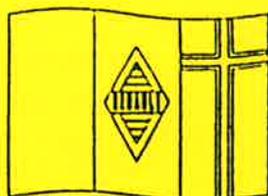
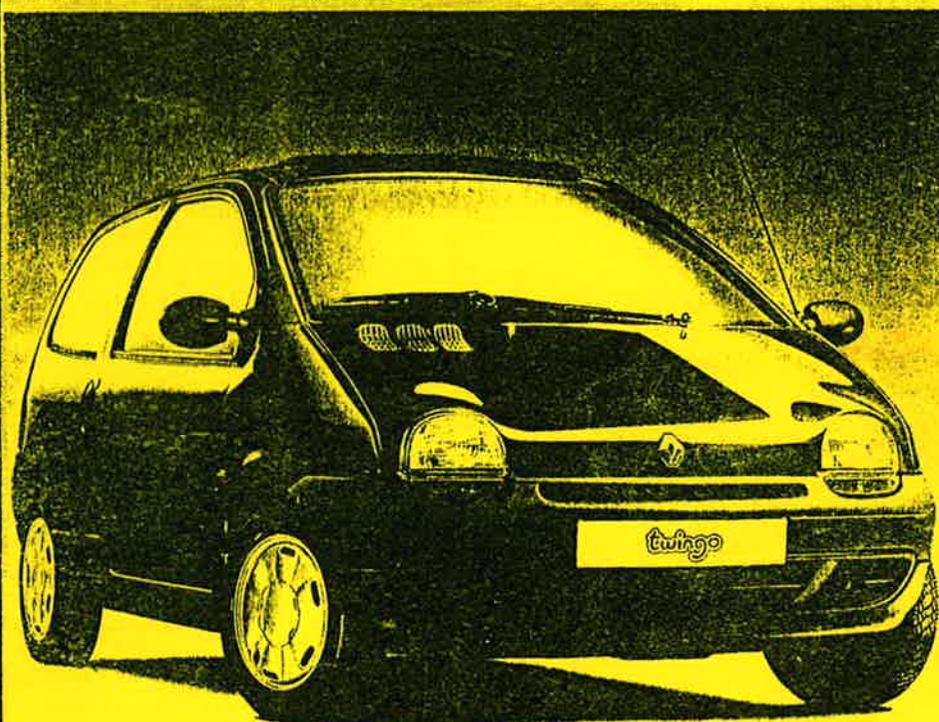


CRN

CLUB RENAULT NORVIGE



BULLETIN NR. 3/97



RENAULT Twingo



1986

CRN

CLUB RENAULT NORVEGE



1986



1921

GREIT Å VITE OM KLUBBEN (CRN). KLUBBEN BLE STARTET I 1986 OG ANTALL MEDLEMMER NÆRHER SEG 200. ALLE MED RENAULTER, ELLER SOM ER INTERESSERT I RENAULT, ER VELKOMMEN I KLUBBEN. ÅRSKONTINGENTEN ER KR. 200. KASSERER ER: OLAF DANIELSEN, STRINDHEIMVG. 6, 7045 TRONDHEIM. OLAF TREFFES PÅ TELEFON: 73 90 58 76 OG HAN TAR GJERNE IHOT NYE MEDL. FORMANN I CRN: SVEND DAHLE, SLEPENDVG.55, 1300 SANDVIKA. T. 67564757. NESTFORMANN: ASGEIR LARSEN, LERKEVEGEN 17, 1370 ASKER - T. 66902121. REDAKTØR FOR BULLETTIN: KNUT NØKLEBY, GRINDÆKERVEGEN 9, 2770 JAREN. TREFFES PÅ T. 61330060, MOB. 91117279 - TAR GJERNE IHOT STOFF TIL BULLETTIN OG KJØP/SALG. DELEKORDINATOR (NYOPPRSTTET I 95/96: JAN URKE, ILJORTEVEGEN 43, 2030 HANNESTAD. T. 63997095 p. - 63997095 a. VARAREDELEN: EGIL OTTER, RINSTONS VEI 41 E, 0585 OSLO. T. 22154969.



1921



1921

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

REDAKTØR: KNUT NØKLEBY, GRINDÆKERVEGEN 9, 2770 JAREN.



1972

CLUB RENAULT NORVEGE
V/ OLAF DANIELSEN
STRINDHEIMVEIEN 6
TLF 73805876

BULLETIN 3/97.

En meget travel gammelbilsesong går mot slutten for i år. Vårt inntrykk er at mange av CRN's medlemmer har vært mye på farten. Deltatt i treff og samlinger på ulike steder, både innenlands og utenlands. Men for mange vil mulighetene til å delta på de forskjellige arrangement være nesten umulig, grunnet alt for lange avstander å kjøre.

Nå har det seg slik at mye av aktivitetene foregår på Østlandet, men CRN forsøker alltid å legge årstreffene til forskjellige steder i landet. Vi kan nevne at vi har vært i Valdres (Fagernes), Bergen, Trondheim, Røros, Oslo (Hurum) og i år i Halden. Men så har vi alle de andre, fine stedene vi burde vært! Dette er ikke enkelt, - men CRN vil sikkert fortsatt forsøke å spre treffstedene.

Noe som kan bøte litt på disse "skjevhetene" er at det kan arrangeres LOKALE TREFF. Dette er gjennomført i Trondheim i flere år - med stort hell! DA må DU, evt. sammen med andre brette opp ermene å finne en dato for et slikt LOKALTREFF. Gi beskjed til BULLETIN i god tid slik at vi kan få det med i vår terminliste, som kommer først på året.

Det er egentlig morsomt og en takknemlig oppgave å få til et treff eller flere. De aller fleste syns det er morsomt bare å treffes likesinnede, helst med gammel RENAULT selvfølgelig, kjøre en tur i samlet tropp og avslutte med en kaffekopp! SÅ ENKELT KAN DET GJØRES! Men mulighetene for å gjøre mere ut av det er selvfølgelig til stede.

Vi er overbevist om at dette ville falle i smak. En kan ikke vente at, selv en RENAULTENTUSIAST skal kjøre 100 vis av mil, år etter år, for å treffe RENAULTGUTTA.

SIDEN VI SNAKKER OM TREFF, - DU ER VEL KLAR OVER AT ÅRSTREFFET 98 BLIR LAGT TIL PARIS! JO, - DET ER SANT. NÆRMERE OM DETTE ETTERHVERT. FØLG MED I BULLETIN.

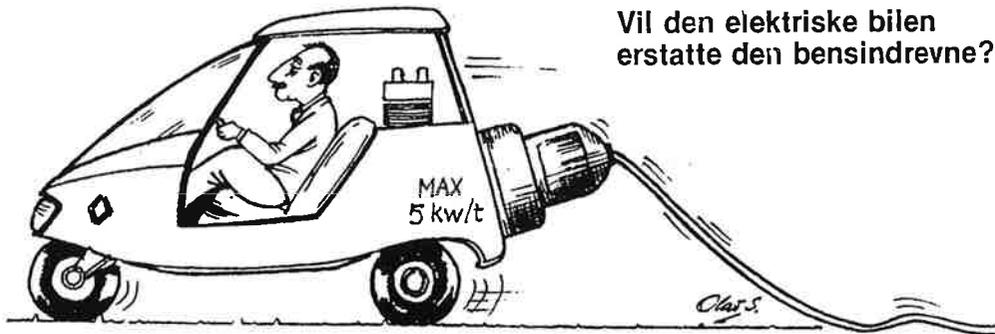
Da blir det en skikkelig langtur på alle! - Husk CRN var der i 1990 - og det gikk fint. Vi var ti gamlebiler sørover. Hjem igjen ble vi 11! Ikke noe frafall her nei.

HÅPER NOEN GRIPER TAK I IDEEN MED LOKALTREFF OG GIR OSS BESKJED. KANSKJE DET BLIR DU SOM PRØVER FØRST? LYKKE TIL!

red.

Renault forsker og eksperimenterer —

Vil den elektriske bilen
erstatte den bensindrevne?



TIL ALLE MEDLEMMER AV CLUB RENAULT NORVÉGE

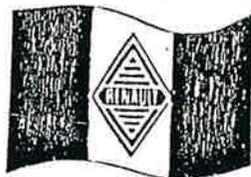
ÅRSMØTE I CLUB RENAULT NORVÉGE (CRN) - TIRSDAG, 18. NOVEMBER KL. 19

PÅ MOTORMUSEET, STRØMMEN
I UNDERETG. STRØMMEN STOR-
SENTER.

FORSLAG SOM ØNSKES BEHANDLET PÅ ÅRSMØTE MÅ SENDES STYRET

INNEN 10.11.1997.

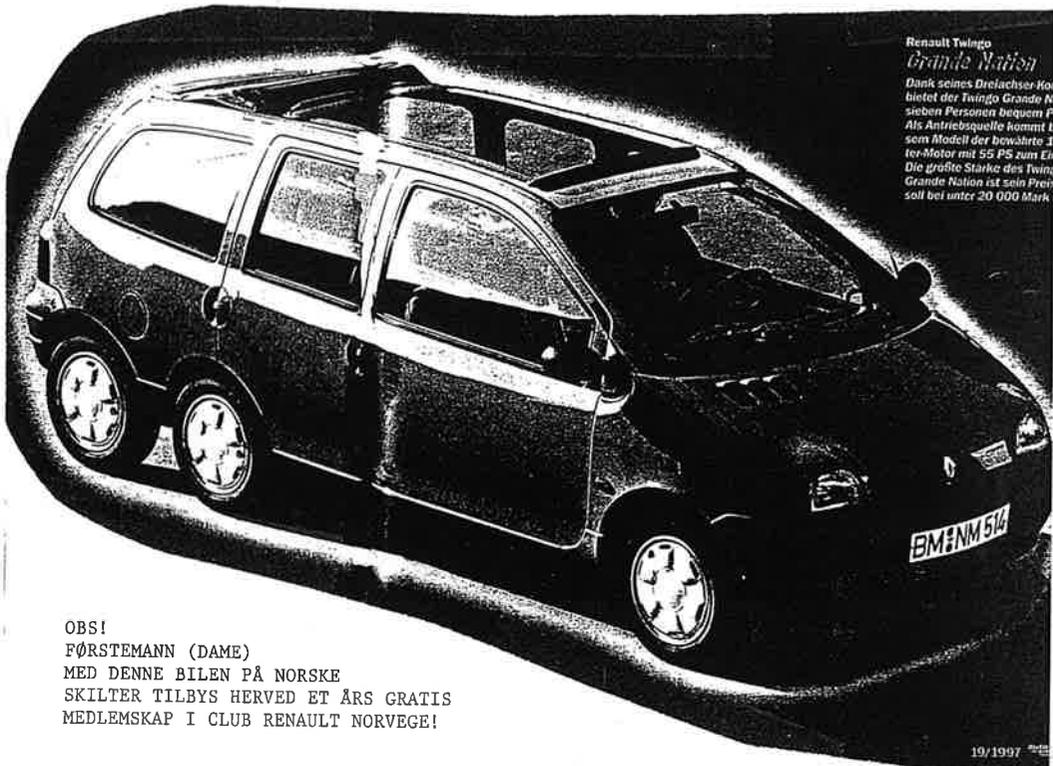
STYRETS ADRESSE: CRN, v/FORMANN SVEND DAHLE,
SLEPENDVEGEN 5,
1300 SANDVIKA.



VI ØNSKER ALLE VELKOMMEN TIL ÅRSMØTE PÅ MOTORMUSEET. I LIKHET MED SISTE
ÅRSMØTE LEGGER VI OPP TIL LITT BESPISNING (GRYTERETT?) FOR EN BILLIG PENGE
BLIR DET TLD, - ER DET SELVSAGT MULIG MED EN RUNDE I MUSEET - DET SKJER
STADIG TING DER!

Styret.

Auto-Suggestion



Renault Twingo
Grande Nation

Dank seines Dreifachser-Korps bietet der Twingo Grande Nation sieben Personen bequem Platz. Als Antriebsquelle kommt in seinem Modell der bewährte 2-liter-Motor mit 55 PS zum Einsatz. Die größte Stärke des Twingo Grande Nation ist sein Preis: Soll bei unter 20 000 Mark

OBS!
FØRSTEMANN (DAME)
MED DENNE BILEN PÅ NORSKE
SKILTIL TILBYS HERVED ET ÅRS GRATIS
MEDLEMSKAP I CLUB RENAULT NORVEGE!

