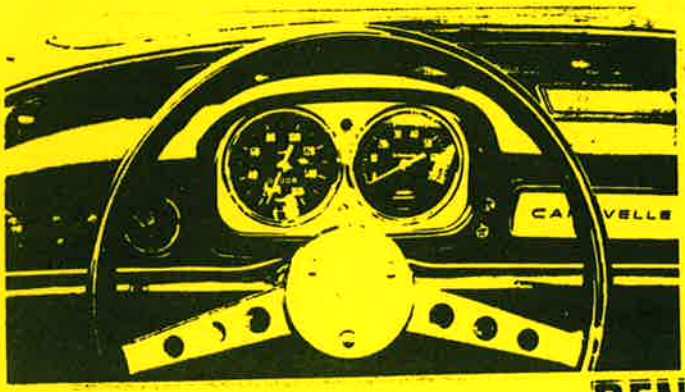
CRN

CLUB RENAULT NORVEGE

BULLETIN NR. 3/96

Renault Caravelle 1100 S



RENAULT

CRN

CLUB RENAULT NORVÈGE

GREIT Å VITE OM KLUBBEN (CRN). KLUBBEN BLE STARTET I 1986 OG ANTALL MEDLEMMER NÆRMER SEG 200. ALLE MED RENAULTER, ELLER SOM ER INTERESSERT I RENAULT, ER VELKOMMEN I KLUBBEN. ÅRSKONTINGENTEN ER KR. 200.

KASSERER ER: OLAF DANIELSEN, FALKEVEGEN 3, 7562 HUNDHAMAREN (TR.HEIM)
OLAF TREFFES PÅ TELEFON: 73 97 63 90, OG HAN TAR GJERNE IMOT NYE MEDL.

FORMANN I CRN: SVEND DAHLE, LERKEVEGEN 17, 1370 ASKER - T. 66902121.

NESTFORMANN: ASGEIR LARSEN, LERKEVEGEN 17, 1370 ASKER - T. 66901767

REDAKTØR FOR BULLETIN: KNUT NØKLEBY, GRINDÆKERVEGEN 9, 2770 JAREN.
TREFFES PÅ T. 61330060, MOB. 94247547 - TAR GJERNE IMOT STOFF TIL BULLETIN OG KJØP/SALG.

DELEKOORDINATOR (NYOPPRETTET I 95/96: JAN URKE , HJORTEVEGEN 43,
2030 NANNESTAD. T. 63997095 p. - 63997095 a.

VARAMEDLEM: EGIL OTTER, RIBSTONS VEI 41 E, 0585 OSLO. T. 22154969.

UTGIVER: CLUB RENAULT NORVÈGE, V/OLAF DANIELSEN, FALKEVEGEN 3,
7562 HUNDHAMAREN.

REDAKTØR: KNUT NØKLEBY, GRINDÆKERVEGEN 9, 2770 JAREN.

FINNES NORGES ELDSTE RENAULT PÅ LISTA?

Rundt 1908 var skipsreder Stray på London-tur, hvor han falt fullstendig for en 1906 Renault 4-sylindret landaulet som var til salgs. Kort sagt, rederen tok den med hjem til Norge.

-- Renaulten ble den første bilen som rullet på veiene ved Lista. Den må ha støyet ganske ille, for dyrene ble skremt av den. En av hestene som var så uheldig å møte Renaulten, fikk et slikt sjokk at den måtte avlives etterpå. For Stray ble erstatning av øk og buskap en krevende post på bilbudsjettet.

Det er primus motor i foreningen "Straybilens Venner", Erik Corneliussen, som forteller dette. og han kan flere anekdoter om bilen:

-- Stray bodde på Huseby gård utenfor Farsund. Mellom gården og byen fantes en bakke som bilen ikke greide å forsere ved egen kraft. I nærheten av bakken bodde to gutter som etter hvert lærte seg å gjenkjenne lyden av Renaulten på lang avstand. Da sprang de det de maktet til bakken, for hver gang tjente de noen øre på å fungere som dyttemannskap.

Skipsrederen solgte aldri bilen, men i 1923 fikk den en frostskade i motorblokka som gjorde at den ble satt bort på låven. Siden har den hverken vært kjørt eller rørt. Det vil si, ungene på gården fant ut at setene og de spenstige bakskjermene fungerte utmerket som springbrett, men stort sett har den staselige landauletèn tålt behandlingen.

Fortsatt står den på originale, hvite dekk. De opprinnelige skiltene (K-209) sitter også på bilen. Noen biter mangler, eksempelvis en av de store hovedlyktene, rattringen og "talatuten" mellom herskapskabinen og sjåføren. Men stort sett er Renaulten komplett. Det eneste "uoriginale" er at skjermene i sin tid ble malt grønne.

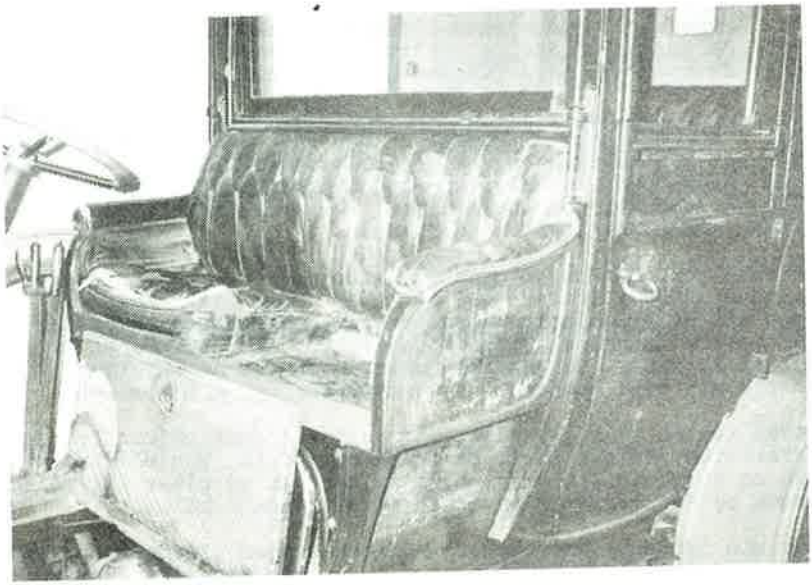
I 1992 kom en tysk guvernante som hadde tjenestegjort for rederfamilien, Helena Wulf, på besøk til Lista. Hun ble født i 1900 og husket bilen godt. Lokalavisen var på plass for anledningen og fotograferte guvernanten sittende i bilen.

I år ble "Straybilens Venner" stiftet som en uformell forening med det formål å skaffe penger til å gjøre Renaulten kjørbar igjen. Riktige dekk er allerede anskaffet. -- Men vi må gjøre noe med slangene, for på de originale satt det 20 cm lange messingventiler, og de må på igjen, sier Corneliussen.

Medlemsskap i foreningen koster 100 kroner. Det er gjort to vedtak: 1.) Bilen skal gjøres kjørbar, men ikke restaureres i ordinær forstand. Eksempelvis skal man forsøke å lappe setene framfor å trekke de om. Lukten og patinaen skal ivaretas. 2.) Reparasjonene skal finne sted i publikums påsyn mens bilen står utstilt på Lista Museum, hvor den nå befinner seg.

7. juli er det Lista Museums dag, og klokken 11 samme dag holder de 90 års fødselsdagsselskap for Renaulten. Det blir presentasjon av bilen og diskusjon om restaureringen; og foreningen håper på å innhente mange gode råd fra de fremmøtte. Deretter vil de som forhåndspåmelder seg med gammel bil bli trakтert med kaker og kaffe. Markeringen fortsetter med kortesjekjøring på de gamle veiene i distriktet, før det hele avsluttes med feiringen av museets dag. Interesserte bes ta kontakt med Erik Corneliussen på tlf. 38 39 27 00.

CRN burde vel egentlig hatt en hel delegasjon til stede for anledningen, men stevnekollisjon og liten medlemskonsentrasjon i distriktet gjør at Norges eldste Renault fikk feire sin 90-års dag uten at representanter for Norges eneste Renault-klubb var til stede.



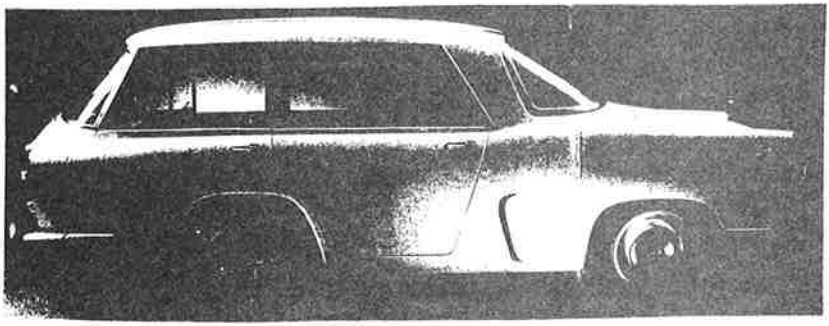
ETUDE 900

Iforrige nummer av bulletinen ble det spurt om noen visste noe mere om "600"
Selvfolgelig vet vi mere !

Denne bilen var ment som ett handslag for taxi-virksomheten i Frankrike, men som videre fortalt kan man tenke seg at de planer rant ut i sand.

I 1957 ble slagplan lagt og prosjektet fodt. To ar senere hadde Renault en prosjektbil kalt "Etude 900". Med en kjent plassering av motoren, nemlig bak, kunne man selvfolgelig utnytte plassen fremover !?

Prosjekt fase I

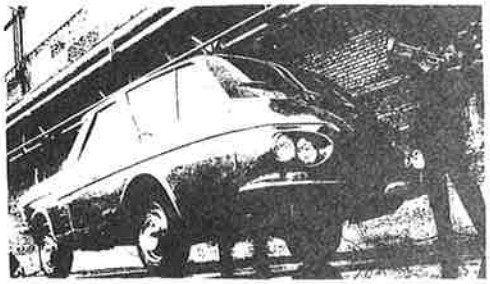


Designet var revulosjonerende, men hvor er bagasjeplasse, sikkerheten eller den komfortable akselavstanden? (Akselavstande var faktisk **under** halvparten av bilens totale lengde)

I perioden sen 50-tall og utover i 60-arene begynte Renault a tenke mye motorsport med serieproduserte sedanvogner. Dette smittet over pa "900" hvor konstruktorene -pa alvor- mente at denne bilen burde ha en **V8-motor** pa hele 1690 ccm
Dette var to Dauphine-motorer satt sammen

Da syntes de overste sjefer at projektet tok helt av, bade med tanke pa pengeforbruk og vas. slik at disse planene ble lagt i nederste skuff. Mon tro om de ble hentet opp i begynnelsen av 80-arene med tanke pa Espace, var eldste slektning av alle MPV-biler

Prosjekt Fase II



Svend

CRN - HADELAND - TRADISJONELT GARASJETREFF

SØNDAG, 29. SEPTEMBER.

