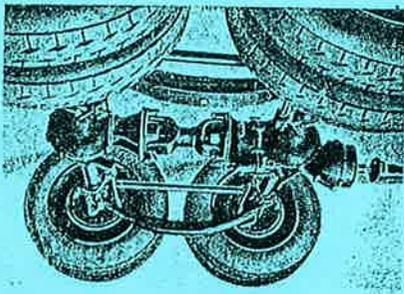
som kjørte fra Algier til Niger gjennom Sahara

Å kjøre ivers gjennom Sahara fra Algier til Niger på 4 dager og 17 timer er en kraftprestasjon av aller høyeste rang. Hvad det har kostet av anstrengelser, av energi og viljestyrke å tilbakelegge disse 1900 km. hele ørkenstrekningen, kan vi tenke oss.

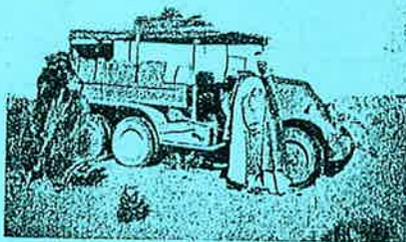
Av større praktisk betydning er dog denne

bedrift derved at den betegner et nytt fremskritt for automobilen som trafikkmiddel.

Og sett i forbindelse med de prøver de seks-hjulte Renault-biler og Citroën-belte-bilene samtidig har avlagt i Alpene's sneterreng i disse dager, mener vi konstruksjonene bør vises øket oppmerksomhet herhjemme.



Detail av den sekshjulede Renaultbil (Clarin Mustads system).



Renaultbilen i Sahara

1924