19/1997

Renault data 1972

RENAULT-FABRIKKENE

RNUR (Régie Nationale des Usines Renault) produserte i år gjennomsnittlig **5.781 enheter pr. dag** (mot 5.250 pr. dag i mai 1971). Med 20 arbeidsdager kom den totale produksjonen i mai opp i **115.615 enheter**. Dagsproduksjonen i mai fordelte seg slik på de forskjellige Renault-modeller:

Renault 4	1 217
Renault 5	439
Renault 6	1 047
Renault 8	223
Renault 12	1 192
Renault 12 Break	130
Renault 16	459
Renault 16 TS	318
Renault 15	163
Renault 17	86
Renault 4 Varevogn	337
Estafetter	129
Landbrukstraktorer	41
Totalt	5 781

RENAULT NORGE A/S

Renaults salgsresultater i årets første 5 måneder må betraktes som meget bra. Pr. utgangen av mai ligger Renault Norge A/S på femteplass blant importørene når det gjelder registrerte nye biler i Norge (personbiler, varebiler, lastebiler og busser sett under ett):

	Mai	Jan.-mai
1. Ford Motor Norge A/S	968	5.365
2. General Motors (Norway) A/S	909	5.314
3. Harald A. Møller A/S (VW)	1.099	4.664
4. Norsk Volvo A/S	890	4.298
5. RENAULT NORGE A/S	442	2.074
6. Kolberg Motors A/S (Mazda)	483	2.000
7. A/S INOR (Datsun)	379	1.897
8. British Leyland Norge A/S	316	1.880
9. Chrysler Norge A/S (Simca, Sunbeam)	353	1.744
10. Bertel O. Steen A/S (Mercedes, Peugeot)	309	1.738
11. Norsk Auto A/S (Fiat)	246	1.209
12. A/S Autoindustri (SAAB)	169	.959
13. F. E. Dahl & Co. A/S (Skoda, Toyota)	216	948
14. With & Wessel A/S (Audi, NSU)	121	566
15. Norsk Citroen A/S	96	438

EUROPAS GRÖSSTE OLDTIMER-ZEITSCHRIFT

Heft 8 August 199

Lit. 5000,- sFr. 4,80 öS. 3

Dr. 800,- 1Y1281E DM 4,8

MARKT



*Klassische Automobile
und Motorräder*

Kaufberatung: Alfetta

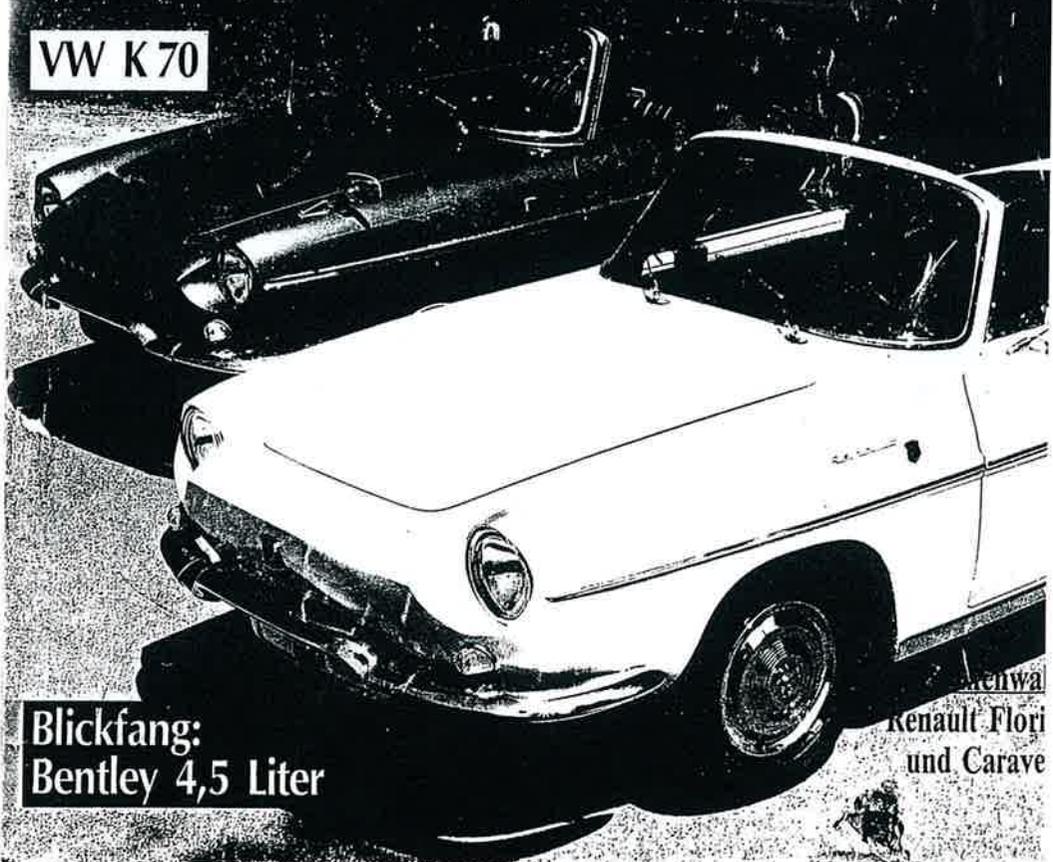
Honda CB 450

VW K 70

RENAULT FLORIDE OG CARAVELLE.
EN FLOTT, 8 SIDERS OMTALE M/
MASSEVIS AV FINE FARGEbilder!
PÅ TYSK, MEN DET SKADER IKKE
Å FRISKE OPP LITT, - VEL?
MOTTATT FRA CRN MEDLEM - HAR
DU OGSÅ NOE VI KAN FÅ LÅNE?

**Blickfang:
Bentley 4,5 Liter**

Renwa
Renault Flori
und Carave



Blumenmädchen

Offenherzige Schönheiten von Renault:
Floride und Caravelle

Die Renault Floride wird gerne als französischer Karmann-Ghia bezeichnet — zu Recht, denn diese ehemals erbitterten Konkurrenten im Wettbewerb um die Käufergunst haben mehr gemeinsam als auf den ersten Blick zu erkennen ist.

Kaum ein Auto wurde so begeistert aufgenommen wie die Renault Floride — nicht nur von Autoliebhabern, sondern auch von der Presse. Dies sei das charmanteste und liebenswerteste Auto, das Frankreich je hervorgebracht habe, jubilierte etwa ein völlig euphorischer Reporter. Um der kleinen Französin anschließend zu prophezeien: „Sie wird Renault zu einem Weiterfolg verhelfen.“

Genau das befürchteten die Manager im Volkswagenwerk und bei Karmann: Die beiden Geschäftspartner in Wolfsburg und Osnabrück wußten genau, daß ein solcher Weiterfolg auf Kosten ihres Karmann-Ghia gehen mußte. Zu ähnlich waren sich beide Autos — in ihrer technischen Konzeption, in Preis und Leistung wie in ihrer ganzen Philosophie. Schließlich hatte überhaupt erst der deutsche „Käfer im Frack“ vorgeführt, daß sich ein schicker, aber lahmer 2+2-Sitzer mit unmodifizierter Großserienmechanik in größeren Stückzahlen verkaufen ließ. Vielleicht hätte es die Floride

Renault

nie gegeben — ohne die 45.000 Karmann-Ghia, die allein bis Ende 1958 an den Mann, und vor allem an die Frau, gebracht worden waren.

Noch etwas hatten der VW und der Renault gemeinsam, und das verschupfte besonders die Karmann-Spitze: Die so gefeierte Linienführung der Floride — deren Technik längst keinen mehr hinter dem Ofen hervorlockte — stammte von Ghia. Also dem gleichen Studio, das für den Entwurf des Karmann-Ghia verantwortlich zeichnete. Aber Geschäft ist Geschäft — da zählte nicht mal die persönliche Freundschaft von Luigi Segre, dem dynamischen Chef und Eigentümer von Carrozzeria Ghia, zu Wilhelm Karmann. Trotzdem erscheint fraglich, ob Ghia mit der Floride ganz glücklich wurde. Denn es kam zu heftigen Streitereien über das Urheberrecht am hinreißenden Floride-Kleid.

Tatsächlich jedoch lagen die Dinge komplizierter. Fest steht, daß Ghia-Boß Segre von Renault den Auftrag erhielt, die Karosserie eines entsprechenden 2+2-Sitzers zu entwerfen.

Fest steht auch, daß Ghia seit dem Abschied von Chefstylist Felice Mario Boano „einen Bedarf an neuen Design-Talenten hatte... und eine Reihe von ‚Freelancern‘ anheuerte, darunter Michelotti und Frua“, wie Ghia-Chronist David Burgess Wise die damalige Situation umreißt.

Nicht viel anders verhielt es sich 1957, als der lukrative Renault-Auftrag einging: Ghia, eben in die Via Montefeltro zu Turin umgezogen, wo das Unternehmen heute noch residiert, schrieb eine Art internen Wettbewerb aus. Gleich mehrere freischaffende Designer wurden aufgefordert, Vorschläge zu diesem Projekt zu unterbreiten, darunter Pietro Frua. Dieser Designer führte seit Mitte der vierziger Jahre sein eigenes Studio, um dessen Unabhängigkeit er vermissen kämpfte — und sich daher immer wieder gezwungen sah, für andere Karosserieschneider tätig zu werden.

In diesem Fall mit überragendem Erfolg: Frua verwirklichte einen eleganten, kleinen 2+2-Sitzer, der schließlich das Rennen machte und die Zustimmung der Renault-Verantwortlichen fand. Daß Meister Frua diesen Prototyp auf dem Genfer Salon Anfang 1958 eigenmächtig der Öffentlichkeit vorführte, ließ Böses ahnen. Verständlich jedenfalls, daß die



Manager bei Renault und Ghia lobten. Zumal das schlicht „Renault Dauphine GT“ genannte Coupé auf dem Stand von Ghia-Aigle zu bewundern war, einem Schweizer Karoserieschneider, der außer dem Namen nichts mit Ghia in Turin gemein hatte. Zahlreiche Details — allen voran das festmontierte Coupédach — stimmten bei dieser Schöpfung noch nicht mit der späteren Serien-Floride überein. Das änderte sich beim nächsten Prototyp, einem Cabriolet, das stark an den nur 49mal gefertigten Lloyd Alexander TS Frua erinnerte. Wie jeder gute Designer variierte Pietro Frua seine einzelnen Entwürfe — und verkaufte sie bei Bedarf auch zweimal!

Nachdem im Mai 1958 der für Abarth- und Maserati-Aufbauten bekannte Allemano ein weniger überzeugendes Renault-Coupé vorgeführt hatte, war es im Oktober des selben Jahres endlich soweit. Die Renault Floride, die in den USA Caravelle hieß, de-

bütierte auf dem Pariser Salon! Ihre bildschöne Außenhaut mit der ungewöhnlich scharfkantigen Frontpartie bezauberte sofort die Besucher und weckte den Wunsch, das Verdeck herunterzuklappen, sich hinter das Lenkrad zu setzen und in Richtung Süden zu starten. Kein Wunder, daß die Re-

dem beanspruchten sie einen Teil der Renault-Gelder, da Frua vertraglich an sie gebunden gewesen sei. Kein Außenstehender erfuhr jemals, wie der Streit endete. Statt dessen freuten sich deutsche Autoliebhaber auf die Internationale Automobilausstellung von Frankfurt, wo im Spät-



Das markant-eckige „Gesicht“ und die Designerfalte am Lufterlaß machen Floride und Caravelle zu unverwechselbaren Charakterdarstellerinnen.



Offen oder geschlossen — die offenerzigen Schönheiten bestachen durch ihr gelungenes Blechkleid. Im Prospekt ließ ein geschickter Zeichner das Coupé noch gestreckter erscheinen.

nault-Chefetage auf rosaroten Wolken schwebte.

Ungefähr zum gleichen Zeitpunkt standen sich Frua und Ghia vor Gericht gegenüber. Dort sollte die Frage geklärt werden, wem denn nun die Urheberrechte an der Floride-Linienführung zustünden. Daß Frua sie entworfen hatte, stellten die Italiener nicht in Abrede; trotz-

sommer 1959 die Floride ihre Deutschlandpremiere erlebte. Wer das kleine Cabriolet stellte hatte, mußte sich freilich gedulden, da die Serienproduktion nur zögernd in Gang kam — was ganz offensichtlich produktionstechnische Gründe hatte. Die Dauphine, jenes „Lächeln Frankreichs in den Gärten der Welt“, wie Renaults poetisch veranlagter Pressechef Robert Sicot sie

nannte, verkaufte sich blendend und trug entscheidend dazu bei, daß der französische Staatskonzern 1959 einen Exportanteil von 55 Prozent erreichte. Das brachte Kapazitätsprobleme mit sich, weshalb die Floride, wie ja auch der Karmann, zum großen Teil „außer Haus“ fabriziert wurde: Von Renault stammte der gesamte fahrfertige Unterbau und von Chausson die Karosserie, während Brissonneau & Lotz die Endmontage besorgte.

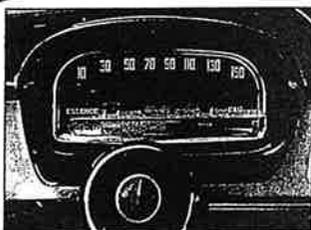
Nach und nach erschienen die ersten Fahr- und Testberichte. Vor allem deutsche Prüfer behielten bei ihrer Beurteilung stets den Karmann-Ghia im Hinterkopf, was nur zu verständlich war: Beide Gegenspieler basierten auf biederer Großserien-Limousinen, der Dauphine auf der einen, dem Käfer auf der anderen Seite. Und sie vertraten mit Heckmotor und Hinterradantrieb die gleiche Konzeption. Eigentlich erwies sich die Floride auf technischem Gebiet als deutschstämmige Schönheit:

Käfer-Konstrukteur Ferdinand Porsche hatte auch am Renault 4 CV mitgearbeitet und aus dem „Cremeschnitten“ ging schließlich die Dauphine hervor.



Floride und Karmann-Ghia lieferten etwa die gleiche Leistung, ließen sich spielend leicht fahren — was auch die Floride sofort zum „Damenwagen“ abstempelte — und boten eine adrette, sportlich-elegante Linienführung.

Bei näherer Betrachtung freilich schien es, als habe die Französin bei allem die Nase vorn. Das begann bei den Fahrleistungen, die der wassergekühlte Reihenvierzylinder mobilisierte, der sich als alter Bekannter erwies: Von Renault-Entwicklungschef Edmond Sarre und Ferdinand Picard während des Zweiten Weltkriegs konstruiert, kam das langhubig ausgelegte Triebwerk mit der seitlichliegenden Nockenwelle, den hängenden Ventilen, dem Leichtmetallkopf und den nassen Zylinderlaufbüchsen zunächst im 4 CV zum Einsatz. Von dort schaffte es den Sprung in die neue Dauphine — allerdings erst nach einigem Bodybuilding: Die Bohrung der neuen Laufbüchsen war von 54,5 auf 58 mm angewachsen, der Hubraum stieg von 747 auf 845

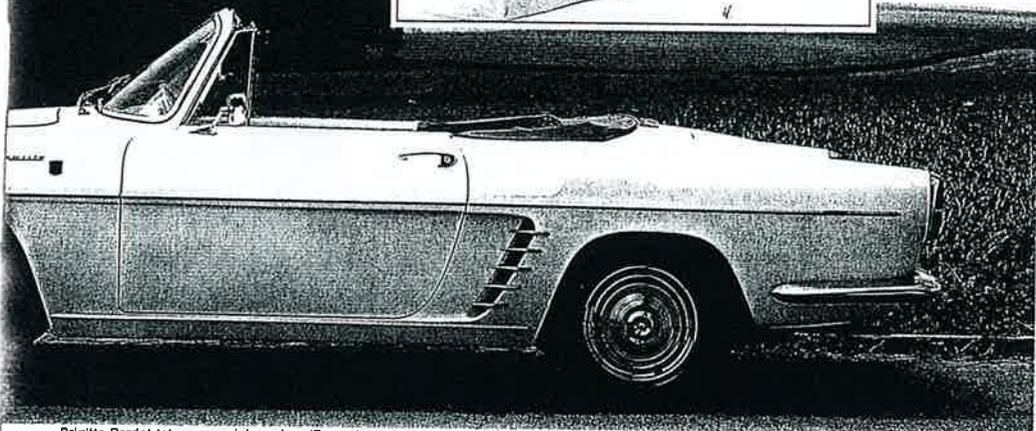
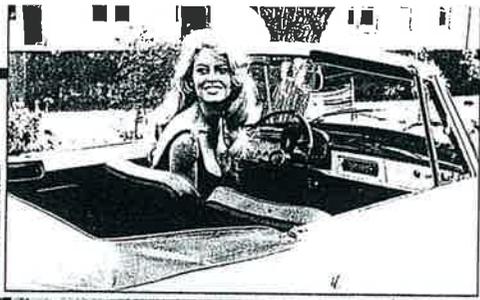


Das Floride-Cockpit glänzt mit poppligen Farben und sparsamer Instrumentierung.