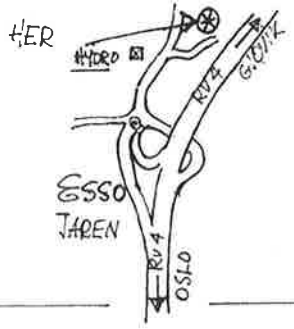
SØNDAG, 29. SEPTEMBER - FRA KL. 10 SAMLES VI IGJEN PÅ HADELAND.

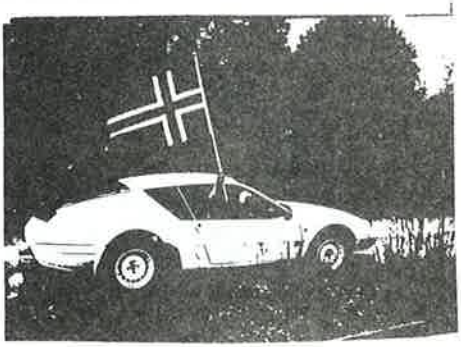
STED: "LAGER 89" - Tingelstad Almennings gml. lagerhus på JAREN.
Lagret ligger bare ca. 1 km. fra RV 4, fra rundkjøringen ved ESSO på JAREN. VI MERKER LITT FRA RUNDKJØRINGEN.
JAREN LIGGER VED RV 4, CA. 60 KM. FRA OSLO (GJELLERÅSEN) OG CA. 50 KM. FRA GJØVIK.

- TA MED BILEN , HELST RENAULTEN SELVFØLGELIG! TA MED FAMILIE OG VENNER.
- TA MED DELER FOR BYTTE ELLER SALG.
- MULIGHETER FOR FIN VINTERLAGRING - AVKLAR I TILFELLE DETTE PÅ FORHÅND MED SVEND (telef. 66 90 21 21).
- DET BLIR MULIGHETER FOR ANSKAFFELSE AV VÅRE ETTERHVERT SÅ POPULÆRE OG RIMLIGE VAFFLER + KAFFE.

VELKOMMEN TIL HADELAND, SØNDAG DEN 29. SEPTEMBER!

NB! - KLUBBEN HAR ILØPET AV SOMMEREN SKAFFET SEG 7 PALLER MED NYE RENAULTDELER SOM VI SELGER TIL MEGET HYGGELIGE PRISER.
FOR ORDEN SKYLD GJØR VI OPPMERKSOM PÅ AT MESTEPARTEN ER TIL LITT NYERE RENAULTER - MEN ALIKEVEL! KOM Å SE!





6.

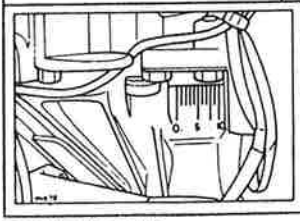
ÅRETS JULEGAVE TIL DEG SELV, ELLER ----- ?

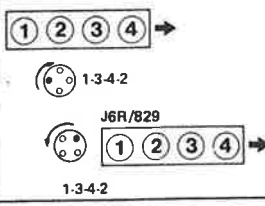
CRN har fått henvendelse fre ØYVIND AMUNDSEN, 3579 TORPO. Han tilbyr å male din gamle bil etter tilsendt fargefoto. Maler selvsagt andre ting også om det skulle være mere av interesse.
CRN har mottatt tre fotografier av malerier utført etter tilsendt foto. De ser riktig fine ut. Et av bildene har vi forsøkt å gjengi over, - men et fint fargebilde kommer ikke til sin rett her.

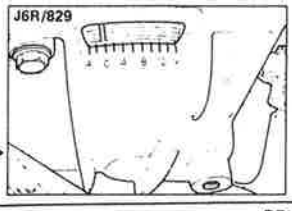
Et maleri på 45 x 55 cm. koster kr. 2.500, eventuelt med ramme, + 300 - 400 kr.

Er du interessert så ta kontakt med Øivind Amundsen, 3579 TORPO.
telefon 32 08 34 69.

Model	R18/Fuego TS/GTS (R1342/62)	R18/Fuego TX/GTX (R1343/53/63)	R18/Fuego TX/GTX (R1343/53/63) (CH)	R18/Fuego TX/GTX (R1343/53/63)	R18/Fuego Turbo (R1345/55/65)	
Engine specially tuned for						
Year	1980-86	1980-88	1983-86	1980-88	1981-88	
Engine Code	A6M/843	J6R	J6R 714/5	829	807/A5L	
No. of cylinders Type	4/OHV	4/OHC	4/OHC	4/OHC	4/OHV	
Capacity (Fiscal-Germany) cm³	1647 (1635)	1995 (1981)	1995 (1981)	1995 (1981)	1565 (1553)	
Compression ratio/Octane 1/RON	9,3/98	9,2/98	9,2/98	9,2/98	8.6/98	
Output kW (DIN HP) rpm	71 (96) 5750	76 (104) 5500[1]	76 (104) 5500[1]	76 (104) 5500[1]	92 (125) 5000[1]	
Ignition system Type	Renix/SZ	Renix	Renix	SZ	Renix	
Ignition coil Make	Ducellier		Ducellier	—	—	
Voltage betw. terminal 15 & earth Type	3920	—	3920	—	—	
+ with o without ballast resistor V	—	—	—	—	—	
Ballast resistor Ohms	—	—	—	—	—	
Primary resistance Ohms	0,4-0,8	0,4-0,8	0,4-0,8	0,4-0,8	0,4-0,8	
Distributor Make	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	
Type	RE010/R307	RE001	RE020/RE220	R303	R331	
Contact breaker gap mm	0,4	—	—	0,4	—	
Dwell angle ° (%)	54-60 (60-66)	—	—	54-60 (60-67)	—	
Condenser capacity µF	0,25	—	—	0,25	—	
Ignition timing v BTDC n ATDC	v	v	v	v	v	
o without + with vacuum	o	o	o	o	o	
Basic timing ° Engine/rpm	10/800	10/800	8±1/800	10/800	12±1/650	
Advance checks ° Engine/rpm	9-13/850[1]	8-12/850	6-9/850	—	—	
° Engine/rpm	12-16/1550[1]	10-15/1550	9-12/1550	—	—	
° Engine/rpm	24-29/4050[1]	26-30/4050	22-29/4050	—	—	
Centrifugal advance ° Engine/rpm	0/1100	—	—	12-15/2500	0/1500	
(without vacuum and ° Engine/rpm	2-6/1500	—	—	16-20/4000	12/3000	
basic ignition timing) ° Engine/rpm	24-28/6000	—	—	19-24/5000	26/5000	
Vacuum check + advance o retard	+	—	—	+	+/o	
Range ° Engine	16-20	—	—	12-16	24-28/10	
Starts mbar	110	—	—	100	40/30	
Ends mbar	526	—	—	487	400/300	
Spark plugs Make	Champion	SEV Marchal	SEV Marchal	SEV Marchal	Champion	
Type	N9Y	SCGT34,5H	SCGT 34,5H	SCGT34,5H	N3G	
Gap mm	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	
Battery V/Ah	12/40	12/40	12/40	12/40	12/60	
Starter motor Make	Ducellier	—	—	—	P.Rhone	
Type	—	—	—	—	—	
Starting voltage V	—	—	—	—	—	
Lockdraw A/V	—	—	—	—	—	
- at lower voltage A/V	—	—	—	—	—	
Alternator/Regulator Make	SEV Marchal	Paris-Rhone	Paris-Rhone	Paris-Rhone	SEV Marchal	
Alternator Type	—	—	—	—	—	
Output at engine speed A/V/rpm	40/14/3000	50/14/3000	50/14/3000	50/14/3000	50/14/3000	
Voltage regulator Type	—	—	—	—	—	
Regulated voltage [1] V	13,7-14,7	13,7-14,7	13,7-14,7	13,7-14,7	13,7-14,7	
Notes	[1]=RE010	Fuego= [1]80 (110) 5500	[1]Fuego= 80 (110) 5500	Fuego= [1]80 (110) 5500	Fuego= [1]97 (132) 5500	
[1] Regulated voltage at alternator terminal B+ with battery under full load at engine speed (line 46)						





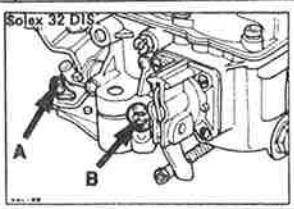


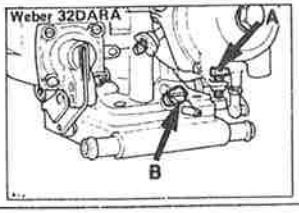
© Copyright Autodata Limited 1987

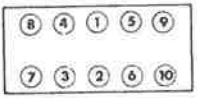
	R18/Fuego Turbo (R1345/55/65)	R18/Fuego Turbo (R1345/55/65)	R18/Fuego Turbo (R134A/5A/6A) (CH)	Fuego Turbo (R1365)	R20TL (R1271)
Year	1981-88	1981-88	1981-88	1984-86	1976-84
Engine	807/A5L	807/A5L	A7L 752	A5L 750	843-20/21
Valve clearance -IN [o cold, • hot] mm (1/1000 in)	0,20 (8) o	0,20 (8) o	0,20 (8) o	0,20 (8) o	0,20 (8) o
Valve clearance -EX [o cold, • hot] mm (1/1000 in)	0,25 (10) o	0,25 (10) o	0,25 (10) o	0,25 (10) o	0,25 (10) o
Compression pressure bar	—	—	—	—	12
Oil pressure bar/rpm	4/4000	4/4000	4/4000	4,0/4000	4-5/4000
Radiator cap bar	—	—	—	—	0,9
Thermostat opens at °C	—	—	—	—	84
Drive belt size a) Alternator mm	9,5x1013	9,5x1013	9,5x1013	9,5x1013	9,5x850
Drive belt size b) PAS-AC mm	—	—	—	—	—
Drive belt tension a/b mm	2,5-3,5	2,5-3,5	2,5-3,5	2,5-3,5	5-6
Carburettor/Injection system Make	Solex	Solex	Bosch	Solex	Weber
Type	32 DIS	32 DIS	L-Jetronic	32 DIS	32 DARA
Idle speed rpm	650±50	650±50	750±50	650±25	800±25
CO level at idle speed Vol % CO	1,0-2,5	1,0-2,5	1,5±0,75	1,0-2,5	2,0-2,5[1]
HC level at idle speed ppm	400/300	400/300	400/300	300	500/300
Oil temperature °C	60	60	60	60	60
Fast idle speed rpm	—	—	—	—	—
Choke valve gap mm	—	—	—	—	—
Throttle valve gap mm	0,75	0,75	—	—	1,4-1,6
Fuel pump delivery pressure bar	0,27-0,32	0,27-0,32	—	0,27-0,32	0,17-0,28
Filling capacities	—	—	—	—	—
Engine with filter Litres	4,5	4,5	4,5	4,5	4,25
Gearbox 4/5 speed Litres	2	2	2	2,0	2
Automatic (refill) Litres	—	—	—	—	6
Differential Litres	—	—	—	—	1,6AT
Cooling system Litres	6,3	6,3	6,3	6,3	7,5
Tightening torques Nm	Tightening torques in Newton metres - for lb.ft conversion see inside cover				
Cylinder head Stage 1	40	40	40	40	40
Stage 2	78-82	78-82	78-82	78-82	78-82
Stage 3	■20 min	■20 min	■20 min	■20 min	■20 min
Stage 4	●150 min	●150 min	●150 min	●2 hr 30 min	●150 min
Stage 5	□	□	□	□	□
Stage 6	78-82	78-82	78-82	78-82	78-82
Main bearings	65	65	65	65	65
Big end bearings	45	45	45	45	45
Flywheel	50	50	50	50	—
Spark plugs	—	—	—	—	—
Road wheels	80	80	80	80	60-80
Wheel alignment - front					
Load positioning (see page 3) o unladen	o	o	o	o	o
Toe-in (N/Neg = toe-out) mm	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1	1N±1	1 Neg±1
deg	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	0°10'N±10'	0°10'±10'
Camber deg	0°±30'	0°±30'	0°±30'	0°'30'	0°20'±30'
Castor deg	3°30'±30'	3°30'±30'	3°30'±30'	3°30'±30'	2°±30'[2]
King pin inclination (KPI) deg	13°±30'	13°±30'	13°±30'	13°±30'	13°±30'

Tightening torques: Note
1. lb.ft. conversion see inside cover
2. when symbols are shown against data, see special instructions on page 3.
□ slacken off.
■ run engine. min = minutes, hr = hours
● waiting time. min = minutes, hr = hours

Notes
[1]AT:625±25
[2]1981-1-2,5
[3](PAS:5°±30')







©Copyright Autodata Limited 1987

Reklame fra "Motortidende 1937.

Samme blad skrev også fra årets Frogner-utstilling:

"Renaultvognene er med rette blitt populære. De er sterke, bekvemt utstyrt, billige i bruk, og har fortrinlige kjøreegenskaper".

RENAULT

nye modeller utmerker sig ved smarte linjer, elegant utførelse, utmerket fjæring, sikkerhetsglass over alt, rummelig plass selv i de minste modeller, glimrende motor, lavt forbruk, rimelige priser.

En vogn De bør se før bestemmelse tas

A/S AUTOIMPORT

Akersgt. 7 - OSLO. Telefoner 11131, 21277

10.

CLUB RENAULT NORGE
NORSK DKW UNION
GAMMALSAABENS VENNER
NORSK MIKROBIL REGISTER
NORDISK IFA KLUBB
NORSK FIAT REGISTER

HISTORISKE SMÅBILERS LØP

LYSEREN - YTRE ENEBAKK

BILER OVER 20 ÅR
UNDER 1000 CCM.

TREFF TIL TUSEN 1996 .

Helgen 16. til 18. august gikk arrangementet av stablen på samme sted som i 95. Ved LYSEREN i Y. Enebakk, ca. 30 km. sydøst for Oslo.
TTT er etterhvert blitt tradisjon for mange, men det kommer alltid nye til. Det var det 9. som ble arrangert i år. Neste blir det vel 10 ÅRS jubileum!

I år, som ifjor, var vi begunstiget med det fineste sommervær en kan tenke seg. Sol og varmt.

Selve stedet, STEIN OG JOEDARBEIDERNES FERIEHJEM, er jo en en liten perle i seg selv. Stor fin campingplass, en del hytter og et hovedhus med alle nødvenige fasiliteter. Badeplass mangler heller ikke.
Allerede utover fredag ettermiddag begynte deltagerne å strømme på og alle ble ønsket velkommen i resepsjonen. Fikk sine etterhvert ettertraktende deltagerbevis, messingplate med innskriptsjon, og deltagerliste. Plasser ble anvist og kr. 150 i deltageravgift ble betalt. BILLIG OG BRA!
FREDAGSKVELDEN blir for mange å betrakte som LILLE JULEAFTEN med mange kjente og mange fine biler. Det blir grilling og prat til langt på kveld, - særlig på en slik sommerkveld som iår.

LØRDAG - er jo liksom den store dagen. Like fint vær og alt lå til rette for en STOR dag, - og det ble det. I alt nærmere 100 deltagere møtte fram til start. Alle koste seg, ingen hadde grunn til å stresse for det var start først kl 12.30, og før det var pølse m/ lompe!
Det nærmet seg start og alle måtte gjøre seg klare for det var kun 1 min. mellom hver som skulle avgårde. Det var sikkert nødvendig med så mange deltagere. Løypa gikk i distriktet rund om med besøk på bl.a. Solbergfoss Kraftstasjon ved Glomma. Fin, variert løype, ca. 65 km. med innlagte poster og oppgaver under vegs. Arrangørene skal ha ros for grei kjøreordre, det er spesiellt fint for de som kjører alene.
Når så mange samles, blir det jo en utrolig mengde med mye "rart" lite og gammelt som det jo skal være - under 1000 ccm og eldre enn 20 år.
I år var det også innslag fra Danmark, en liten Loyd som hadde kjempet seg opp til det høye nord. Fra Nederland kom en Renault R8,

TREFF TIL TUSEN, forts.

- som forøvrig fikk pris for fin bil. OG SÅ KOM SVENSKENE med sine Renault R4 - tror det var 11 biler denne gangen. Parkerer i stjerne formasjon og slår opp et kjempetelt i mitten. Her spises, drikkes og soves! Et festelig innslag i sømmelige former.
Som medlem av CRN kunne vi konstantere at VI var meget godt representert på deltagerlisten. Vi talt til 13 Renaultekvipasjer og det var en stor prosent. I tillegg kom alle svenskene, med sin firere, dog utenfor "konkuranse", men de satte sitt preg på det hele!

Etter innkomst, og liten pause, ble det premieutdeling! Alltid pop det!

Så ble den store fellsgrillen tent, BAR GOELETTE åpnet! Nytt innslag av året som ble meget populært, så vidt vi kunne bedømme.
Deltagerne samles med sine bord og stoler, sommerkoteletter, pølser og biffer med alt nødvendig tilbehør - finer går det ikke an å ha det.
Søndagen blir vanligvis brukt til forberedelser for hjemreise og deltagerne forsvinner etterhvert med sine små, hver til sin kant.

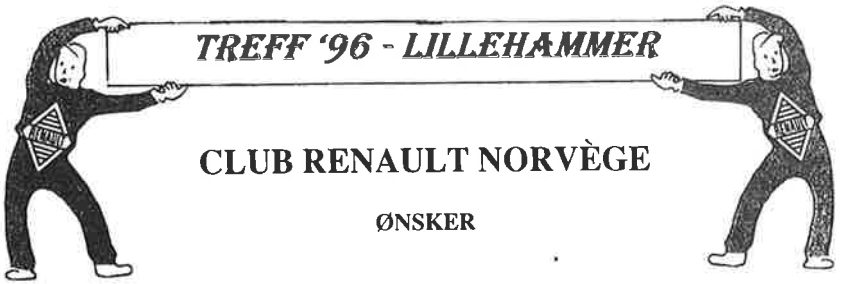
VI TAKKER IGJEN FOR ET FINT ARRANGEMENT - OG SIER PÅ ARRANGØRENES VEGNE: VELKOMMEN IGJEN I 97 - 10 ÅRS JUBILEUM!

kn.

---

29 Søndag Sunday September September

STORE DAGER I TRONDHEIM OG PÅ HADELAND. SETT AV SØNDAGEN!



CLUB RENAULT NORVÈGE

ØNSKER

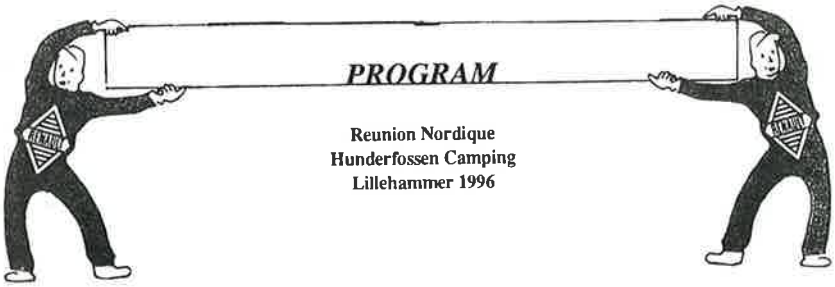
VELKOMMEN
TIL
HUNDERFOSSSEN

Innhold

Side 1	Velkommen
2	Program
3	Sekretæriat
4	Kart
5	Praktisk informasjon
6	Kart til kjøretur
7	Andre aktiviteter
8	Stemmesedler
9	Deltagerliste
10	Deltagerliste
11	Sponsorer

DET LIGGER ENORMT MED ARBEIDE MED Å FÅ ET SÅ STORT ARRANGEMENT, REUNION NORDIQUE, I HAVN. DELTAGERE OG RESTEN AV CRN MÅ BARE TA HATTEN AV - OG TAKKE FOR FINT ARRANGE MENT! FOR Å FÅ EN SLIK KLUBB TIL Å FUNGERE ER DET HELT NØDVENDIG AT NOEN SVINGER SEG! VI GJENGIR LITT FRA PROGRAMMETS INNHOLD, SOM KANSKJE "FORTELLER" LITT OM HVA SOM FORGIKK. DET VAR STOR DELTAGELSE, MEN KANSKJE NOEN ANGRER PÅ AT DE IKKE MELDTE SEG PÅ? - DET BLIR NYTT TREFF I 97! - MEN SANSYN-LIGVIST IKKE SÅ OMFANGSRIKT , MEN LIKE HYGGELIG FOR DET.