Heckmotor, kurzer Radstand und die deutlichen Überhänge summierten sich im Fahrverhalten: Das eigenwillige Hinterteil der Floride drängte trotz geringer Leistung in Kurven nachhaltig nach außen.

ccm, und die Leistung lag dann bei 26 PS. Die Floride konnte es noch besser. Wie bei der Dauphine Gordini leistete der Dauerbrenner hier 36 PS bei 5000 Touren — dank des bekannten Rennwagenkonstruktors Amédée Gordini, der für eine höhere Verdichtung, eine andere Nockenwelle, größere Ventile sowie überarbeitete Brennräume gesorgt hatte. Der letzte Ableger dieses



Brigitte Bardot tat, wovon viele andere (Frauen) nur träumen konnten: Sie fuhr eine Floride Cabrio. Das sogenannte „Coupédach“ (links) harmonisierte ausgesprochen gut mit der Karosserieform.

Triebwerks verdiente sich übrigens in der Sparversion des R 5 sein Gnadenbrot. Mit diesem sehr genügsamen Motor — im Schnitt flossen auf 100 km weniger als acht Liter Benzin durch den Vergaser — war die Floride dem 1200er Karmann-Ghia mit seinen 34 PS leicht überlegen. Obendrein wog sie mit ihren 730 Kilo um die 80 Kilo weniger als ihr deutscher Konkurrent, was sich ebenfalls in den Fahrleistungen niederschlug: Die Floride „sprintete“ innerhalb von 30 Sekunden von Null auf 100 km/h und erreichte eine Spitze von 130 km/h. Karmann-Ghia-Fahrer mußten sich mit dürftigeren Werten begnügen. Die Fahreigenschaften ernteten darüber hinaus ebenfalls gute Kritiken. Das von der Dauphine übernommene Fahrwerk mit vorderen Querlenkern und hinterer Pendelachse war bereits Ende 1959 durch eine Gummi-Luftkissen-Federung „Aerostable“ aufgewertet worden und lieferte, in Verbindung mit der serienmäßigen Michelin-Bereifung, eine recht ordentliche Straßenlage — mit deutlicher Neigung zum Untersteuern. Anders ausgedrückt: In zu forciert angegangenen Kurven erwies sich die Floride als genau jene Heckschleuder, die ihre Bauweise erwarten ließ — zumal ihr Hersteller auf die Verwendung von Schubstreben zur besseren Führung der Pendelachse verzichtet hatte.

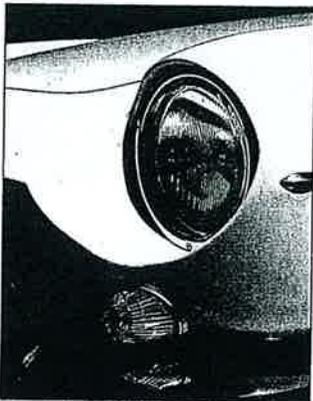
Im damaligen Heckmotor-Zeitalter nahm das keine besonders übel. Da war es er-



Durchgestylt: Bis zum zweifarbigen Lenkrad reicht der Color-Kult im Innenraum.



Tugend aus der Not: Pietro Frua erhob den obligatorischen Luftleitnaß zum Design-Ergebnis.



Französische Spezialität: Die farblosen Blinkerkappen waren in Deutschland nicht erlaubt.



Der grobmaschigere Entlüftungsrill ist ein typisches Merkmal der Floride.

freulicher, daß sich die Zahnstangenlenkung weitgehend stoßfrei und leichtgängig bedienen ließ. Ihre indirekte Auslegung war als Zugeständnis an die autofahrende Dame zu werten, die auch mit der Knüppelschaltung keine Mühe gehabt haben dürfte. Serienmäßig standen drei Gänge zu Verfügung — auf Wunsch konnten Floride-Besitzer gegen Aufpreis aber auch über vier Fahrstufen gebieten. Vier Trommeln sorgten rundum für angemessene, wenngleich in Extremsituationen deutlich nachlassende Bremswirkung.

Wie fast alle französischen Autos verwöhnte die Floride ihre Insassen mit beachtlichem Komfort und einem ausgesprochen attraktiven Innenraum. Auf zwei Personen zugeschnitten, bot das Interieur neben üppig gepolsterten Vordersitzen eine bescheidene Notsitzbank, die sich besser zur Gepäckablage denn zur Personenbeförderung eignete. In den meisten Fällen reichte der großzügig bemessene Kofferraum vor den Fahrgästen ohnehin aus. Ästheten dürften mit der extravaganten Ausstattung ihre Probleme gehabt haben: Der Ton der Lackierung wiederholte sich, schwarz abgesetzt, an den Sitzen, an den Türverkleidungen und am Armaturenbrett — sogar das verzierte Kunststofflenkrad glänzte zweifarbig!

Das mochte verspielt aussehen, paßte aber zum Stil der zierlichen Karosserie, die sich mit ihrem scharfgeschnittenen Profil deutlich von der rundlichen Blechhaut des älteren Karmann-Ghia absetzte. Folglich galt die Floride als „moderner“ und attraktiver, wozu die ungewöhnlichen Farben, in denen sie zu haben war — Türkis etwa oder ein eigenartiges Metallic-Grün —, beträchtlich beitrugen. Was gleichzeitig erklären mag, warum der französische Blickfänger immer wieder mit Attributen wie „chic“ oder „charmant“ versehen wurde.

Das auf Wunsch lieferbare Hardtop machte im Winter aus dem bedienungsfreundlichen Cabriolet ein pflegeleichtes Coupé.



Mit zeitgenössischem Zubehör wurden viele Caravelle auf Sportwagen getrimmt.



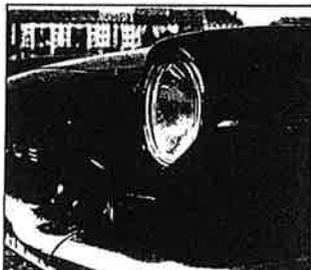
Bei geschlossenem Verdeck war die Sicht nach hinten nachhallig eingeschränkt.



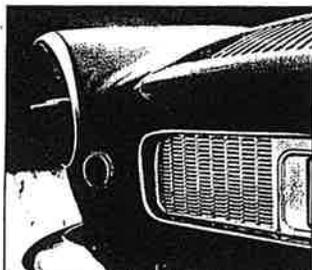
Blendwerk: Der seitliche Lufteinlaß fehlte bei der Caravelle — was blieb, war die „Charakterfalte“. Mit einem Hauch von Fernweh erinnerte der neue Name an ein berühmtes Verkehrsflugzeug.

Außerdem gab es noch die umgekehrte Variante, die mit Hardtop, aber ohne das vollversenkbare Faltdach daherkam und dann tatsächlich auf die Bezeichnung Coupé hörte. Alles in allem ein verlockendes Angebot, und für Pressechef Robert Sicot war es ein leichtes, die Qualitäten der Floride in der Öffentlichkeit gebührend zu unterstreichen. Sicots Vater Marcel übrigens zählte als ehemaliger Chef von Interpol zu Europas mächtigsten Verbrecherjägern und hatte mit seinem Buch „Die Wahrheit über Interpol“ bei zahlreichen Lesern für wohliges Entsetzen gesorgt. Vielleicht mußte bei einem solchen Vater der Sohn einen Hang zu blumigen Vergleichen entwickeln — man denke an das „Lächeln Frankreichs in den Gärten der Welt“.

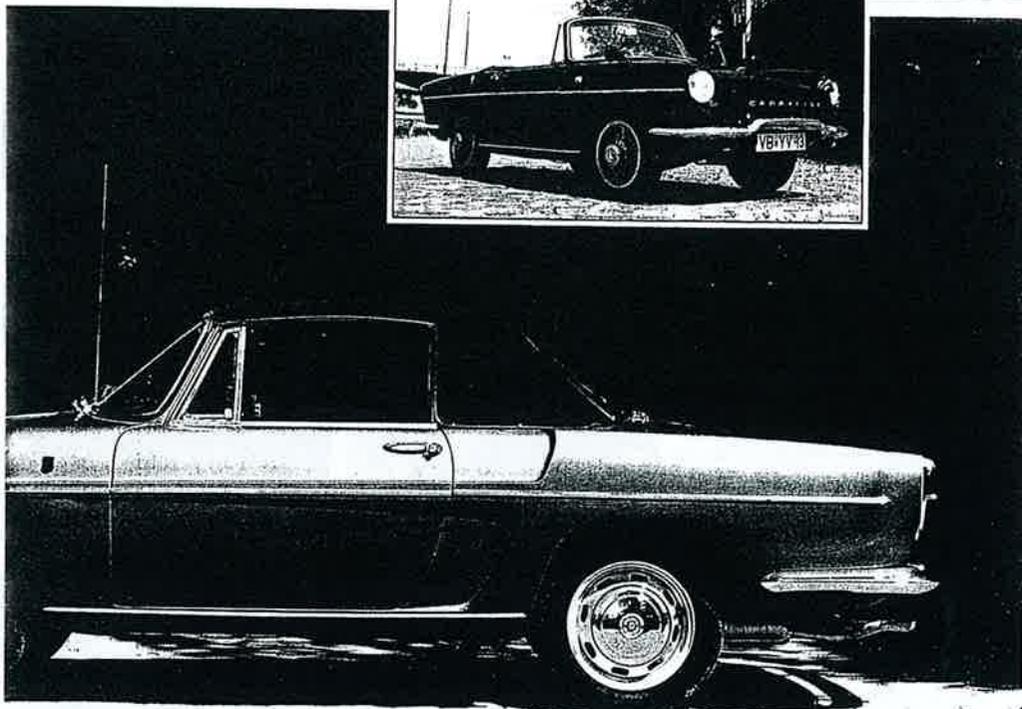
Sogar der Preis der Floride stimmte. Auch wenn das französische Cabrio bei uns 1961 mit 8500 Mark zu Buche schlug und damit rund 900 Mark über dem offenen Karmann lag, sah die Rechnung auf neutraleren Märkten ganz anders aus. Schweizer Liebhaber mußten zur gleichen Zeit für den offenen Renault 9800 Franken berappen, während der Frischluft-Karmann ein Loch von 10.980 Franken ins Geldsäckel riß. In



Nicht ganz einmalig: Renault reagierte verärgert auf die vermeintlich kopierten MGB-Scheinwerfer.



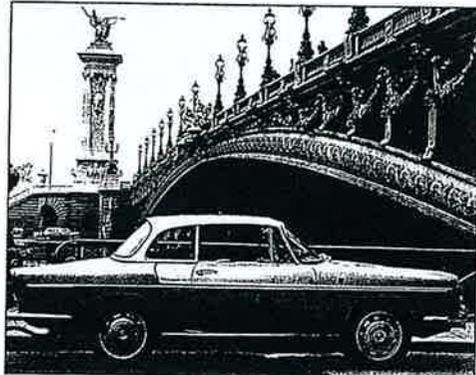
Statt durch seitliche Einlässe strömt die Luft bei der Caravelle durch die geschlitzte Motorhaube.



England schließlich lautete das Verhältnis 1194 zu 1357 Pfund, zugunsten der Floride, versteht sich.
 Klar, daß sich der Preis des Renault, der serienmäßig mit Weißwandreifen geliefert wurde, in die Höhe treiben ließ. Etwa durch das erwähnte Vierganggetriebe, für das die Régie Nationale des Usines Renault 200 Mark haben wollte, oder durch das Hardtop für 515 Mark. Vor allem konnte erfolgreich Geld ausgeben, wer seinem Auto zusätzliche PS zu entlocken suchte. „Fri-



Wesentlich sportlicher als bei der Floride gab sich das Cockpit der Caravelle — mit Drehzahlmesser!



Mit dem höheren Coupédach wurde die spätere Caravelle zum echten Viereitzer.

sieren“ hieß das damals beliebte Spiel, das auch mit der Floride praktiziert wurde. Wie bei ihrem deutschen Gegenstück wollte das mäßige Temperament nicht so recht zum „schnellen“ Äußeren passen. Dem konnte selbstverständlich abgeholfen werden. Durch eine sogenannte Zweivergaser-Express-Anlage etwa, bei der zwei Solex-Vergaser vom Typ 32 PBC1 an die Stelle eines 32er PICBT traten. Dieses „freie Durchatmen“ kostete rund 350 Mark und stellte ei-

ne der billigsten Möglichkeiten der Leistungssteigerung dar. Effektiver, teurer und vor allem brutaler ließ sich die Floride durch einen Kompressor auf Trab bringen, wie ihn in den früheren sechziger Jahren etwa VD, die Firma des Franzosen Victor Derbuel, lieferte. Dieses nach dem Roots-Prinzip arbeitende, zweiflügelige Gebläse kostete etwa doppelt soviel wie die Zweivergaser-Anlage, brachte dafür aber deutlich bessere Leistung: Eine derart „aufgeblase-

ne" Floride dürfte nur knapp an der 150-km/h-Marke vorbeigeschrammt sein, bei ebenso deutlich gesunkener Lebensdauer.