Døgnbetjent telefon i sekretæriatet: 900 87 679.



PROGRAM

Reunion Nordique
Hunderfossen Camping
Lillehammer 1996

FREDAG 5. JULI

Fra	12.00	Innsjekking - hyttene er tilgjengelig fra kl 15.00.
	20.00	Grillen tennes - den stilles til disposisjon for de som måtte ønske å lage seg mat.

LØRDAG 6. JULI

11.00	Avreise til utsiktspunkt - enkel servering underveis. Turen tar ca to timer.
16.30	Concours de charmé.
17.30	Landskamp - fremmøte ved Pub Goelette.
19.00	Middag - vi samles rundt grillen.
	Premieutdeling mot slutten av middagen.

SØNDAG 7. JULI

12.00	Utsjekking.

RENAULT: Det blir mye gammelt å se på Nordisk Renault Treff i helga. Husker du for eksempel denne, som i 1960 kostet 13.000 kroner?

Årgangstreff på Hunderfossen

Av MONIKA SØBERG

HUNDERFOSSEN: I helga blir det gammel årgang Renault å se på Hunderfossen Camping. Club Renault Norvège samler til Nordisk Renault Treff.

Nær hundre biler fra samtlige nordiske land pluss Nederland er meldt på til treffet. De fleste bilene er fra 50 og 60-tallet.

- Modellene 4CV, Dauphine, 8 og 10, Fregate, Floride, og Caravelle, og mange andre mer eller mindre kjente varianter vil komme langveisfra, lover Egil Otter som er arrangøransvarlig - og eieren av en -61 Dauphine.

Lørdag blir det kolonnekjøring til fjells i krabbegir, via Nermo med kafferast på Pellestova. Utpå ettermiddagen blir det utstilling, Concours de Charme, med premiering. Til utstillingen er selvsagt alle gammelbilnostalgikere velkommen. Kanskje blir det par biler til salgs også?

Ny rekord

Premieringen er neppe særlig tradisjonell. Deltakeren som er lengst reisende premieres, og premie blir det også til den som har hatt mest trøbbel på vegen (!). Konkurransen «hvor mange personer kan stappes inn i en Renault fire» lover også premie Man satser selvsagt på å slå rekorden som ble satt i fjor. Da var 17 personer plassert i en slik bil. Får bare håpe at det ikke går sport i å stable like mange i bilen før man reiser ut på tur.

DAGNINGEN 5.7.96.

LILLEHAMMER TILSKUER
05.07.1996.

Denne Renaulten, som i 1960 kostet 13.000 kroner, og mange andre gammelbilgodbiter blir å finne på Hunderfossen Camping i helga.

Edel årgang Renault på Hunderfossen

I helga samles frankofile gammelbilentusiaster fra samtlige nordiske land samt Nederland til Renault-treff på Hunderfossen Camping. Nær hundre biler er påmeldt. De fleste er modeller fra 1950- og 60-tallet.

– Modellene 4CV, Dauphine, 8 og 10, Fregate, Floride, Caravelle og mange mer eller mindre kjente varianter vil komme langveis fra, sier arrangøransvarlig og eier av en -61 Dauphine, Egil Otter.

Lørdag blir det kolonnekjøring til fjells i krabbegir med kafferast på Pellestova. Om ettermiddagen blir det Concours de Charme, med andre ord utstilling og premiering.

– Her er naturligvis enhver gammelbilnostalgiker hjertelig velkommen. Kanskje er det et par biler til salgs også, sier Otter. På utstillingen premieres bilene etter kriterier som «lengst reisende» og «mest trøbbel på vegen». Konkurranser av typen «hvor mange personer kan stappes inn i en Renault 4» stiller i samme klasse som «flotteste bil».

– Fjorårets rekord på 17 personer, satt i Uppsala, skal slås, sier Egil Otter. Med utgangspunkt i familiehytta ved Nordseter utforsket han på 1960-tallet de fleste seterveier mellom Lillehammer og Rondane fra baksetet av nettopp en Dauphine.

Helgens Nordisk Renault Treff arrangeres forøvrig av den norske bilklubben med det velklingende navnet Club Renault Norvége.

REUNION NORDIQUE - NORDISK RENAULTTREFF
PÅ HUNDERFOSSEN 96.

DET BLE ET GIGANTISK TREFF MED BORTIMOT 100 DELTAGENDE RENAULTER. DÅRLIG VÆR PÅ FRAMMØTE DAGEN, MEN PRAKTFULLT VÆR PÅ LØRDAG. DET GJORDE "FJELLTUREN" TIL PELLESTOVA TIL EN OPPLEVELS. SPESIELLT DA FOR VÅRE UTENLANDSKE GJESTER. - SE OGSÅ ANNET OM TREFFET I BULLETIN 3/96.

I bilcross er de fleste svært spente når budene på bilene blir lest opp etter løpet er ferdigkjørt. Men ikke 57 år gamle Olav Groven fra Lysaker rett utenfor Oslo. For han tar det hele med ro og laster trygt opp gang på gang. Men så har han satset på en bil som ingen andre tør kjøpe - en Renault Dauphine 1962 modell som er reinspikka bastard!

Etter å ha vært på det første bilcrossløpet i Norge på Hakavik i 1981, tente Olav Groven fullstendig på bilcross og satte i gang å bygge selv. Han gjorde som de fleste og satset på kjente bilmerker. Men som de fleste andre, mistet han dem etter tur.

KJØPER STADIG NYTT

Olav deler verksted med Ragnar Engen som kjører Skoda med Volvomotor, og Morten Myhrmoen som kjører VW, men de må stadig kjøpe eller bygge nytt etter å ha mistet bilene.

- Men ikke jeg, for jeg kommer hjem med det gamle «drælet» hver gang, og jeg har aldri mista noen bil etter jeg begynte med denne, sier han. Dette kommer av at han har satset på en noe uvanlig og sjelden bil innen motorsport, nemlig en Renault Dauphine 1962 modell. Men at han satset på denne type bil var ganske tilfeldig.

- Jeg kom i kontakt med en som restaurerte en i 1987. Jeg fikk et skall og bygde opp denne. I første løpet jeg stilte opp, traff jeg en teknisk kontrollant som var veteran-fanatiker, og gjett om han ble forbannet, sier han.

«Skulle tatt deg med ut i skauen og rundbanket deg.» sa han til meg. Han fant på alt mulig, og jeg fikk kjøreforbud da jeg manglet en sikkerhetsventil på tanken. Dette er også første og eneste gangen jeg har blitt nektet å starte, forteller Olav, som legger til at dette objektet ikke var noe å restaurere. Denne bilen holdt i svært mange løp og ligger nå henslengt på taket inne i verkstedet som delebil, men fortsatt er det Dauphine Olav kjører.

PÅ TAKET

De første årene med Dauphine endte som regel på taket, siden bilen har svært dårlige kjøreegenskaper. De ble ikke noe bedre med en stor og tung motor som ble montert.

- Huff, jeg rulla mye, og har ikke tall på hvor mange ganger jeg har gått rundt. Men nå har det gått bra et par - tre år etter at jeg bygde om bakstillinga og satte på bredere dekk. Men jeg husker spesielt en episode, sier Olav og flirer godt.

- Det var på et løp på Mysen en gang hvor jeg rullet i første sving. Der-

TEKNISK VIDUNDER FRA 1962

Olav Groven (57) frykter ikke oppkjøpere på sin gamle Renault Dauphine!

VET IKKE AT DET ER SOMMER: Hjernen forstår ikke at det er sommer sier Olav og forsøker å finne ut av feilen. Men det kan ikke være lett i dette virvaret!

med ble det omstart, og trur du ikke jeg rullet på samme sted, men landet på hjula. Dermed fortsatte jeg, og pinadø rulla jeg ikke lgjen! Jeg tror alle husker det løpet. Men dette går ikke i dag, sier han rolig.

240 LØP

Til nå har han kjørt over 240 løp med bilcross, og fikk også en ekstrapokal da han passerte 200 kjørte løp. Til tross for alle rullingene har det gått bra, men han kan også fortelle om en gang han ble småskadet.

- Da rullet jeg også, og da det rok noe forferdelig der bak, trodde jeg det brant. Jeg «rappa» ut sideruta med albuen for å komme fort ut og skar meg opp. Men da jeg kom ut, så jeg at frontruta var borte og brannen - det var bare oljerøyk.

TEKNISK

Hver gang Olav kommer til teknisk kontroll, blir det fullt oppstyr på grunn av hans merkelige løsninger. Kontrollørene kiør seg i hodet. Det er kanskje ikke så rart, for titter man opp i motorrommet, er det et virvar av ledninger, slanger og ståltråd. Og ser man nærmere på bakstillingen, er denne festet med en svær kjetting! En gang var det til og med folk fra Sportsnemden for å fotografere bilen og vise den frem som et skrekkeksempel!

- Jo, det er mye rare tekniske løsninger her, men den var verre før. Dette er en rein bastard hvor det meste er lagd sjæl på billigst mulig måte. Selve bilen er en 1962 modell, og gearkasse er Renault, mens motoren kommer fra en Opel. Det er faktisk en 2,2 liter, legger han til. - Svinghjulet kommer fra en VW. Da jeg monterte det, var jeg ikke nøye nok og fikk kun festet tre av fire skruer. Travelt som jeg hadde det ble jeg fristet da sveiseapparatet sto fremme, og sveiset fast hele dritten. Det var nok litt dumt det der, sier han ettertenksom.

GIR OPP...?

FORTSETTER NESTE SIDE...

KOMMER ALLTID TILBAKE: Morten (til venstre) vurderer å kutte ut VW og gå over til Hillman som han har stående, mens Ragnar satser på sin Skoda, som han sikkert ikke får ha i fred lenge. -Men jeg kommer alltid tilbake med det gamle «drivelet» sier Olav (til høyre).

Det er mange som har vært og kikket på bilen. De har vurdert å kjøpe den på grunn av motoren, for bilen går egentlig fælt. Men ved nærmere ettersyn, kvier de fleste seg når de oppdager at det meste er sveiset fast, og ingenting skrudd.

- Sikkerheten er jeg svært noye med, selv om resten ser fælt ut. Soren jeg får den ikke til å gå skikkelig, utbryter han plutselig og flytter på endel løse ledninger som er festet med stålтråd og tape. Det må være hjernen som tror det er minus 30 kuldegrader ute, og jeg driver å utforsker dette nå. Tror det er noe overslag. Driver å funderer fælt på hva galt det kan være, sier han, og forteller videre om en annen løsning han en gang hadde.

- Da hadde jeg festet en kjetting mellom taket og ned til håndbrekket, for jeg rekker ikke å bruke brekket på vanlig måte. Dermed kunne jeg bare slå albuen bort i kjettingen når jeg skulle bruke brekket. Du kan tru de lurte fælt, let han.

TUNGKJØRT

Olav forteller at bilen er svært vanskelig å kjøre i og med at den er baktung. Han har vurdert å bytte ut den tunge Opelmotoren med en lettere Renault motor.

- Den er jævlig startrask, og jeg kommer raskt ut. Men plutselig vil bilen gå helt andre veier enn jeg hadde tenkt meg, og da oppstår det fort situasjoner.

Det er ikke få ganger Olav har vært hos dommerne og fortalt at det er hans feil at konkurrentene har kjørt på ham, og at de ikke skulle hatt svartflagg. En annen ting med bilen er at den vrir seg, og når Olav skal geare over, blir det ofte bomgearing.

H-LISENS

Jeg har ikke tall på hvor mange gan ger jeg har bomgearet, sier 57 åringen. Han startet med motorsport allerede i 1964 med H-lisens. De første årene var det mye kjøring på Bjerkebanen, Drammen og andre tilsvarende baner. Han kjørte sammen med kjente kjørere som Schea, Gudim og Moseby. Bilmerket var Volvo PV, men han brukte også en Ford Capri. Etter dette kjøpte han en bil etter Tore H. Bratlie, men denne endte sine dager som totalvrak på et løp på Hellerstad på Dal.

TEKNISKE FINURLIGHETER: Olav har ikke rullet de to tre siste årene etter at han bygde om bakstillingen. Mon tro hva Renault konstruktørene ville sagt om denne løsningen.

- Årsaken til at jeg kjører bilcross, er fordi jeg synes dette er moro - og så er det jo artig å få frem guttungen i meg igjen. Jeg har alltid en heatseier, så begynner elendigheta. Er det ikke meg, så er det bilen. Men det er jo ekstra spenning hver gang; Hvor lenge holde'rn denne gangen?

LANDSFINALER

Han har kjørt alle landsfinaler så nær som to.

- Det vekker jo en del oppsikt, sier Olav som ikke har planer om å trappe ned, selv om resten av familien ikke har den helt store sansen for Olav's store fritidsbeskjeftigelse.

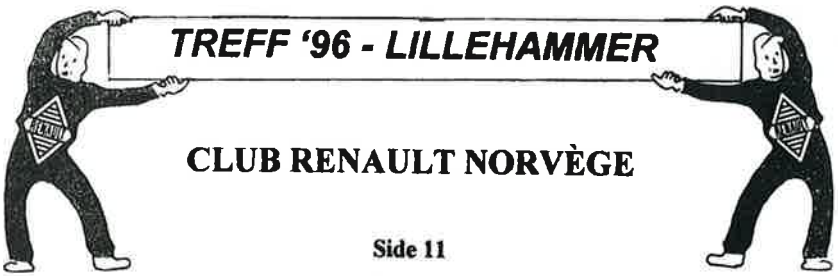
- Jeg kjører nesten hver helg, noe jeg har gjort i 10 - 12 år, jeg har hatt det mye moro. Det er vel ikke en bane fra Mo i rana til Kristiansand jeg ikke har vært innom, sier Olav, som nesten gleder seg til å bli pensjonist.

- Da får jeg enda bedre tid til å skru sier han, men er noe betenkt over utviklingen i bilcrossen.

- Det begynner å bli litt for mye hester å. Jeg er livredd at det skal skje en alvorlig ulykke innen bilcross. Da er det drepen for sporten, sier han alvorlig.

Plutselig utbryter han - Skal ta dem i år - jeg gir meg ikke før!

Tekst og Foto: Jan A. Holshagen



CLUB RENAULT NORVÈGE

Sponsorer

Vi vil gjerne anbefale og takke følgende bedrifter som har vært med på å gjøre dette treffet mulig:

Volvo Personbiler Norge AS
Shell
Michelen
Isberg AS
Blåtind
NAF
Motul
Norsk Motorveteran
Classic Motor Magasin
Andersen Consulting ANS

En stor takk går også til Hunderfossen Turistsenter og Hunderfossen Camping for godt samarbeid og for deres gjestfrihet.

MOTORMUSEET
BIL • MOTORSYKKEL • MILJØ
STRØMMEN STORSENTER

Strømmen, juni 1996

STRØMMENLØPET - SØNDAG 22. SEPTEMBER 1996

Også i år arrangerer Motormuseet på Strømmen Storsenter **STRØMMENLØPET.**

Start er som vanlig på Motormuseet. Løypa går i naturskjønne omgivelser på Romerike.

Vi legger opp til et par praktiske poster ved start og mål, men ingen praktiske kjøreøvelser i løypa. Poster blir det likevel : Løpet går nemlig som et lett rebusløp, hvor det er om å gjøre å finne postene ved å løse rebusene. Rebusene er lette, slik at det ikke er nødvendig å være født og oppvokst på Romerike for å kunne delta og ha det morsomt. Alle deltakerne får utlevert et kart, og svaret på rebusene (og dermed postene) er navn du finner på kartet. Skulle du likevel få problemer, er det bare å åpne oppgavekonvolutten. Svaret ligger nemlig inne i den konvolutten du får ulevert ved hver post. Hørtes dette vanskelig ut ? Meld deg på, og se hvor lett det er !

Ta med deg nistekurv, for midtvegs i løypa legger vi inn tid til en hyggelig rast.

Deltakende kjøretøyer må være minst 21 år gamle (altså produert i 1975 eller tidligere). De må være registrert og i tilnærmet original stand (prøveskilt godtas ikke).

Startkontingent er kr. 100 pr. deltakende kjøretøy. Kontingenten inkluderer adgang til Motormuseet for fører og alle passasjerer.

Påmeldings- og betalingsfrist er 31. august, etteranmeldte må betale kr. 150. Sett pengene inn på Motormuseets bankgirokonto 6203 05 08713

OBS : Alle deltakerne får de samme oppgavene, men rekkefølgen på oppgavene/postene varierer. Så dersom du er avhengig av å kjøre samme retning som en annen deltaker, må du gjøre oppmerksom på det ved påmeldingen !

Har du spørsmål ? Kontakt :

Motormuseet Tlf. 63 80 23 10 (mandag - fredag kl. 17.00 - 20.00)

TOMMELTOTTEN 96

RESTAURERINGSMESSE FOR KJØRETØY ENTUSIASTER PÅ MOTORMUSÉET STRØMMEN STORSENTER

LØRDAG 5 OKTOBER og SØNDAG 6 OKTOBER

Har du problemer med restaureringen ?

Har du problemer med det daglige vedlikeholdet ?

Trenger du nytt verktøy eller kansje bare litt råd og tips for å komme videre med restaureringen ? Da er TOMMELTOTTEN noe for deg.

Møt fagfolkene innen de fleste aktuelle områdene når det gjelder restaurering, etc.

Fra kl. 10.00 til kl. 16.00 begge dager.

Entré: Voksne kr. 30.- Barn/Honnør kr 10.-

Motormuseét finner du på Strømmen Storsenter, under REMA1000 på baksiden av selve senteret, Støperivn. 5 2010 Strømmen . Tlf 63802310

BIL markedet

RENAULTMOTOR, 30 TALLS, TIL SALGS!
Type 603, 4 trinns gearkasse.
RENAULT GORDINI 1965, blå, men mye rust!
Brukt til sist på 70 tallet.
Telef. 75770248, ROY LANGVELL.

RENAULT R16 TS/75 MOD. TIL SALGS.
I daglig drift. Nye dekk, nye bremser, nytt eksosanlegg. Interiør som nytt - mørk grå velur. Tilh.feste. Dårlig lakk. Årsavg. 96 er betalt. Pris kr. 3000 + vrakpant - eller bud!.
Telef. 22629992, eller kveld 67591682
Torgeir.

DELER TIL R8 - R10 til SALGS.
3 stk. skjermer til R10
1 stk. baklokk til R10
4 stk. BREDE skjermer til R8
4 stk. GOTTIFELGER, 7" og 9" x 13" NYE.
Farvede glass (alle sideruter) R8 - R10
Nytt. Ring TORGEIR - 22629992 - 67591682.

GEARKASSE TIL R8 - R10 ØNSKES KJØPT -
RING 611 67213 INGVAR BJERKE.

RENAULT R30 TS V6 SELGES.
Gått 200 000 km. Nye bremser, bremseslanger, helårsdekk. MÅ FIKSES NOE.
Selges grunnet plassmangel. Henv. Frode Herheim - t. arb. 56510977 eller privat 56520183, e. 18.30.

REPARASJONSHÅNDBOK, R1094 - R1095 .
Har en MANUEL DE REPARATION M.R.- 94 til salgs. Omfattende og detaljert med dansk tekst!
Ring Henry K. Breivik - 32760102.

TIL DAUPHINE 59 ønskes kjøpt:
- forstol, lys grå/hvit m/spetter
- pyntelist v. forskjerm
Bjørn - telef. 67543082.

---

74 R6 - delebil til salgs. Flott intr. - mørk blått. Koplett, motor går. KR. 2000. Knut, telef. 613.30060 (arb.)

RENAULT R10 GL/68 MOD. TIL SALGS.
Gått kun 6400 mil. Rust i forskjermer.
Kr. 8000.
Yngvar Arnestad, pb. 1401, 1400 SKI.
telef. 64945264 (10-17)
64945130 (pr.)
Evt. også interessert i å kjøpe H og V forskjerm til R10/68 mod.

RENAULT R17TS/76 MOD. LYS BLÅ MET. SELGES - Daglig drift i meget god stand. Motor trimmet hos Berg (Sverige)
PRISIDE: Kr. 15.000 - ROBERT , 22750349.