Die Mehrzahl der Käufer mochte ihre Floride so, wie das Werk sie auslieferte. Weshalb sich dieses erst im März 1962 zu tiefgreifenden Modifikationen veranlaßt sah. Optisch kaum retuschiert, fand die bemerkenswerte Modellpflege unter dem schönen Blech statt. So sorgte nun ein nagelneuer 956-ccm-Motor für 46 PS, die bei 5500 U/min anfielen und eine Spitze von knapp 150 km/h ermöglichten. Vor allem stellte jetzt eine fünffach gelagerte Kurbelwelle sicher, daß sich die höhere Leistung risikolos nutzen ließ — ganz im Gegensatz zu den frisierten Versionen mit der alten, dreifach gelagerten Welle.

lüftungsblemen durch solche auf der Motorhaube ersetzt wurden.

Damit hatte Renaults sportliche Säufte — die nun mehr auf dem neuen R 8 als auf der Dauphine basierte — kräftig dazugewonnen, was sich natürlich auch in ihrer Bezeichnung ausdrückte: Floride S hieß nun das 2+2-sitzige Cabrio, für das deutsche Käufer 9500 Mark hinblättern mußten — das Hardtop gehörte im regnerischen Deutschland zur Serienausstattung. Als neues Modell ergänzte die Caravelle das

Programm, die die sogenannte Floride Coupé ablöste. Sie bot ein verschraubtes, gegenüber dem Hardtop der Floride S aber höher auslaufendes Coupédach und verzichtete — wie gehabt — auf das Stoffverdeck. Erstmals hatte man sich hier den überflüssigen Verdeckkasten gespart und statt dessen eine gut gepolsterte Rücksitzbank montiert, auf der sogar zwei Erwachsene annehmbar Platz fanden.

1962 erschien ein weiteres Auto auf dem Markt, das auf den ersten Blick überhaupt

Beim Kraftfahrt-Bundesamt gemeldet:

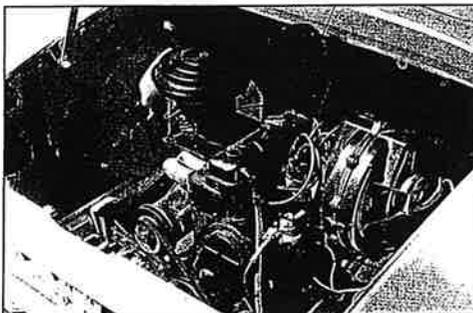
9 Fahrzeuge
vom Typ Renault Floride S

145 Fahrzeuge
vom Typ Renault Caravelle

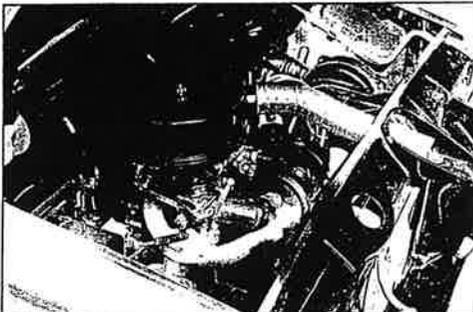
Stichtag: 1. Juli 1990

Diese Zahlen beinhalten alle zugelassenen bzw. nicht länger als 1 Jahr stillgelegten Exemplare in der Bundesrepublik Deutschland.

Eine überarbeitete Vorderradaufhängung sowie Schubstreben an der Hinterachse verbesserten die Fahrsicherheit, ebenso wie dies die vier Lockheed-Scheibenbremsen taten. Neben einer direkteren Lenkung sei schließlich noch das geschlossene, beim R 4 erstmals eingeführte Kühlsystem erwähnt, das zur Folge hatte, daß die seitlichen Ent-



Der 956-ccm-Motor der Floride hatte nur drei Kurbelwellenlager. Bei der S-Ausführung kamen zwei weitere hinzu.



Das 1100er Triebwerk der Caravelle füllt den Motorraum deutlich mehr aus. Der Kühler liegt jetzt hinten, direkt unter den Einlüftungsschlitzen der Haube.

Der heutige Marktwert

An dieser Stelle erfahren Sie, wie die Fahrzeuge zum Zeitpunkt der Veröffentlichung unseres Artikels gehandelt werden. Die Zahlen stammen von Classic Data und befinden sich auf dem neuesten Stand der dort durchgeführten Computer-Recherchen. Eine Komplettübersicht aller gespeicherten Wertermittlungen von A bis Z gibt es für einen Scheck über DM 18,40 bei Classic Data GmbH, Behringhauser Str. 23, 4620 Castrop-Rauxel, Tel.: 023 05/290 11.

Die ermittelten Zahlen stellen Durchschnittswerte dar, die in der Realität durchaus leicht abweichen können. Bei der Note 1 sind starke Streuungen nach oben möglich und zum Teil auch berechtigt. Der Pfeil in der Tabelle gibt den Preistrend des betreffenden Modells an: steigend, fallend oder gleichbleibend.

Modell		Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5
Floride Coupé	1958 bis 1962	↗ DM 12.900	DM 9.000	DM 6.100	DM 3.000	DM 1.900
Floride Cabrio	1958 bis 1962	↗ DM 15.500	DM 12.000	DM 8.700	DM 5.600	DM 2.700
Floride S Coupé	1962 bis 1963	↗ DM 12.500	DM 8.800	DM 5.900	DM 3.200	DM 1.900
Floride S Cabrio	1962 bis 1963	↗ DM 16.400	DM 12.800	DM 9.100	DM 5.400	DM 2.700
Caravelle 1100 Coupé	1962 bis 1965	↗ DM 13.700	DM 10.100	DM 7.200	DM 3.500	DM 1.600
Caravelle 1100 Cabrio	1963 bis 1965	↗ DM 17.000	DM 13.200	DM 9.700	DM 5.800	DM 2.800
Caravelle 1100 S Coupé	1965 bis 1968	↗ DM 14.000	DM 10.300	DM 7.500	DM 3.600	DM 1.700
Caravelle 1100 S Cabrio	1965 bis 1968	↗ DM 17.200	DM 13.500	DM 9.800	DM 5.900	DM 2.800

Note 1: Makelloser Zustand. Keine Mängel an Technik, Optik und Historie (Originalität). Fahrzeug der absoluten Spitzenklasse. Wie neu (oder besser). Sehr selten!

Note 2: Guter Zustand. Original oder fachgerecht restauriert. Mängelfrei, aber mit leichten Gebrauchsspuren. Keine fehlenden oder zusätzlich montierten Teile (Ausnahme: Wenn es die SVZO verlangt).

Note 3: Gebrauchter Zustand. Normale Spuren der Jahre. Kleinere Mängel, aber voll fahrbereit. Keine Durchrostungen. Keine sofortigen Arbeiten notwendig. Nicht schön, aber gebrauchsfähig.

Note 4: Verbrauchter Zustand, eventuell teilrestauriert. Nur bedingt fahrbereit. Sofortige Arbeiten notwendig. Leichtere bis mittlere Durchrostungen. Einige kleinere Teile können fehlen oder defekt sein. Aber: Immer noch relativ leicht zu reparieren (bzw. restaurieren).

Note 5: Restaurationsbedürftiger Zustand. Nicht fahrbereit. Schlecht restauriert bzw. teil- oder kompletzerlegt. Größere Investitionen nötig, aber noch restaurierbar. Fehlende Teile.

nichts mit diesen französischen Schönheiten zu tun hatte: der MG B. Die Renault-Bosse um Generaldirektor Pierre Dreyfus sahen das anders. Ihrer Meinung nach stellte der MG mit seinen zurückversetzten Scheinwerfern ein Plagiat der Floride dar, weshalb sie — man ahnt es — vor den Kadis zogen. Auch vom Ausgang dieses Rechtsstreits drang nichts in die Öffentlichkeit. Damit bemühte das kleine französische Auto gleich zweimal die Gerichte, vermutlich ein Rekord. Immerhin vergaßen die Franzosen darüber nicht die Modellpflege. Und sie senkten die Preise: Die Bezeichnung Floride fiel unter den Tisch und ab dem Pariser Salon, im Oktober 1963, kostete das nun Caravelle genannte Cabriolet mit Hardtop exakt 9000 Mark. Allerdings war

Aus dem MARKT-Clubadressen-Verzeichnis*

Renault-Heck-Motor-Club-Berlin
Bernd Respondek, Richardplatz 19
W-1000 Berlin 44
Tel.: 030/6843433

Renault-Oldtimer-Club
Klaus-Peter Fanslau, Rochusstr. 4
W-5042 Erftstadt

Renault 8 Club
Robert Fontenelle, Hardenbergstr. 16
W-4700 Hamm 4
Tel.: 02381/74965

Renault Club Winterthur
Postfach 102
CH-8542 Wiesendangen

Renault Floride + Caravelle Club
Kurt Haldi, Bollenhofstr. 5
CH-8953 Dietikon
Tel.: 01/7413182

Renault Heck Club Suisse „4 CV“
Fritz Grieder, Hauptstr. 17b
CH-4497 Rütenberg
Tel.: 061/994259

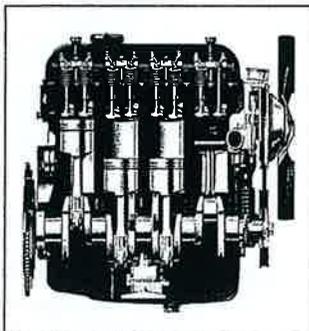
4-CV-Fahrervereinigung im ÖVMC
Carl Langer, Raugasse 24
A-1120 Wien

* Das umfangreichste Clubadressen-Verzeichnis des deutschsprachigen Raums (über 900 Eintragungen) erscheint zweimal jährlich, und zwar im April- und im Oktober-Heft.

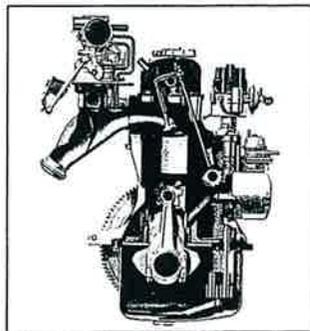
in Gestalt des Simca Coupé aus der Feder von Bertone erst kurz vorher ein neuer Konkurrent aufgetaucht. Da paßte es gut, daß die Leistung raufging. Die Caravelle profitierte vom Motor des R 8 Major 1100, der aus exakt 1108 ccm Hubraum zwar nur 1 PS mehr — nämlich 47 — als bisher schöpfte, dafür aber mit einem wesentlich höheren Drehmoment bei geringerer Drehzahl aufwartete. Mittlerweile gab es den kleinen Renault seit fünf Jahren. In diesem Zeitraum hatte die sehr modische Karosserie viel von ihrem Reiz verloren — mehr jedenfalls als das funktionale Blechkleid des Karmann-Ghia. Trotzdem rundete die Caravelle das Renault-Programm nach wie vor gut ab

Renault Floride und Caravelle

	Floride	Floride S	Caravelle	Caravelle S
Motor	Vierzylindervertikal-Reihenmotor; wassergekühlt; hängende Ventile, von seitlichliegender Nockenwelle über Stoßstangen und Kipphebel betätigt; fünffach (Floride); dreifach (Caravelle) gelagerte Kurbelwelle			
Hubraum	845 ccm	956 ccm	1108 ccm	
Bohrung x Hub	58 x 80 mm	65 x 72 mm	70 x 72 mm	
PS bei U/min	36 bei 5000	46 bei 5500	47 bei 5100	52 bei 5400
mkg bei U/min	5,9 bei 3300	6,9 bei 3500	8,45 bei 2500	7,9 bei 3300
Elektrische Anlage	6 Volt		12 Volt	
Getriebe	Drei- bzw. Viergang			
Karosserie	Selbsttragend			
Vorderradaufhängung	Einzelradaufhängung an Querlenkern; Schraubenfedern; Drehstab-Querstabstabilisator; Teleskopstoßdämpfer			
Hinterradaufhängung	Pendelachse mit Schraubenfedern; Teleskopstoßdämpfer; ab 1962 Schubstreben			
Länge x Breite x Höhe	4260 x 1570 x 1310 mm			
Bauzeit	1958 bis 1962	1962 bis 1963	1962 bis 1965	1965 bis 1968



Der fünffach gelagerte Motor war wesentlich haltbarer als die frühere Version.



In Maßen drehzahlfreundlich: seitliche Nockenwelle, Stößel und Kipphebel.



Auf Wiedersehen!
Die Floride ist bei uns in Deutschland sehr selten geworden.

und mauserte sich deshalb im Juni 1965 zur Caravelle 1100 S, der eindeutig sportlichsten und temperamentvollsten Version dieses Modells. Nicht zuletzt dank eines Weber-Doppelvergasers betrug ihre Leistung nun 52 PS, allerdings zulasten der Drehmomentkurve. Wer flott unterwegs sein wollte, mußte also fleißig schalten. Der große, runde Drehzahlmesser und ein ebensolcher

Tacho sorgten für Sportwagen-Atmosphäre. Dabei blieb es: Im Juli 1968 stellte der französische Staatskonzern die Caravelle-Produktion ein. Und der Karmann-Ghia? Der lief und lief und lief — wie es sich für einen Käfer-Sproß gehörte — bis 1974!

Dieter Günther

DELE 10

SOM RENAULT R10 EIER OG MEDLEM I CRN FIKK JEG HYGGELIG HENVENDELSE FRA Jørgen Seemann Berg SOM SKULLE LAGE REPOTASJE/TESTE 70 TALLS BILER FOR VI MENN. SOM ENESTE HEKKMOTORBIL BLE 10 ERN VALGT UT, SAMMEN MED EN ROVER, FORD TAUNUS 12M, DATSUN BLUBIRD, BMW 1800. TESTEN KAN DU LESE OM I VI MENN, S BILEKSTRA AUG. 97.

RENAULT R10 KOM GODT UT AV TESTEN OG JEG SYNS DET ER NATURLIG Å DELE OMTALEN MED AND-CRN MEDLEMMER. DET FINS MANGE I KLUBBEN MED R10 - SÅ DETTE BURDE VARME I HØSTMØRKET.

kn.

Renault 10

Biler med hekkmotor er blitt fullstendig borte, og synd er det, for de bidro til å gjøre bilparken mer variert. Er det noen som husker Simca 1000, Hillman Imp og Skoda 1000 MB? Men Volkswagens evige boble og de andre underlige hekkmotorbilene fra Wolfsburg, 1500, 1600 TL, 411 og det siste oppgulpet som het 412, da? Det at de er forsvunnet burde gjøre dem mer attraktive som veteraner.

Vi ble i hvert fall mektig imponert over Knut Nøklebys Renault 10. Renault 8 og 10 var svært populære biler i Norge i seksårene. Nøkleby eier foruten to andre 10'ere, også en meget tidlig R 8, fra 1963, en av de tidligst importerte, og en sen R 8 S, den sportslige som så ut som en R 8 Gordini, men som ikke var det.

Uavhengig fjæring med skruefjærer på alle hjul gir denne bilen en nesten eventyrlig fjæringskomfort. Vi kjørte fra Knut Nøklebys hovedkvarter på Brandbu på den gamle riksvei 4 mot Lyngaset, og ned igjen på den andre siden, på svingete, morsom vei, nesten ned til Hurdal. Her gjorde vi en oppdagelse som neppe går inn i verdenshistorien, men som for denne saken er ganske viktig: Dette underlige kjøreløyet med hekkmotor oppførte seg så nøytralt selv under relativt frisk kjøring at vi ble nesten stumme av beundring.

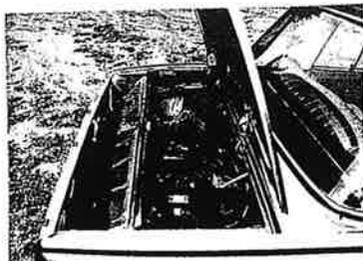
Når man setter seg inn i en Renault 10, eller en 8, virker det



Etter datidens standard har Renault 10 en nesten eventyrlig fjæringskomfort takket være uavhengig fjæring, men bak rattet sitter du i en underlig posisjon fordi pedalene sitter langt inn mot midten av bilen.

nesten som om man sitter på tvers. For pedalene sitter langt inne mot midten av bilen, og man befinner seg i en underlig skråposisjon. Men så fort man får i gang de 50 eller 52 hestene der bak, glemmer man det - helt til man slår av motoren for å gå ut av bilen igjen.

Både seter og fjæring gjør at man også opplever en stor grad av komfort. Franske biler kommer ikke lenger med slike seter som man synker ned i, og de fleste påstår at godt er det. Ikke vi, for disse setene har også en annen fordel, de holder en temmelig godt fast slik at man ikke forflytter seg sideveis i setet når det begyner å gå litt unna.





1984

Launch of the Alpine V6 GT: a new Alpine vehicle produced by a new method for assembling plastic components.

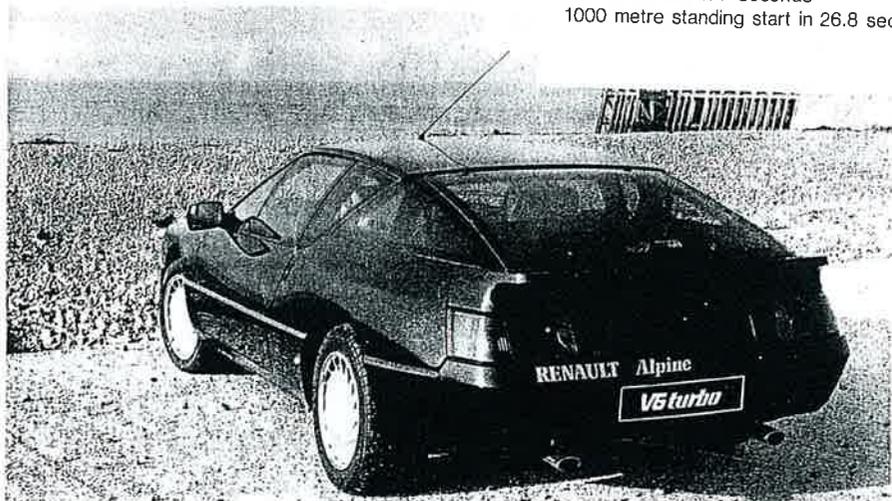
The Renault 5 Turbo clocks up eighty-five wins and J. Ragnotti is crowned French Rally Champion.

SPECIFICATIONS OF THE ALPINE V6 GT:

- 2 + 2 coupé - 2.8 litre, 160 bhp engine
- 235 km/h top speed - 0 to 100 km/h in 8 seconds
- 1000 m standing start in 28 seconds.

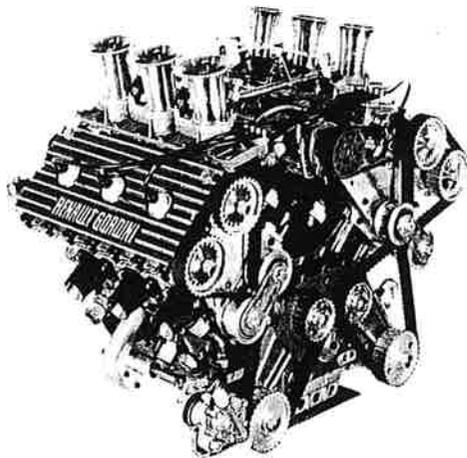
ALPINE V6 TURBO SPECIFICATIONS:

- 2.4 litre, 200 bhp engine
- 0 to 100 km/h in 7 seconds
- 1000 metre standing start in 26.8 seconds.



NYHET FRA RENAULT ALPINE-FABRIKKEN.

2-LITERS "V6" RENAULT GORDINI MOTOR



At Renault fortsatt er aktivt interessert i bilsport, bekreftes ved presentasjonen av den nye 2 liters "V6" motor. Grunnen til at man har satset på nettopp en 2 liters motor, er at fabrikken regner med at de aktuelle sportsbiler i løpet av de nærmeste år vil bli representert ved dette sylindervolum. Denne motoren er konstruert og produsert ved Renault Gordini-fabrikken. Den vil i første omgang bli montert i en formel 3-modell (enseter) som for tiden er under konstruksjon ved Renault Alpine-fabrikken i Dieppe. I løpet av inneværende år vil denne modellen delta i visse europeiske tester for "2 liters prototypmodeller".

1972

TEKNISKE DATA:

Det er en V6 motor hvor sylindrerne er plassert 90° i forhold til hverandre, med et sylindervolum på 1997 ccm. Boring 86 mm, slaglengde 57,3 mm. 4 ventiler pr. sylinder. Volum pr. sylinder: 332,8 ccm. Kompresjonsforhold: 11,4 : 1. I sin første versjon, hvor man ikke benyttet magnesiumlegering, er motoren på 140 kg, uten starter og clutch.

Dimensjoner: bredde 680 mm, høyde 470 mm (uten innsugningsanordning), lengde 480 mm (uten clutch). Beregnet maksimum turtall: 11.000 omdr./min. I nåværende versjon: dreiningmoment 22 kpm v/8.100 omdr./min. — ytelse 285 HK v/9.800 omdr./min.

Og slik ser den ut —
PROTOTYPE "ALPINE-RENAULT"

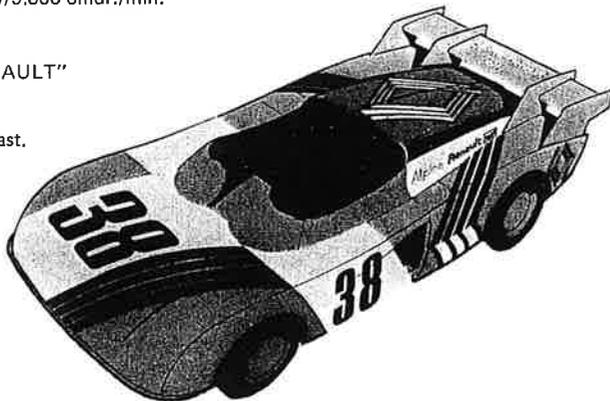
(formel 3-modell).

Type A 440

Karosseri: Glassfiberarmert plast.

Lengde: 3.918 mm

Bredde: 1.940 mm



RENAULT

avec

NR 3

1997

2. årgang

RENAULTTREFF I JELLING,
DANMARK - JULI 1997!

Omtalen er sakset fra
Renault Avec nr. 3.

Fine bilder får vi
dessverre ikke med!

Meget god deltagelse
fra CRN.

Over 170 biler og nærmere 300 entusiaster var samlet i årets store nordiske Renault-treff i Jelling på Jylland, Danmark i dagene 4.-6. juli i år.

Foruten representanter for Renault-klubbene i Norge, Sverige, Finland og Danmark deltok atter en gang nederlenderne. Denne gang hadde nederlenderne med seg bilen som ble kåret til peneste og best bevarte Renault eldre enn 25 år - en Mona Quatre, "født" 26. mai 1934.

I alt atten norske biler og rundt 40 nordmenn deltok.

Også representanter for den norske Renault-importøren var med. Med tre biler, en Renault Spider, den nye Mégane cabriolet og en Laguna stasjonsvogn, gjorde de turen fra Oslo til Jelling via Göteborg, med katamaran over Skagerak til Fredrikshavn og videre til Gjern. Her møtte man de fleste øvrige norske deltagere, og med i alt elleve norske biler kunne man kjøre i kolonne frem til Jelling.

Oppmerksomhet

På turen fra Oslo var det ikke minst den røde Spider'en som vakte enorm oppmerksomhet. Overalt stimlet folk sammen rundt den, fotograferte og pratet bil. Den virket som et fluepapir også på deltagerne i Jelling - enda man der hadde så og si alle Renault-bilene representert. Her var 4CV, Dauphine, R8, R10, R16, Alpine, Mégane og mange flere.

Mona Quatre

Det årlige nordiske Renault-treffet er samlingssted for Renault-entusiastene, der man viser frem sine biler, prater bil og har det hyggelig. Som nevnt ble en nederlandsk-ciet Mona Quatre kåret til best bevarte bil eldre enn 25 år. Den er en åpen cabriolet på 1040 kg, med akselavstand 262 cm, 1,4 liters motor, tre gir og topphastighet 75-85 km/t avhengig av medvind og nedoverbakke. Det ble faktisk produsert bare 12-15 biler av denne modellen - og Jelling-vinneren ble opprinnelig levert til Sverige. Etter

over fire års restaurering så den fremdeles ny ut. Kriteriene for å vinne var et best mulig helhetsinntrykk basert på lakk, motorrom, originalitet og interiør. I dag finnes det bare tre Renault Mona Quatre igjen, denne nederlandske, en i Frankrike og en i tusen biler i Nederland, klar for restaurering.

Paris neste år

Neste år da Renault feirer sitt 100 års jubileum, samles de nordiske Renault-entusiastene på ny - denne gang i Frankrike. Har du interesse for Renault og bil-

prat i sosial sammenheng, kan vi anbefale et medlemskap i den norske Renault-klubben.

Club Renault Norvège ble etablert i 1986 og har nå rundt 200 medlemmer. Kontingenten er kr. 200,- pr år. En tur til Paris og Frankrike i regi av Club Renault Norvège under Renaults 100 års jubileum neste år, kan bli en uforglemmelig opplevelse. Innmeldingskupong til CRN finner du nederst på denne siden.

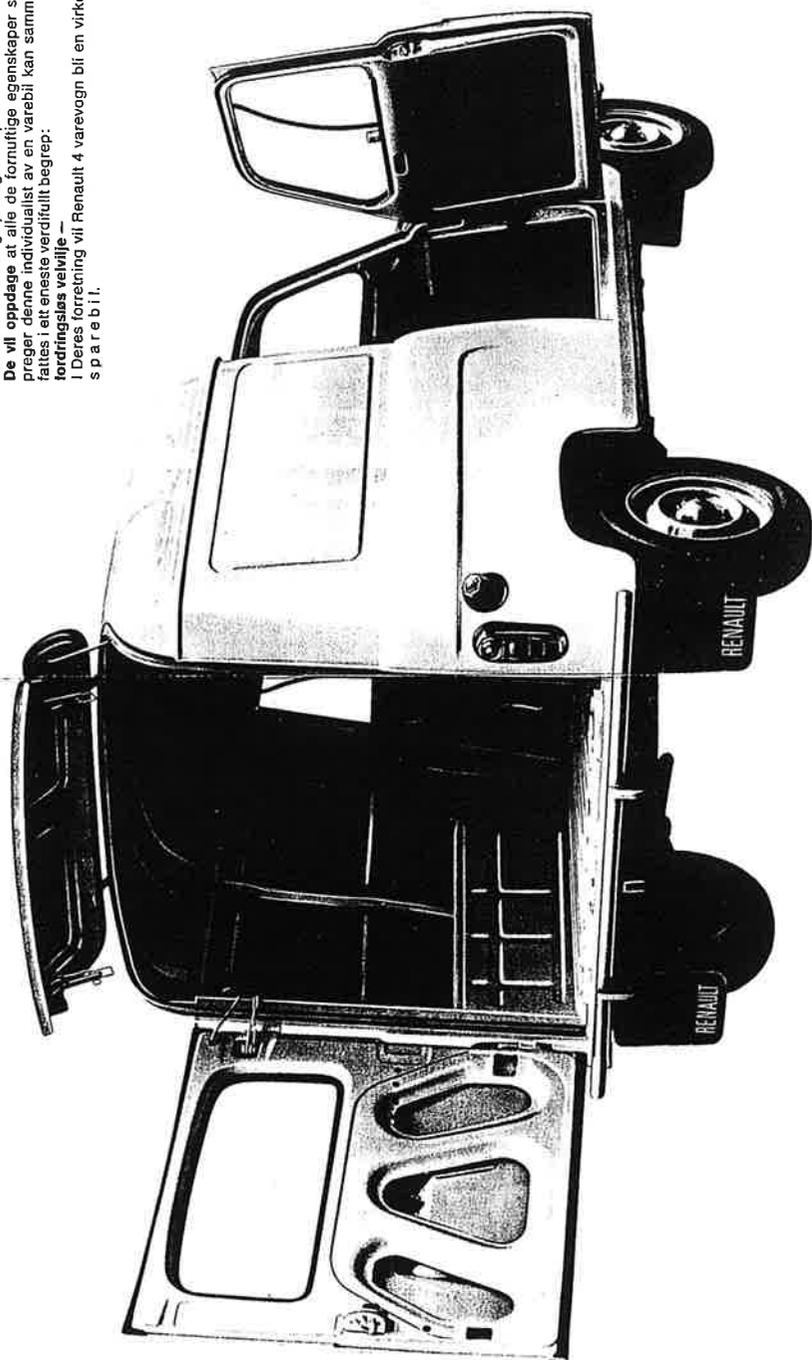


La oss få presentere Renault 4 varevogn

På de neste sidene kan De studere bilens spesielle fordeler ved å se nærmere på de tekniske spesifikasjonene. Etter dette vet De nesten alt om Renault 4 varevogn. Det gjenstår bare å se den, prøvekjøre den og bli overbevist om dens komfort og kjøreegenskaper.