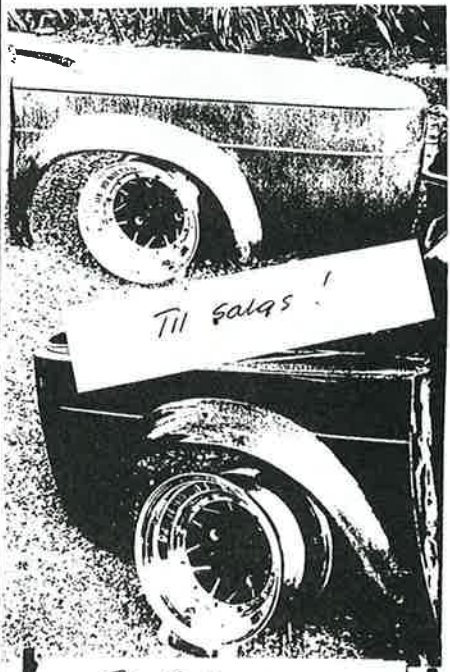
DELER TIL RENAULT R20 OG R30 TIL SALGS.

R30 TX grill - 81	kr.	500
R20/R30 forskjermer h og v		
14" hjul, a	kr.	700
R30 TS/TX støtfanger bak	kr.	400
4 stk. R30TX alu.felger 14"	kr.	1500
Dobbelfarvet og div. farvede ruter.		
1 stk. kompl. grått int. R30/80m.		1000
1 " " blått " ! "		1000
1 " " blått " R30/77 "		1000
2 stk. R30 delemotorer kr. 100 ved hent.		
OBS! 30TS motor m/ toforgassersystem, motoren er overhalt og ser ut nesten som nye! Prisen blir vi enige om!		
Panser til 20/30	"	150
Bakluke 20/30	"	150
- masser av lister og chrome og gummi.		
El. soltak	"	450
4 trinns gearkasse R30	"	150
Divers lykter 20/30		

ALT GÅR RIMLIG GR. PLASSMANGEL - Jeg bor på Kongsberg. Telef. 32736517 eller
92057129
TOM STALLVIK.

R17TS/77 MOD. TIL SALGS.
GOD BIL I DAGLIG DRIFT, IKKE RUST, BRA KAROSSERI, GOD TEKN. STAND MEN NOEN MINDRE MANGLER. ENDEL NYE DELER ER SKIFTET INN. Litt. og endel deler følger med. Bilen er BLÅ. + Verkstedh.bok R15/17 - 72 -79.
Nils Petter Espeland - telef. 55196229.

BIL markedet



Til R-8

4st. Gottifelger +
4st. brede sjermer.
Kr. 7000,-

Tlf: 22629992 dag.
" 67591682 kveld
" 92247017 bil.

Torgeir

RENAULT R5 ALPIN TURBO DELEBIL/OBJEKT?
- KOMPLETT, DOG UTEN MOTOR. MOTOR KAN EVENTUELLT SKAFFES!
- Fargen er GIFTGRØNN.

Har også fire orginale R5 ALPIN/TURBO felger, meget fine kr. 1000

RENAULT R21 TURBO ønskes kjøpt. Har du noe, eller kan du tips meg på noe.

RING SAURO - 22 16 67 93.

RENAULT R6 (R1181) - 76 MOD. TIL SALGS.

- SKJELDEN FIN BIL I DAGLIG DRIFT INNTIL DET SISTE. KUN 75000 KM. RØD OG MEGET PEN, - KJØRT AV DAME. MEGET LITE RUST. KOMPLETT. MÅ SES OG PRØVES! PRISANT. KR. 10.000.

TELEF. 61178206 (Enger) - GJØVIK.

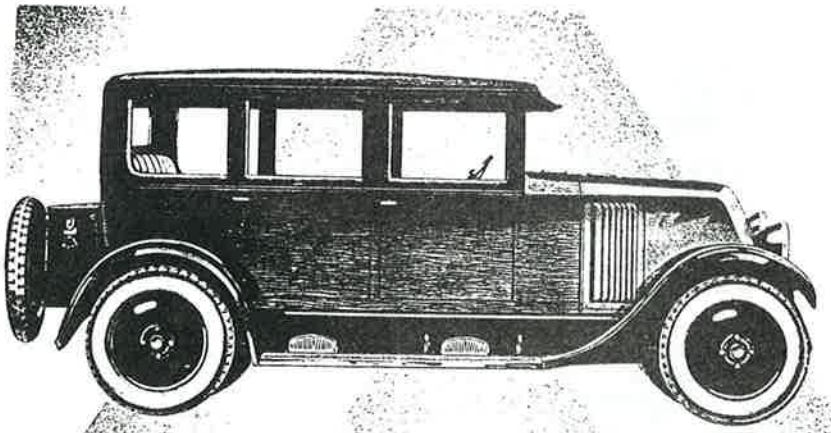
Front og forskjerm til RENAULT R10 til salgs. NYTT. Ring
Roger Halvorsen - 67 90 20 48.

RENAULT DAUPHINE 1962 - TIL SALGS.
RUSTFRI, MØRK BLÅ, KUN 69,500 KM. ORG. LAKK. KJØRBAR M/SKILTER OG PEN! 2 SKILTER. KUN TO EIERE. PRISANT. 25000.
Telef. 334 75714 - Oddvar Amundsen, 3220 Haukerød (Sandefjord)

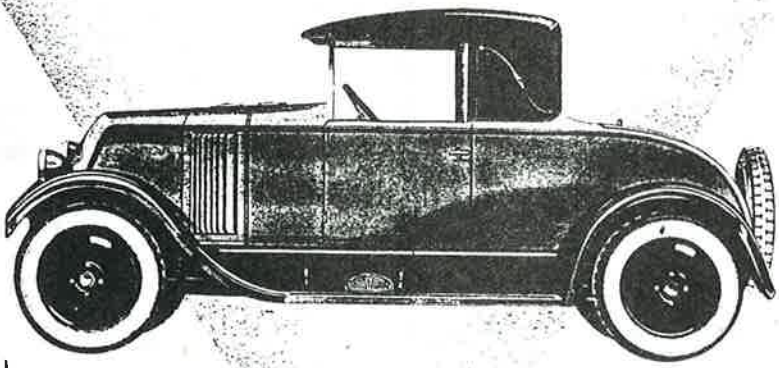
VV70 - R.5 ALPINE turbo - 1983 - 100 000 Kms mécanique TBE carrosserie BE intérieur TBE, pneus neufs, 2 disques nfs avec radio K7 immatriculée - PRIX : 5 000 Frs - Mr HEINER BABON TEL : (1) 43.00.49.07 visible Neuilly plaisance

VV71 - RENAULT 12 GORDINI - 06/73 - 60 000Kms origine certif. état impécable, arceaux- PRIX : 18 000 Frs - AUTO COURSE 86 - Eric GUERRIER - TEL : (1) 45.06.29.80 BUR.

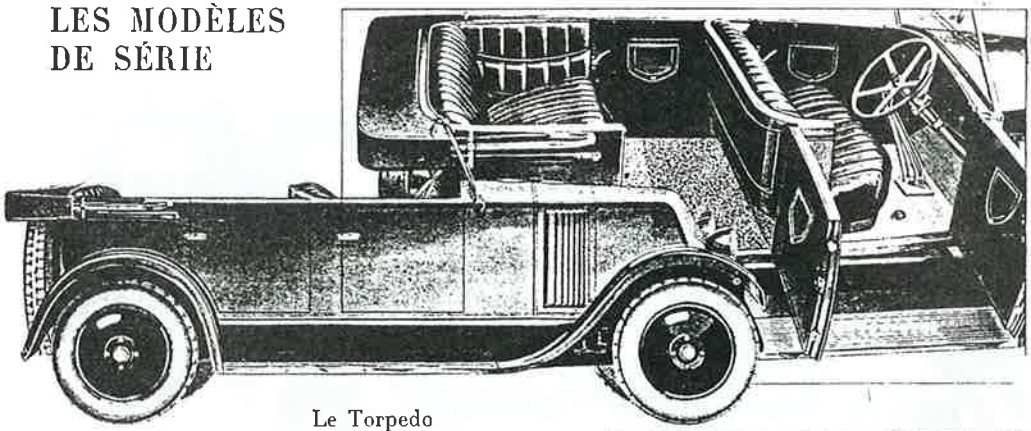
VV72 - R.5. ALPINE TURBO Mod. 1983 - 125 000 Kms bon état, peinture rouge, sellerie B.E. 14 000 Frs à débattre, vignette 96, 2 pneus AV Nfs, 2 Amort. AR Nfs Mr. DUPONT TEL : 47.49.41.22 DOM. 47.77.95.73 BUR.