De vil oppdage at alle de fornuftige egenskaper som preger denne individualist av en varebil kan sammenfattes i ett eneste verdifullt begrep: **fordringsløs velvilje.**

I deres forretning vil Renault 4 varevogn bli en virkelig sparebil.



Hyggelig omtale om CRN treffet i Halden, sommeren 1997, fra deltager.

Vel blåst, Halden!

Vårt årvisse sommertreff ble i år arrangert av våre medlemmer i Halden; Aud og Leif-Otto Malmquist og Kari og Roy Pedersen. De lot seg ikke skremme, hverken av dårlig værmelding, eller det faktum at treffet startet fredag den 13.(!)juni. Overtroen var tydeligvis lagt til side, og værgudene grundig bestukket. Haldenserne hadde nok Lillehammerværet fra i fjor kaldt i minne. Sommerværet holdt denne gangen hele helgen.

Fredriksten Festning viste seg å være en perfekt ramme for et arrangement som vårt. Med en sentralt plassert campingplass og store grøntområder var mulighetene mange. Arrangørens kanskje største problem i planleggingen var å begrense seg. Dette klarte de bra.

Lørdag formiddag var det utfukt til Brekke sluser. Nord-Europas høyeste sluseanlegg med en løftehøyde på 26,6 meter ver en spennende opplevelse for store og små. Her var også badetemperaturen behagelig, uten at det førte til så mange badende.

Vel tilbake på Festningen fikk vi god tid til å kikke på bilene for det var klart for neste post på programmet. Spesielt stor interesse var det for den lokale

Renaultforhandleren, Jensen & Scheele Bil A/S sin Renault Spider. Jeg tror alle følte at rundturen på Festningen var akkurat passe lang, og at vansklighetsgraden og variasjonen i spørsmålene ga alle en hyggelig utfordring og nye kunnskaper. Kaste konkurransen der en bakluke fra en R5 skulle kastes lengst mulig ble også godt mottatt. Renaultmester i baklukekasting 1997 ble Trond Hagen.

Jensen & Scheele Bil A/S hadde også bidratt til årets premiebord. Det var virkelig moro å se hvor høy kvalitet årets premier hadde. Tom Stallvik var best i kunnskapskonkurransen, og Marianne M.Lunde vant avstemningen over treffets fineste bil med sin gule Megane Coupe 16V.

At denne type treff skal gjøres enkelt for å få fram den rette stemningen har dette treffet vært et godt eksempel på. At det denne gangen var nye krefter som sto bak arrangementet er også veldig positivt. Ikke bare gir dette medlemmene mulighet til å få vist fram områder og miljøer som er «ukjente» for oss andre men, det bidrar også til et større fellesskap i klubben.

Igjen, vel blåst Halden, og en stor takk til Aud, Leif-Otto, Kari og Roy.

Asgeir Larsen

...til Norge
i januar-73:



RENAULT 12 TS

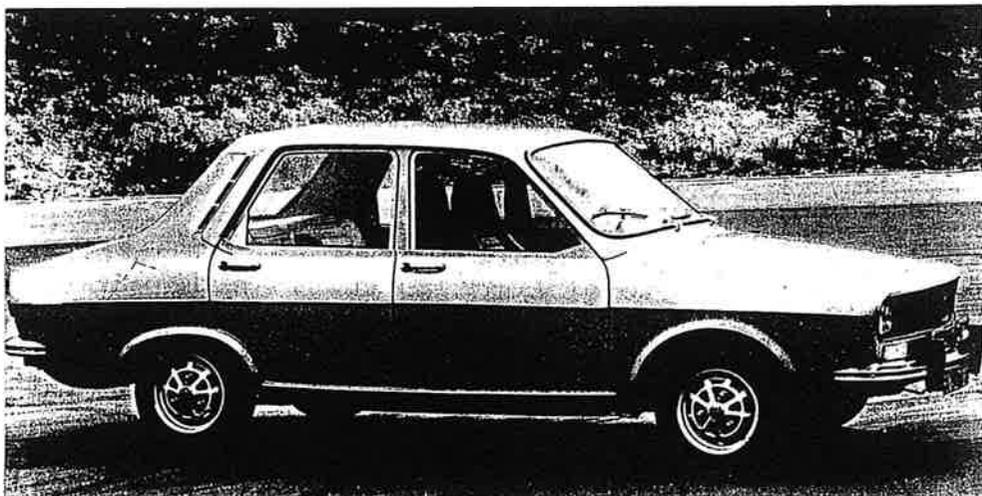
Renault 12 har vist seg å bli en av Renaults største internasjonale salgssuksesser. Av fabrikkens totale dagsproduksjon på ca. 5.700 biler, leverer fabrikken i Flins daglig ca. 1.300 Renault 12 (L - TL - Stasjonsvogn - Gordini).

Nå er en ny versjon kommet på det franske hjemmemarked: Renault 12 TS. Et parti er nå også bestilt for Norge - og vi kan vente de første TS-versjoner på vårt eget marked i januar neste år.

Renault 12 TS blir en raffinert, velutstyrt, sporty og komfortabel familiebil, som i Norge forventes å ville koste i underkant av 35.000 kr. Den inntar således både

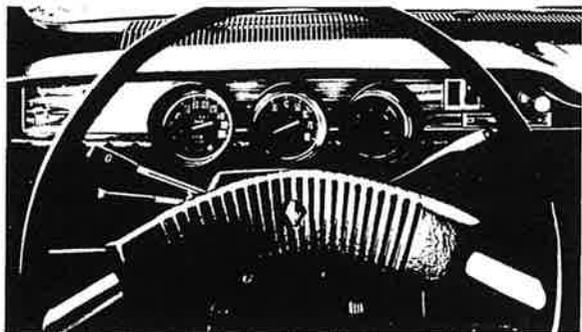
pris- og utstyrmessig en naturlig plass mellom Renault 12 TL og Renault 16.

I det ytre er det lite som skiller den fra TL-versjonen: de sporty og robuste „Gordini-felger“ og de blanke pyntelistene. Ellers byr TS-versjonen på en rekke fordeler: Ekstra komfortable og sikre seter. Forseteryggene er forlenget for å gi støtte også for nakken. Baksetet har nedfellbart armlene i midten. På dashbordet finner man både elektronisk turteller og et elegant midtkonsoll med elektrisk klokke. Og under panseret: 68 HK (SAE), 1300 ccm (samme som Renault 15 TL). Topp hastigheten er oppgitt til over 150 km/t.





...raffinert -
sporty
og velutstyrt



Renault-modeller du aldri har sett ?



Projekt 108 (1948)

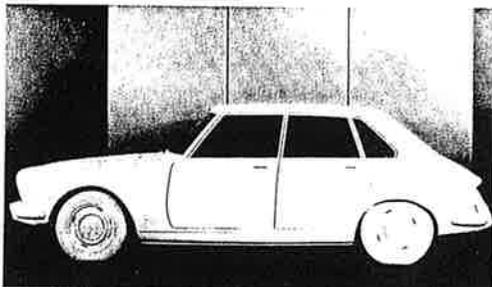
For første gang har Régie Renault presentert en rekke prototyper av modeller som aldri har sett dagens lys. Denne selebre utstilling fant nylig sted i Renault-salongen på Champs-Élysées i Paris.

Dømt til glemme! som de egentlig var, er de i dag en glimrende illustrasjon på hvilke problemer man stiller overfor når en ny modell skal skapes. Selv om disse prototypene i dag kan synes forbausende kanskje til og med komiske, er de vel verdt et studium. Men når vi ser på en del av disse prototypene, bør vi også i tankene gå tilbake til den epoken da de ble konstruert.

1948 – Projekt 108

Denne modellen ble konstruert ett år etter lanseringen av Renault 4 CV, med tanke på en rommeligere og raskere versjon. Men finner igjen motoren bak – og man oppdager her en nyhet som etterhvert vil få større aktualitet: Gearkassen er plassert under motoren, – lstedet for som tidligere, i dens forlengelse.

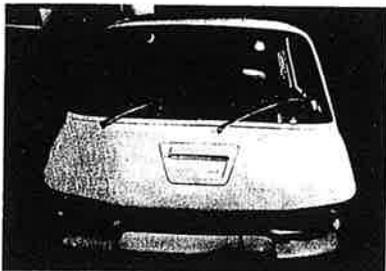
Men kupéen er lite rommelig, og en frontplassert motor synes å ha passet bedre etter datidens krav. Dette prosjektet ble da også oppgitt til fordel for et annet som resulterte i "Fregatten" – som ble markedsført i 1951.

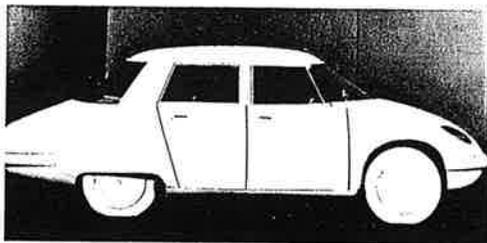


Studium 900 (1959)

1959 – Studium 900

Dette prosjektet tok opp den samme interiørmessige grunnidé som vi finner i Dauphine. Modellen har et lett tilgjengelig bagasjerom, plassert bak. Denne forsøksbilten med en V8-motor, har et meget lett og lavt karosseri med en eksepsjonelt lav luftmotstandskoeffisient (CX). Forsetet er imidlertid plassert så dypt og så langt framme at det forårsaker en meget ubehagelig følelse av utrygghet hos sjåføren. Det var hovedsakelig av denne grunn at prototypen ble oppgitt til tross for sine interessante tekniske originaliteter.



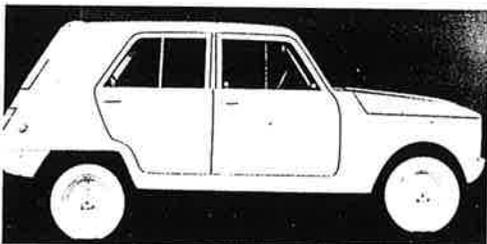


Prosjekt CX-15 (1962)

1962 — Prosjekt CX15

Denne prototypen, med et eggformet og noe komisk utseende, ble ikke konstruert med tanke på eventuell markedsføring. Den ble utformet innenfor rammen av et program for forskning av aerodynamikk.

Dens spesielt lave luftmotstandskoeffisient (CX) er eksjonjonell: 0,15. Den kan oppnå en hastighet av 154 km/t, med et forbruk på bare 0,775 l. pr. mil. Et studium som "CX 15" gir verdifulle erfaringer som kommer til nytte ved planleggingen av enhver ny modell.



Prosjekt 118 (1965)

— basert på en videreutvikling av Renault 4.

1965 — Prosjekt 118

Denne prototypen presenterer seg som en storesøster til Renault 4: Den har de samme grunnprinsipper, men er både rommeligere og kraftigere. Det er lagt stor vekt på å gi den en funksjonell karakter og samtidig et seriøst utseende.

Denne modellen var forløperen til den bilen vi i dag kjenner som Renault 6.



Prosjekt 117 (1965)

1965 — Prosjekt 117

Denne er en av de studier som førte til Renault 12. Den prototypen som her er vist, har en asymmetrisk grill med tre lykter, hvorav den midterste er en "1000 meter". Dashboardet er likeledes asymmetrisk. — Et festesystem på bagasjerommet bak gjør det mulig å feste reservehulet utvendig i tillegg av ekstra mye bagasje.

Denne asymetri var dessverre ikke forenlig med de internasjonale kjøretøregler. Prosjektet ble derfor forkastet.

Disse prototypene som vi her har omtalt, var de mest interessante på utstillingen. Og vi tror at utstillingsens viktigste formål ble oppfylt: å innvie publikum i den nitidige prosess som ligger bak hver eneste ny Renault-modell.

Bildene, omtalen er funnet i et gammelt kundeorgan for Renault Norge (KONTAKT) fra 1973.

VETERANMARKED

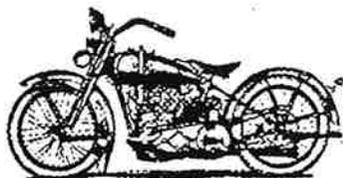
LØRDAG 25. OKT.

Gjøvik Olympiske Fjellhall
Åpningstid kl. 9-17

- * 150 selgere
- * Delemarked for bil og MC
- * Leverandører utstyr/tjenester
- * Modellbiler og litteratur
- * Antikviteter
- * Mynter, telekort, pins
- * Hobby og brukskunst
- * Kafeteria

God parkering: Følg skilter.
Gratis veteran skyttelbuss
fra Mjøsstranda.

Entré kr. 40,- Barn gratis.



Velkommen til det hyggelige markedet!

Selgere: Ta kontakt for påmelding/ informasjon.

Arr.: Norsk Veteranmesse Postboks 768 Kopperud
2801 Gjøvik. Tlf./fax 611 71495

RENAULT

H Ø S T T R E F F I
T R O N D H E I M.
SØNDAG, 5. OKT. KL. 12

SØNDAG, 5. OKT. KL. 12 MØTES VI VED BOHUS (vis a vis) SCANDIC HOTELL

TA MED DEG GODBILEN Å KOM! VI KJØRER OSS EN TUR, FINNER ET TRIVLIG
STED OG TAR OSS EN MATBIT! PRATER RENAULT OG KAR DET FINT.
HÅPER MANGE HAR ANLEDNING TIL Å KOMME: HUSK ET BILEN HAR GODT AV EN
SKIKKELIG OPPVARMING FØR VINTEREN!
EVT. NÆRMERE INFO - RING OLAF TELF: 92 64 49 12 - V E L K O M M E N.