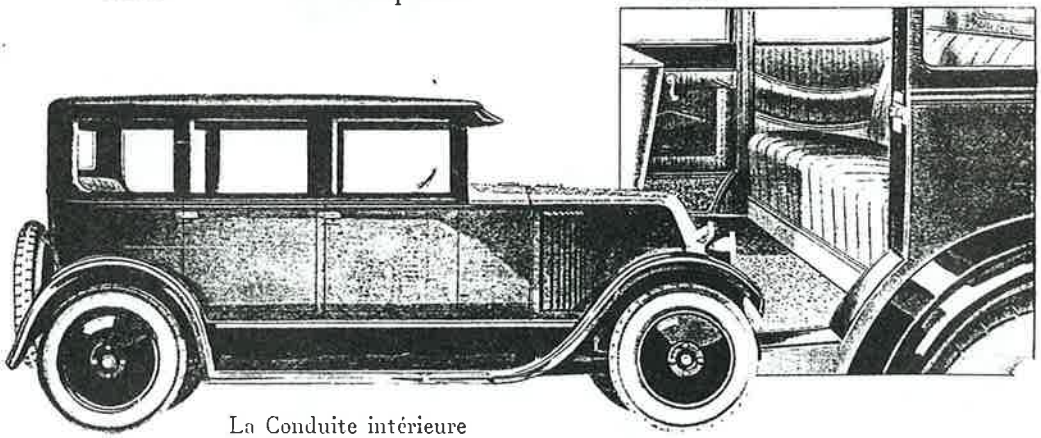
LES 10 CV
RENAULT



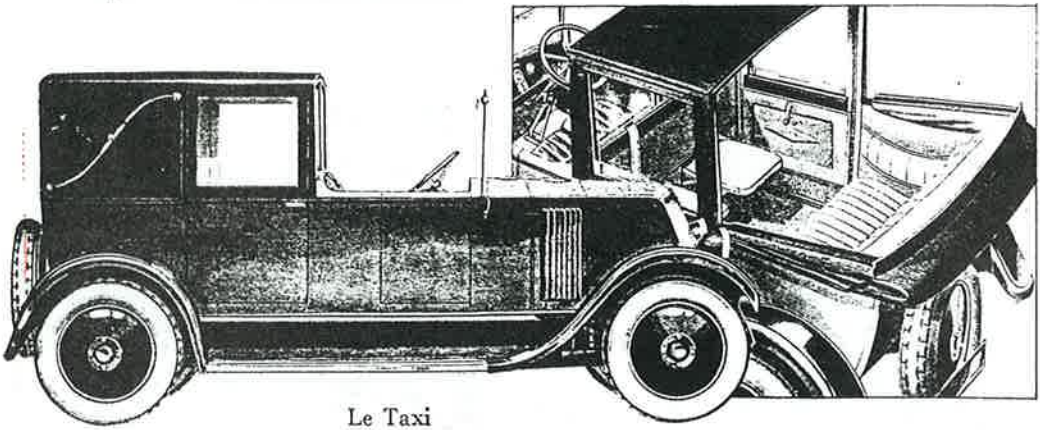
LES MODÈLES DE SÉRIE



Le Torpedo



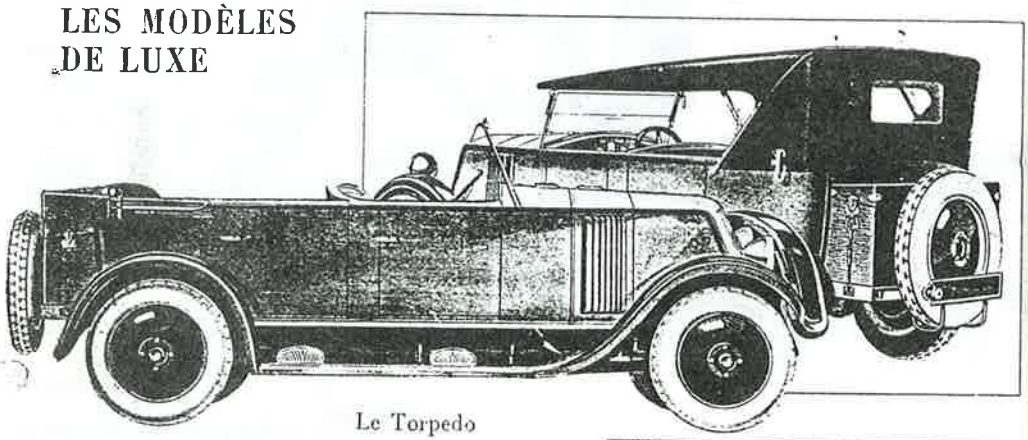
La Conduite intérieure



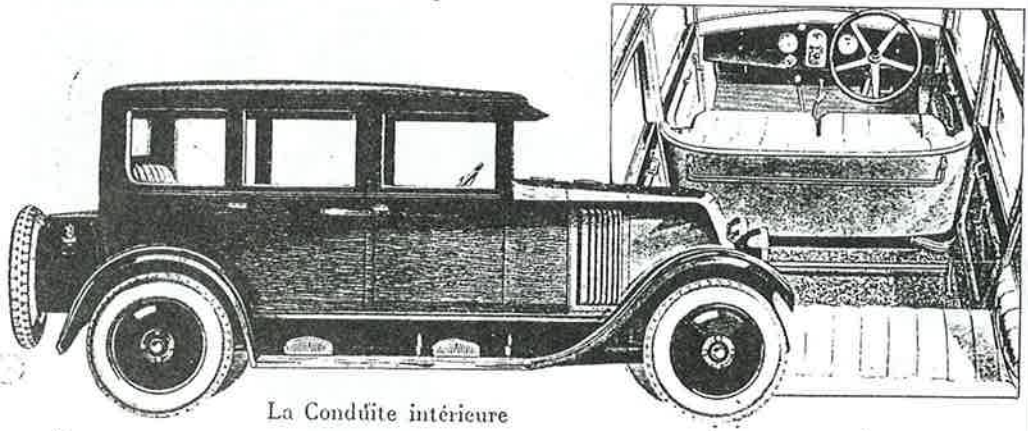
Le Taxi

LES 10 CV RENAULT

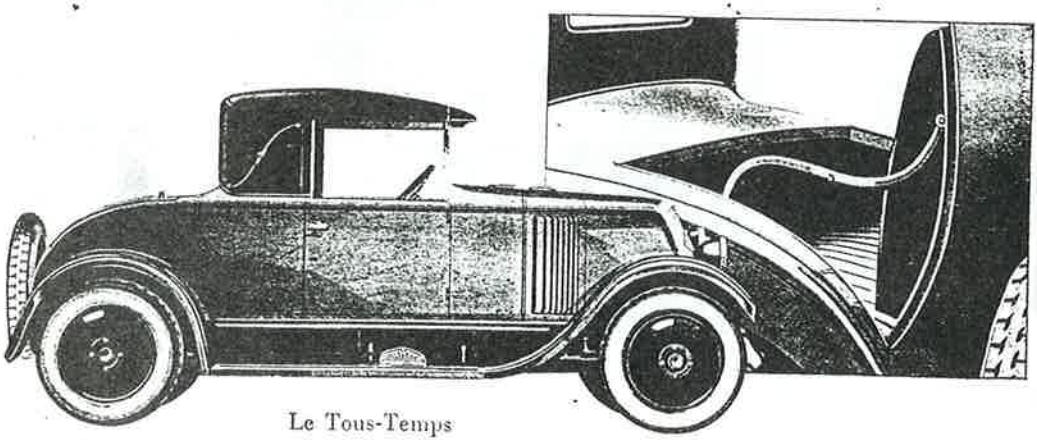
LES MODÈLES DE LUXE



Le Torpedo

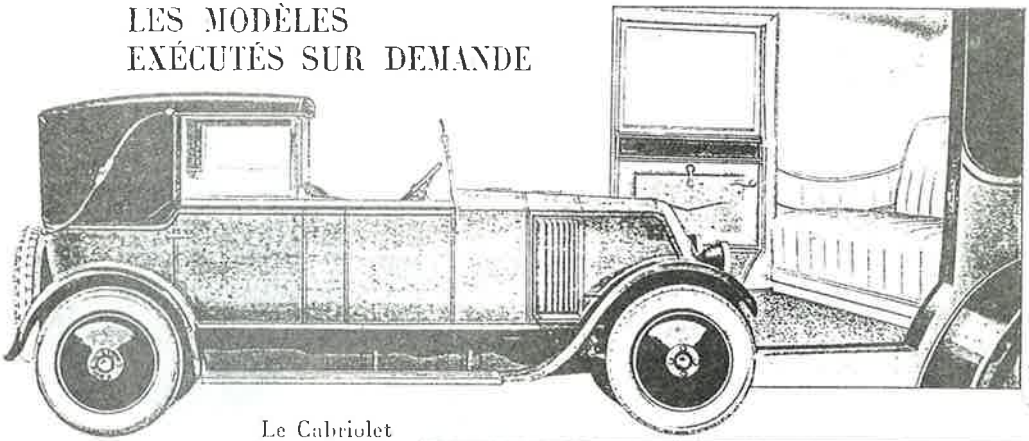


La Conduite intérieure

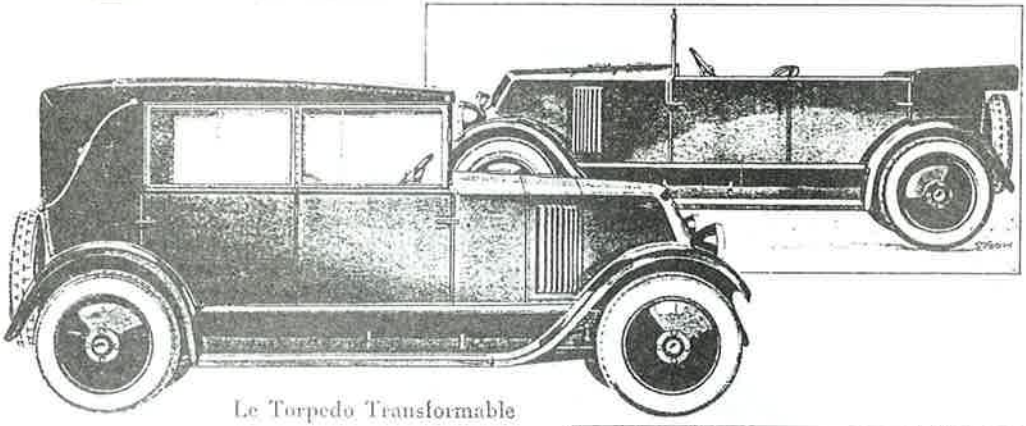


Le Tous-Temps

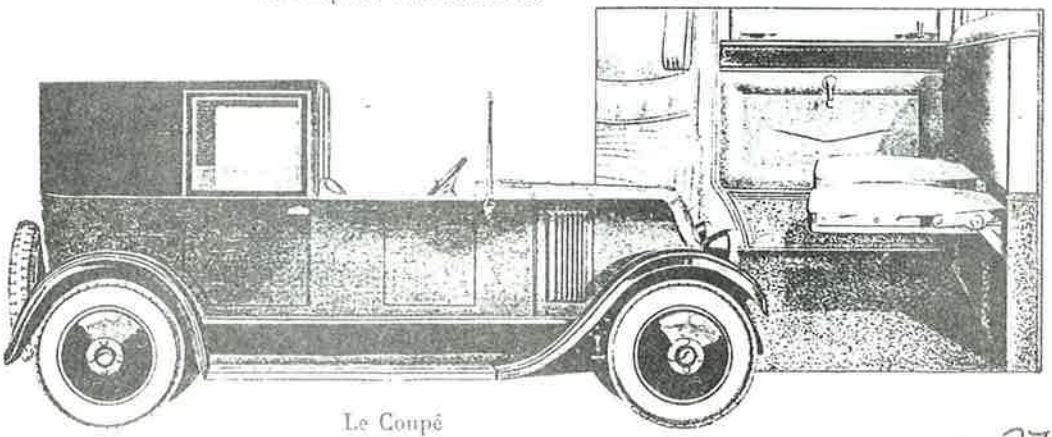
LES MODÈLES EXÉCUTÉS SUR DEMANDE



Le Cabriolet

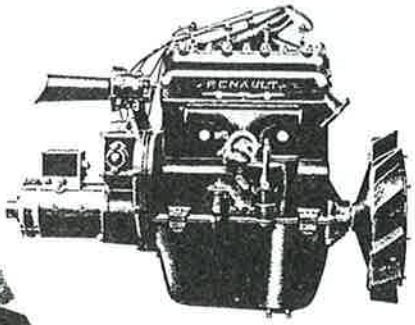


Le Torpedo Transformable



Le Coupé

LES QUALITÉS PRATIQUES DU CHASSIS

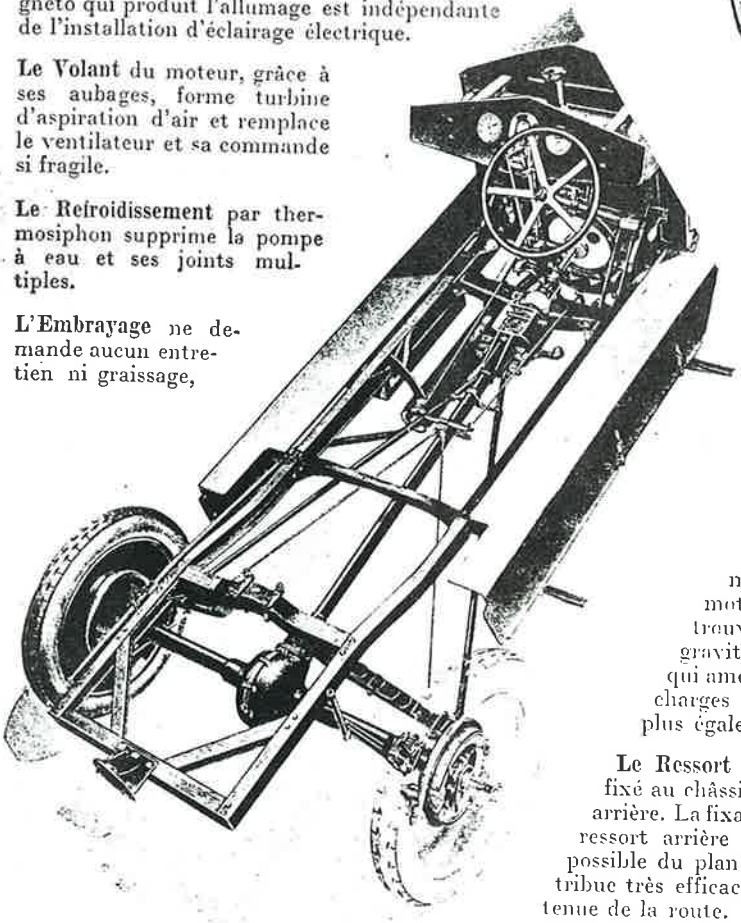


Le Moteur est un 4 cylindres de 75×120 m/m. avec culasse rapportée. Il est lancé par une dynastart qui fournit également le courant nécessaire à l'éclairage. Cette dynastart est actionnée directement par le vilebrequin au moyen d'un accouplement élastique et sans l'intermédiaire d'aucune chaîne ni d'aucun engrenage. La magnéto qui produit l'allumage est indépendante de l'installation d'éclairage électrique.

Le Volant du moteur, grâce à ses aubages, forme turbine d'aspiration d'air et remplace le ventilateur et sa commande si fragile.

Le Refroidissement par thermosiphon supprime la pompe à eau et ses joints multiples.

L'Embrayage ne demande aucun entretien ni graissage, l'accouplement étant rendu élastique par l'interposition d'une garniture de caoutchouc entre la couronne à denture externe prévue sur le volant et le plateau denté dans lequel il s'emboîte. L'ensemble de l'embrayage reste facilement démontable sans qu'on ait à toucher au moteur.



La Boîte de Vitesses est séparée du moteur ce qui la rend facilement visitable et démontable. Eloignée du moteur, son poids se trouve reporté au centre de gravité du châssis, position qui améliore la répartition des charges et rend la suspension plus égale.

Le Ressort transversal arrière est fixé au châssis pour alléger l'essieu arrière. La fixation des extrémités du ressort arrière a lieu aussi près que possible du plan des roues ce qui contribue très efficacement à améliorer la tenue de la route.

LE CAPOT RENAULT PRÉSENTE LES AVANTAGES SUIVANTS:

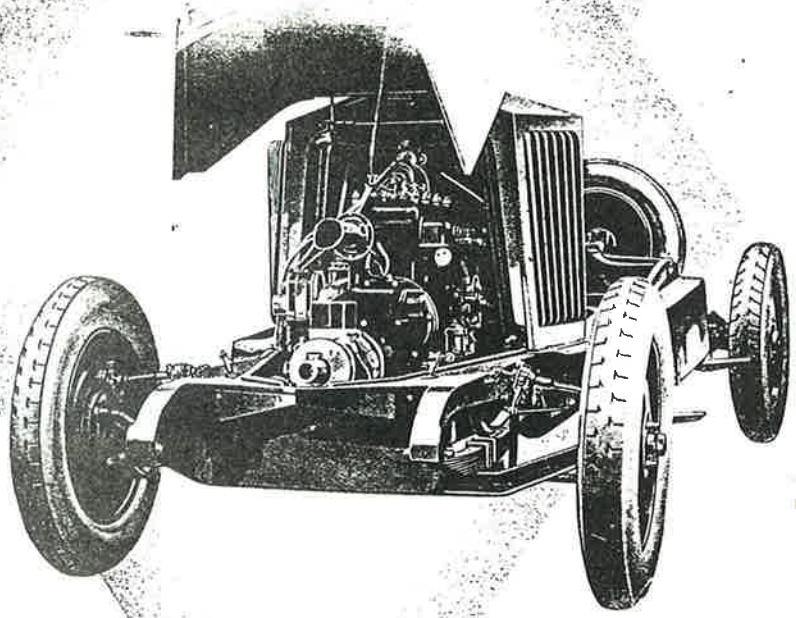
1° il place le radiateur à l'abri des chocs et des accidents.

2° il supprime le ventilateur et sa courroie.

3° il rend plus accessibles les organes du moteur.

4° il préserve de la pluie et de la poussière la magnéto, le carburateur et même les cylindres, l'air qui traverse le radiateur à l'arrière du moteur étant aspiré et chassé immédiatement par le volant qui forme turbine d'aspiration.

5° il donne aux voitures Renault un cachet bien particulier et amorce élégamment l'impeccable ligne des carrosseries.

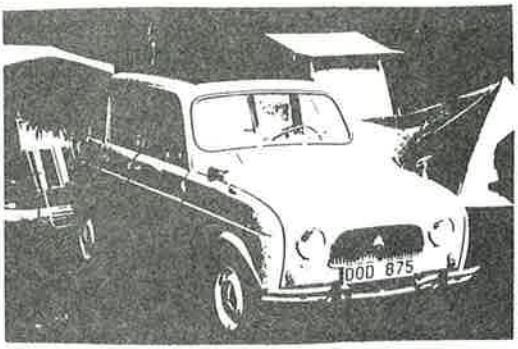


CRN – I TRONDHEIM – HØSTTREFF SØNDAG 29. SEPT

SØNDAG, 29. SEPT. KL. 12 SAMLES VI MED KONE (ER) OG BARN – OG RENAULTEN SELVFØLGELIG. DET BLIR HYGGETUR I FINT VÆR! VI STARTER FRA BOHUS MØBELSENTER (VIS A VIS SCANDIC HOTELL) PÅ MOHOLT.

EVT. FORSPØRSEL – RING OLAF 73 97 63 90.

VELKOMMEN!



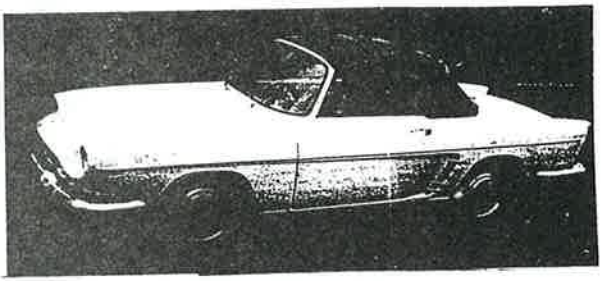
minnenas modeller

REDAKTÖR: ARNE A JANSSON

Har du själv haft en bil värd att minnas? Sänd in en bild och din egen berättelse till Vi Bilägare, Box 23600, 104 35 Stockholm. Märk kuvertet MINNENAS MODELLER.

Renault Floride

Förförisk och farlig



□□ Vacker och förförisk men farlig. Det är en passande sammanfattning om Renault Floride, den sportiga leksak som presenterades 1958 som 1959 års modell och som kom till Sverige i 1960 års tappning.

Under den vackra karossen – den fanns som coupé och som cabriolet/hard top – dolde sig en akterplacerad Dauphine-motor, det vill säga en fyrcylindrig toppventilare på 845 kubik. 40 hk i den lätta bilen gav en toppfart på omkring 125 km/tim och 0–100 tog omkring 20 sekunder. Det var alltså inget krutpaket, men bilen såg sportig och fräsig ut.

Grundmodellen var treväxlad med osynkroniserad etta, men praktiskt taget alla Floride som importerades till Sverige var fyrväxlade.

En annan egenhet med Sverige-bilarna var att de hade 12-volts el-system till skillnad från Europastandardens 6-volts. Det kalla landet i Norden krävde sådana grejer, ansåg man. Som alla Renault-modeller hade den s k Kanada-värme, ett stort värmepaket som räckte till i kylan.

Ursprungsmodellen kändes igen på luftintagen i bakskärmarna. Så länge Dauphine-motorn användes satt kylaren framför svansmotorn. När senare Floride S fick den litet större och vassare R8-motorn, som också användes i efterföljaren Renault Caravelle, hamnade kylaren längst bak och luftintagen försvann från bakskärmarna.

Floride var vacker men farlig. Svansmotor, svängaxlar och en relativt lång bil var ingen bra kombination. Alla höll sig inte på vägen när det gick undan och svängde. En journalistkollegas testkörning slutade till exempel i terrängen på Mälaröarna.

Men bilen var populär och eftertraktad. Christina Schollin var en av de mera bekanta ägarna.

Floride, som hade trumbromsar runt om, hängde med till 1963, då Caravelle kom med större motor, fyrväxlad helsynkroniserad växellåda och skivbromsar runt om. Men den var trots allt lika ironisk som föregångaren. Motorn satt fortfarande längst bak och gav en ogynnsam viktfördelning.

När Renault Floride kom till Sverige fick man betala cirka 11 000 kronor. På den tiden var det inte direkt billigt. Skönheten har sitt pris.

Än i dag finns ganska många Renault Floride i livet och vårdas på sommarvagarna. Bilen på bilden är Östersundsbon Assar Byströms. Den är likrom 70 procent av de Floride som hamnade i Sverige vit.

30.

C - B L A D

Vidar Nyen
2436 Våler i Solør
Solør

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

service

RENAULT
régie nationale

après-vente