RENAULT

GARASJETREFF PÅ HADELAND.
SØNDAG 12. OKTOBER FRA
KL. 10.

DET BLIR GARASJETREFF PÅ HADELAND, SØNDAG 12. OKTOBER FRA KL. 10.
HÅPER DU HAR ANLEDNING TIL Å KOMME, OG TA GJERNE MED DEG EN KOMPIS
ELLER TO!

TA GJERNE MED DEG DELER SOM KAN SELGES/BYTTES. VI VET AT MANGE KOM-
MER FOR KANSKJE Å FÅ TAK I NOE SOM MANGLER TIL GAMLEBILEN! ELLER
KANSKJE DU HAR EN RENAULT DU VIL SELGE?

SOM VANLIG BLIR DET RIMLIG KAFFE/VAFFEL Å FÅ KJØPT. DET FINS OGSÅ
VERTSHUS I UMIDDELBAR NÆRHET, OM SULTEN SKULLE TA HELT OVERHÅND.

- FOR DE SOM ENNÅ IKKE HAR VÆRT PÅ VÅR GARASJETREFF:

VI HOLDER TIL PÅ GAMLELAGRET TIL TINGELSTAD ALMENNING, JAREN.

v/RV 4, ca. mittveis mellom Oslo og Gjøvik.

VI SEES PÅ SØNDAG DEN 12 OKT. PÅ HADELAND - VELKOMMEN OG HUSK AT
EVENTUELLT DÅRLIG VÆR IKKE ER TIL HINDER! VI SKAL ALLTID FÅ TAK
OVER HODE. EVT. NÆRMERE INFO, RING KNUT, telef. 911 17279.

AV TØR (VAR VOLLA DEL II. - DEL I - se Bulletin 2/97.
RENAULT - STOFF I GAMLE, NORSKE MOTORBLADER (1934-1936)

Denne gangen gjør vi et sprang fra 1930 til 1934, i det vi ikke har lyktes å finne mer norsk Renault-stoff i den mellomliggende perioden.

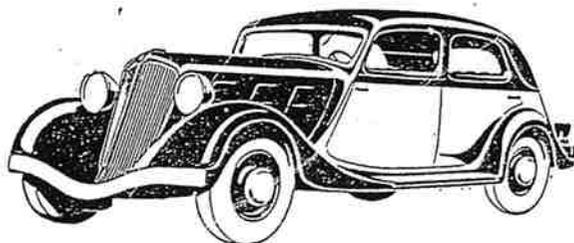
I 1934 opplyste "Motorliv" at det i perioden januar - oktober 1933 ble bruktimportert 10 Renaulter til Norge.

Også på nybil-siden viste bladet interesse for norsk Renault-import:

"RENAULT-AGENTURET

er nu overtatt av herr Carl Simonsen, tidligere disponent for A/S Auto. Han har leiet lokale i Akersgaten 7, hvor forretningen blir åpnet i midten av august."

I 1935 ga bladet en kort presentasjon av alle merkene som ble vist på Frogner-utstillingen. Om Renault het det:



RENAULT

4-, 6- og 8-cylindrede vogner.

Priser fra kr. 4750.- for 4-dørs Sedan.

Demonstreres ved eneforhandleren:

CARL SIMONSEN

Akersgaten 7. Oslo. Telefon 21277.

Sommeren 1934

"RENAULT.

(Autoimport A*S).

Renaultbilen av idag er helt moderne og konstruert efter de almindelig vedtagne prinsipper med utpregede strømlinjer, synkromesh gear og start på gasspedalen, med god aksellerasjons-evne.

Hjulophengning er den normale, altså ikke individuell.

Efter størrelsen m.v. leveres følgende serier: Celtaquatre og Monaquatre, Primaquatre og Vivaquatre, som alle er 4 cylindrede med 34 HK's motor. Så følger Vivasport og Vivastella med 6 cylindre og 85 HK. Endelig Nervasport og Nervastella med 8 cylindre og 130 HK."

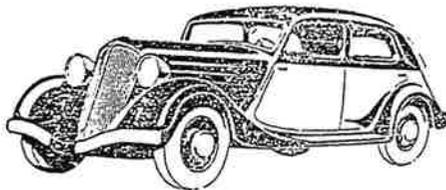
Tilsvarende presentasjon i 1936 så ut som følger:

RENAULT. (A/S Autoimport.)

Som ifjor fortsetter fabrikken også i år med 4-, 6- og 8-cylindrede vogner til populære priser.

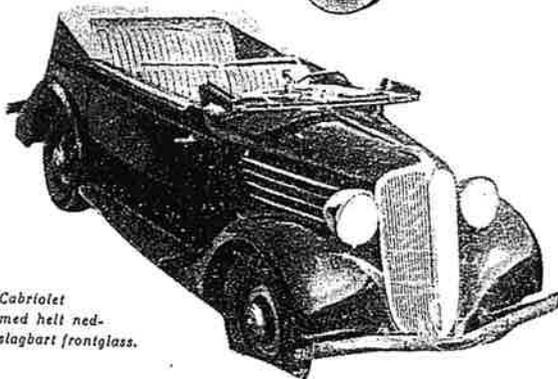
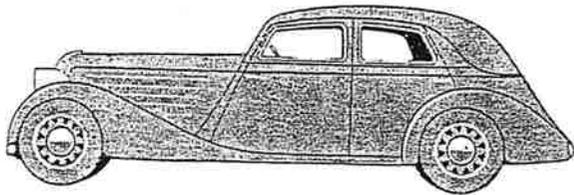
Den minste modell «Celtaquatre» har 34 HK.s motor og er særdeles billig i anskaffelse og drift.

Den neste «Primaquatre» har 55 HK. Så følger «Vivaquatre» med samme motor og et megal rummelig karosseri. De 6- og 8-cylindrede vogner har kraftige motorer og stor aksellerasjons-evne med litet bensinforbruk. På alle modeller er stighbrettet sløifet og erstattet med støtfangere eller fendere langs siderne. De gir derfor plass til 3 personer i førersetet, idet både gearstang og håndbrems er festet til instrumentbordet. Begge seter ligger mellom akslene. Der er innvendig bagasjerum samt eget låsbart rum for reservehjul og verktøi. Man sporer den franske eleganse i linjeføringen.



Renault.

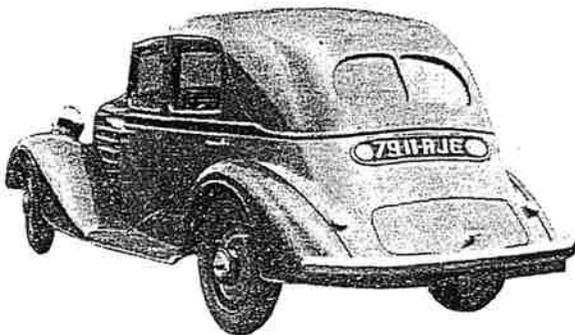
4-, 6- og 8-cylindrede i linje.
Smarte strømlinjekarosserier
i 2-, 5-, 7- og 9-setere med
støvfritt bagasjerum.



Cabriolet
med helt ned-
slagbart frontglass.

RENAULT startet sin
fabrikk for 36 år siden,
RENAULT ledet den gang

RENAULT leder idag
med Europas største
automobilfabrikk.



Nummerskilt og reservhjul innfelt.

RENAULT

Fransk kvalitet og eleganse — Økonomiske — Lave priser

ENEFORHANDLER

A.S AUTOIMPORT

Disponent CARL SIMONSEN

AKERSGATEN 7 - OSLO

TELEFON 21277

TELEGR.ADR.: CAROLUS

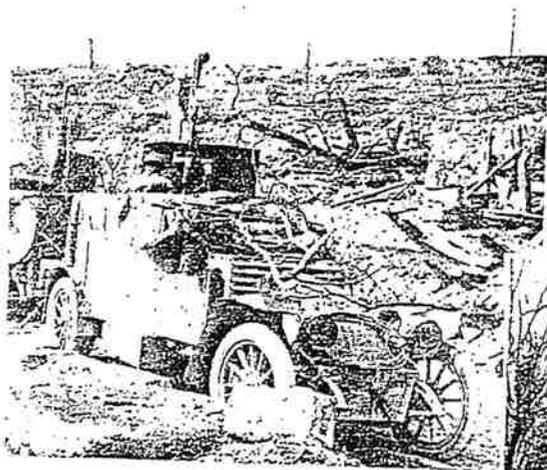


Major Fredrik J. Bølling skrev en rikt illustrert artikkel om terrenggående kjøretøyer i julenummeret 1936. Slike kjøretøyer var fortsatt regnet som noe svært spesielt - Jeepen var ennå ikke "oppfunnet".

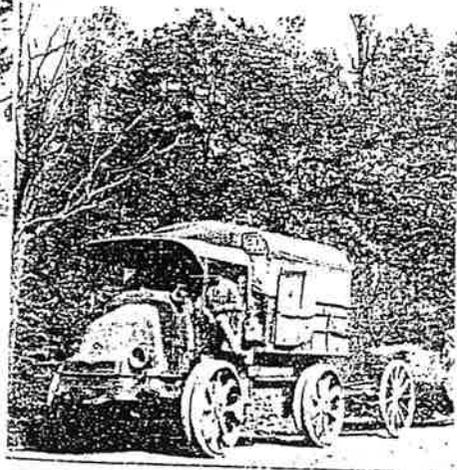
Mye av stoffet i Bøllings artikkel bygde på erfaringene fra 1. Verdenskrig, ikke minst når det gjaldt illustrasjoner - som gjenga mange Renault-kjøretøyer. Vi gjengir her Renault-relevante utdrag av artikkelen:

"Behovet for å få det tunge artilleri kjørt frem ved motor-trekk skaffet under krigen den type av lastebiler vi ser på fig.2. Det er en 5 tonns Renault landeveistraktor, med drift på alle fire hjul og likeledes styrte den på alle fire, således at dens hjulpar gikk spor i spor. Denne vogn hadde en god trekkevne på landevei og var slett ikke verst i terrenget, men hadde selvsagt sin begrensning."

Også fig.1. viser et Renaultkjøretøy, sannsynligvis en av de større luksusbilene som hadde blitt pansret for å settes inn ved fronten.



1. Panserbiler i en sønderskutt landsby.



2. Renault firehjulsdrevet laste

Temaet svitsjer deretter over til tanks:

" Det var britterne som kom med de første tanks i verdenskrigen. Selv om resultatene av deres første anvendelse ikke svarte til forventningene blev man dog meget snart klar over at man her hadde et kampmiddel som vilde kunne være av avgjørende betydning og arbeidet blev tatt op av alle de krigførende. I fig. 3 ser vi noen små franske 2 manns tanks som rykker frem."

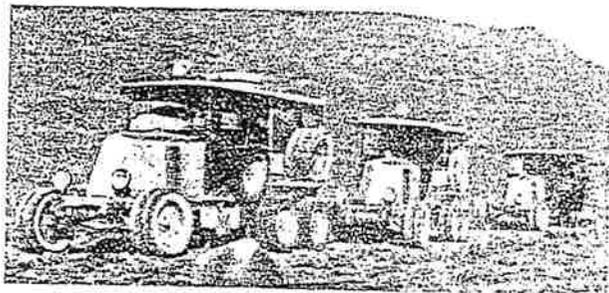
Artikkelens siste tema er boggiakslinger:

"Særlig i England har man arbeidet meget med dette system idet man der for bruk i koloniene med dårlige eller slett ingen veier har behov for en bil med særlig god flyteevne. Også i andre land er spørsmålet viet den største oppmerksomhet. I fig. 11 ser vi en fransk ørkenekspedisjon med 6-hjulte Renault, som ikke har mindre enn 12 gummiringer å flyte på."

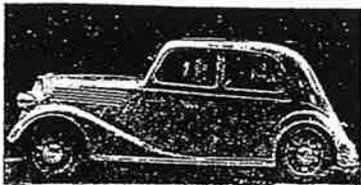
Motorliv-stoff fra 1937-40 blir presentert senere.



3. Renault 2-manns tanks.



11. 6-hjulet Renault.



RENAULT

1936 modeller

er ankommet og leveres fra lager.

Et særpreg for disse modeller er de rummelige karosserier. Hele bredden er utnyttet, så der er god plass til 3 personer i bakseter selv på de minste modeller. Begge seter ligger mellom akslene. — De nye Renault accelererer hurtig, har stor trekkraft, stor hastighet og er svært rimelige i forbruk.



Hovedforhandlere:

A/S AUTOIMPORT

Akersgt. 7 Oslo Telefon 21277

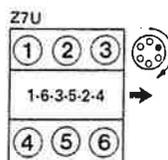
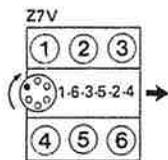
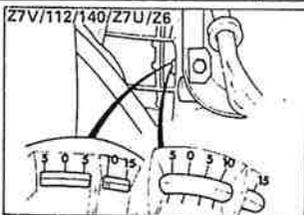
Distriktsforhandlere:

Roar Quale Udseth, Tronahjem
Ing. Algaard A/S, Bergen
Olav Rieber Thorsen, Sandnes

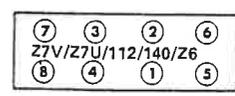
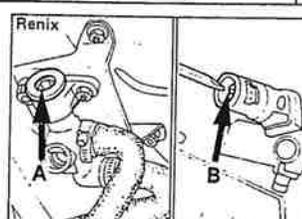
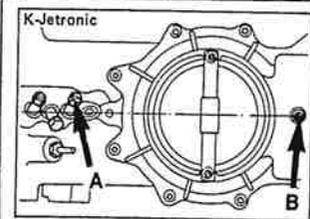
Jacob Jorikend, Arendal
A S Autoservice, Fredrikstad
Chr. Rittun, Skien.

Strømsø Birrekvisito A/S, Drømmen
Asbjørn Neverlien, Elverum.

Model		R25 TX/GTX (B29B)	R25 V6 (B298)	R25 V6 (B298)	R25 V6 (B29A)	R25 V6 (B295) Turbo	1 2 3 4 5 6 7 8 9 10 11 12 13 14 15 16 17 18 19 20 21 22 23 24 25 26 27 28 29 30 31 32 33 34 35 36 37 38 39 40 41 42 43 44 45 46 47 48 49 50 51 52 53 54
Engine specially tuned for:		Kat		(CH)	Kat		
Year		1987-88	1984-88	1984-88	1987-88	1986-88	
Engine	Code	J7T 732/3	Z7V-708	Z7V.7.11	ZYV 702	Z7U A702	
No. of cylinders	Type	4/OHC	V6/OHC	V6/OHC	6/OHG	V6/OHC	
Capacity (Fiscal-Germany)	cm ³	2165 (2150)	2664 (2645)	2664 (2645)	2849 (2829)	2458 (2441)	
Compression ratio/Octane	1:RON	9,2/91	9,2/98	9,2/98	8,8/91	8,6/98	
Output	kW (DIN HP) rpm	79 (107) 5000	106 (144) 5500	106 (144) 5500	110 (150) 5400	133 (181) 5500	
Ignition system	Type	Renix AEI	R-electronic	R-electronic	TSZ-i	Renix	
Ignition coil	Make	—	—	—	Bosch	—	
Voltage betw terminal 15 & earth	Type	—	—	—	0 221 122 001	—	
+ with o without ballast resistor	V	—	—	—	—	—	
Ballast resistor	Ohms	—	—	—	—	—	
Primary resistance	Ohms	—	—	—	0,34-0,47	—	
Distributor	Make	—	Duceffier	Duceffier	Bosch	—	
	Type	—	R316-D78	R329-J11	0 237 402 017	—	
Contact breaker gap	mm	—	—	—	—	—	
Dwell angle	° (%)	—	—	—	—	—	
Condenser capacity	µF	—	—	—	—	—	
Ignition timing	v BTDC n ATDC	—	—	v	v	—	
o without + with vacuum	—	—	—	o	o	—	
Basic timing	° Engine/rpm	—	10±1/900	5±2/900	10±1	—	
Advance checks	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	
	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	
	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	
Centrifugal advance	° Engine/rpm	—	0-2/1200	0-2/1200	0-2/1100	—	
(without vacuum and	° Engine/rpm	—	12/2000	15/2100	12-16/3000	—	
basic ignition timing)	° Engine/rpm	—	28/4860	38/4800	20-24/4140	—	
Vacuum check + advance	o retard	—	+	+/o	+	—	
Range	° Engine	—	19	15/10	18-22	—	
Starts	mbar	—	133	190/113	200	—	
Ends	mbar	—	330	210/210	460	—	
Spark plugs	Make	Champion	Champion	Champion	Bosch	Eyquem	
	Type	S7YC	RBN 9GY	RBN 9GY	HR6DC	805 LJSP	
Gap	mm	0,75-0,85	0,6	0,6	0,55-0,65	0,55-0,65	
Battery	V/Ah	—	—	—	—	—	
Starter motor	Make	Paris-Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	Paris-Rhone	—	
	Type	D11E 172	D11E 172	D11E 172	D11E 172	—	
Starting voltage	V	10,5	10,5	10,5	10,5	—	
Lockdraw	A/V	800/7	800	800	800/7	—	
- at lower voltage	A/V	—	—	—	—	—	
Alternator/Regulator	Make	Paris-Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	Paris-Rhone	—	
Alternator	Type	A14 N62	A 14 N 64	A 14 N 64	A14 N64	—	
Output at engine speed	A/V/rpm	61/13,5/3000	61/13,5/3000	61/13,5/3000	61/13,5/3000	—	
Voltage regulator	Type	—	—	—	—	—	
Regulated voltage <input type="checkbox"/>	V	13,5-15,0	13,5-15	13,5-15	13,5-15,0	—	
Notes							
<input type="checkbox"/> Regulated voltage at alternator							
terminal B+ with battery under							
full load at engine speed (line 46)							



55	R25 TX/GTX (B29B)	R25 V6 (B298)	R25 V6 (B298)	R25 V6 (B29A)	R25 V6 (B295)	Model
56					Turbo	
57						
58	Kal		(CH)	Kal		Engine specially tuned for Year
59	1987-88	1984-88	1984-88	1987-88	1986-88	
60	J7T 732/3	Z7V-708	Z7V.7.11	Z7W 702	Z7U A 702	Engine Code
61	0,10-0,15 (5) o	0,10 (05) o	0,10 (04) o	0,10 (4) o	0,10 (04) o	Valve -IN [o cold] mm (1/1000 in)
62	0,20-0,25 (9) o	0,25 (10) o	0,25 (10) o	0,25 (10) o	0,25 (10) o	clearance -EX [+ hot] mm (1/1000 in)
63	—	—	—	—	—	Compression pressure bar
64	3/3000	4,4/4000	4,4/4000	4,4/4000	4,4/4000	Oil pressure bar/rpm
65	—	—	—	—	—	Radiator cap bar
66	88	88	88	88	—	Thermostat opens at °C
67	—	—	—	—	—	Drive belt size a) Alternator mm
68	—	—	—	—	—	b) PAS-AC mm
69	3,5-4,5/3-3,5	—	—	3/2,5-3	3,0-4,5 ¹	Drive belt tension a/b mm
70	Renix	Bosch	Bosch	Bosch	Renix	Carburettor/Injection system Make
71	R	K-Jetronic	K-Jetronic	K-Jetronic	—	Type
72	800±25	900±50 ¹	900±50	900±25	700±25	Idle speed rpm
73	0,5 Max	1±0,5	2±0,5	1,0 Max	1,0±0,25	CO level at idle speed Vol. % CO
74	300	300	300	300	300	HC level at idle speed ppm
75	60	60	60	60	60	Oil temperature °C
76	—	—	—	—	—	Fast idle speed rpm
77	—	—	—	—	—	Choke valve gap mm
78	—	—	—	—	—	Throttle valve gap mm
79	2,5	3,0-3,4	5	3,4-3,8	2,5	Fuel pump delivery pressure bar
80	—	—	—	—	—	Filling capacities
81	5,5	5,5	5,5	5,5	8,0	Engine with filter Litres
82	2,0	3,4	3,4	3,0-3,4	3,0	Gearbox 4/5 speed Litres
83	—	2,5	2,5	—	—	Automatic (refill) Litres
84	—	2,5	2,5	—	—	Differential Litres
85	8,0	9,5	9,5	9,5	9,7	Cooling system Litres
86	Tightening torques in Newton metres - for lb.ft. conversion see inside cover.					Tightening torques Nm
87	50	20	20	60	20+60	Cylinder head Stage 1
88	80 □	60 □	60 □	□	□	Stage 2
89	88-98	20+115°	20+115°	20	20 +106°	Stage 3
90	■20 min	■20 min	■20 min	106°	■ 15 min	Stage 4
91	●150 min □	●360 min □	●360 min □	45°	● 360 min	Stage 5
92	88-98	20+115°	20+115°	—	+45°	Stage 6
93	88-98	30+75°	30+75°	30+75°	30 +75°	Main bearings □ slacken off.
94	60-65	45	45	45	45	Big end bearings ■ run engine.
95	60 ¹	45	45	45	45	Flywheel min = minutes
96	—	17-20	17-20	—	17-20	Spark plugs hr = hours
97	90	100	100	100	100	Road wheels ● waiting time.
98	o	o	o	o	o	hr = hours.
100	3N±1	3 N±1	3 N±1	3N±1	3 N±1	Wheel alignment - front
101	0°30'N±10'	0°30'N±10'	0°30'N±10'	0°30'N±10'	0° 30'N±10'	Load positioning (see page 3) o unladen
102	0°±30'	0°±30'	0°±30'	0°±30'	0° ±30'	Toe-in (N/Neg = toe-out) mm
103	2°±30'²	2°±30'²	2°±30'¹	2°±30'¹	2°²	Camber deg
104	12°30'±30'	12°30'±30'	12°30'±30'	12°30'±30'	12° 30'±30'	Castor deg
105	AT=	AT=	¹PAS=	PAS=	AC=3,5-5,3	King pin inclination (KPI) deg
106	165-70	1700±25/D	4°±30'	14°±30'	13,5-5,3	
107	PAS=	PAS=	—	—	PAS=	Notes
108	24°±30'	24°±30'	—	—	24°	



BIL

markedet

RENAULT R15/76 MOD. TIL SALGS.

Bilen er restaurert og i daglig bruk. FIN BIL! - GI BUD! - Ring for nærmere INFO.

telef. 56 51 25 54 - Arne Merkesdal.

RENAULT VERKSTEDHÅNBØKER TIL SALGS.

- til R8 GORDINI, R20, R12 og R5.
- div. Renaultdeler, bl.a. gearkasse til R5 ALPINE/78 MOD. R5 ALPINE MOTOR MED NYE LAGER OG REGISTER MEN SPREKK I TOPP.

Komplett R12TS motor. Ring for nærmere info!

Telef. 380 44888 (Helge Skogstad)

LYST PÅ EN R4/79 MOD.?

Noe rust men fullt kjørbar + endel deler. RING LARS RIESE - 73 52 79 10.

TIL SALGS:

R8/68 MOD. 100% orginal og urestaurert! Hvit, org. lakk. Lite rust. kr. 12.000.

telef. 62 36 94 26 - ESPEN DYNNA.

RENAULT ALPINE 310 V6 m/ innmont. turbo-motor (kun 50000 km.)220 HK. - RØD- Bilen vurderes solgt - bilen i daglig bruk. Meget PEN, men litt rest.arbeide gjenstår og utføre. KJEMPEBIL som må ses og prøves! Prisantydning: kr. 125 000.

RING SAURO - telef. 22 16 67 93 (pr.)
22 08 36 54 (arb.)
90 09 06 30 (mob.)

TO STK. RENAULT R8 til salgs:

R8/69 MOD. Tekn. ok og kjørbar men for-tjener ny lakk for å bli fin!
R8 GORDINI R1135/68 MOD. - Noe sveisea. og lakkering nødvendig.

Ring Jan for nærmere info. - t.32122824

Eldre Renaulteffekter ønskes kjøpt

Nåler, krus, modellbiler etc. ønskes kjøpt.

Asgeir Larsen, mob 928 07 705, tlf/fax 77 68 65 83.

Deler og litteratur til R12 TS 1975 modell

ønskes kjøpt:

Drivakslinger

Pyntelister

Setetrekk til fører-setet (brunt)

Lykteglass bak

Støtfanger foran

Delehåndbok

Verkstedhåndbok

Instruksjonsbok

Asgeir Larsen, mob 928 07 705, tlf/fax 77 68 65 83.

Fiat 126, 1977 modell selges billig.

Bilen står på Hadeland.

Asgeir Larsen, mob 928 07 705, tlf/fax 77 68 65 83.

Renault 6, 1974 modell selges som delebil.

Bilen er god teknisk, men har dårlig karosseri. Prisforlangende: 1500,- Bilen står på Gjøvik.

Renault 4, 1974 modell selges.

Bilen står på Lillehammer.

Kontakt formidles av Asgeir Larsen, Mob 928 07 705, tlf/fax 77 68 65 83.

Ønsker kontakt med eiere av Renault

Juvaquatre - både biler og deler.

Asgeir Larsen, mob 928 07 705, tlf/fax 77 68 65 83.

Renault Dauphinoise selges som delebil.

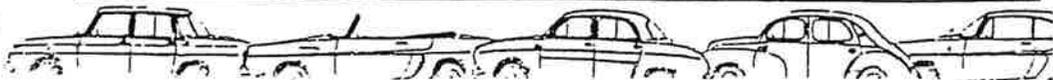
Bilen står på Hadeland. Den er særdeles sliten, og prisen er deretter.

Asgeir Larsen, mob 928 07 705, tlf/fax 77 68 65 83.

Generell litteratur om Renault ønskes

kjøpt.

Asgeir Larsen, mob 928 07 705, tlf/fax 77 68 65 83.



BIL

markedet

RENAULT TIL SALGS!!!!

R30TS - 76 MOD. 246000 km - registrert og avgift betalt.

Nyoppusset i 1992. Følgende nye deler siste året: Støtdempere bak, caliptere bak og nye sommerdekk.

Motor skiftet i 93: 2.0 liters, 4 cyl., tilh. 20TS/80 mod. - Km. nå 185000 - overh. topp i 97. Meget god stand.

PRIS: KR: 9000

R20TS - delebil kr. 1000

En mengde deler til R30TS og R20TS, bl.a. el. utstyr, motordeler, interiør, låser og mye mere kr. 2000.

ORIGINAL MOTOR 2.7 l. V6 til min R30TS 206000 km. m/alt tilbehør. kr. 2000

RING ARNE SETER, Borgenvg. 50, 0374 Oslo. Telef. 90 67 87 14.

37 ÅR! - RENAULT DAUPHINE GORDINI
1960 MODELL.

FIN BIL, 100% KOMPLETT OG ORIGINAL. EN EIER - 68000 km. PÅ SPEEDOMETERET. UBE - TYDELIG MED RUST MEN TRENGER LITT PLEIE OG EN LAKKERING. BILEN HAR NYOVERHALTE BREMSER. STARTER OG GÅR SOM ET SKUDD!
PRIS KR. 14000, EVT. LEVERT PÅ ØSTLANDET

SKJELDEN ANLEDNING FOR RENAULTENTUSIASTI
DU KAN FÅ ANLEDNING TIL Å SE BILEN PÅ
HADELAND - GARASJETREFFET, SØNDAG 12.10.

Ring evt. Olaf for nærmere info:
telefon 73 90 58 76 eller
92 64 49 12,

ØNSKER KJØPE DELER TIL R16 / 77 MOD.
DELEBIL ER KANSKJE MEST INTERESSANT. HAR
DU NOE SÅ RING MEG. EN BIL I GRØNN MET.
VILLE VÆRE MITT I BLINKEN!
RING Knut - telef. 911 17279.

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:

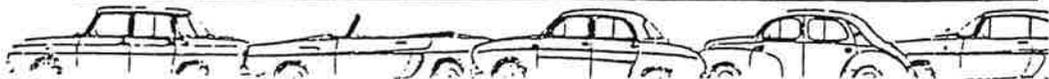
Club Renault Boutique

Postboks 3482

9003 Tromsø

Fax 77 68 65 83

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



Returadresse:
CRN Olaf Danielsen
Strindheimveien 6
7045 Trondheim

service



après-vente