

CRN Bulletin
Nr 3-99
14. årgang

Redaktør:
Asgeir Larsen

Redaksjonens adresse:
CRN Bulletin
Postboks 3482
9277 Tromsø
e-mail: asglars@online.no

Opplag: 400

Ettertrykk tillates hvis kilden oppgis.

Deadline for neste nummer av
Bulletinen er 20. juli 1999.

Du finner oss også på internett:
<http://home.c2i.net/reno/crn.html>

CRNs kontonummer:
0825 08 48626

Club Renault Norvège er en forening av og for Renaultentusiaster.

Styret består av:

Formann:	Svend Dahle, Slepndveien 5, 1300 Sandvika, tlf 67 56 47 57
Nestformann:	Magne Ludvigsen, Postboks 60, 1355 Bærums Postt., tlf 22 35 31 23
Kasserer:	Olaf Danielsen, Strindheimvn 6, 7045 Trondheim, tlf 73 90 58 76
Redaktør:	Asgeir Larsen, Pb 3482, 9277 Tromsø, tlf 77 61 96 42
Styremedlem:	Egil Otter, Ribstonvn 41, 0585 Oslo, tlf 22 15 49 69

Klubbens adresse er:

Club Renault Norvège
Postboks 60
1355 Bærum Postterminal

Innhold

Her skulle det ha vært en
innholdsfortegnelse, men den har
dessverre falt ut.

Denne utgaven av CRN Bulletin
kommer ut med forskjellige farger på
omslaget.

Redaktørens hjørne

Jeg skal flytte. Det kan være arbeidsomt i seg selv. Når man er Renault-entusiast med et svært delclager og totalt 6 biler som man skal finne plass til begynner det å anta store dimensjoner. Når jeg tar med at jeg flytter inn i en sentrumsleilighet uten parkeringsplass er kaoset fullkomment.

Jeg innså realitetene. Bilparken min her i Tromsø måtte reduseres. To biler var det lett å avskrive. Det siste året har det sneket seg inn to Fiater, men nå skal de vekk. Med 4 gjenværende Renaulter ble oppgaven vanskeligere.

Til slutt var det min brune R12 TS som trakk det korteste strået. Etter mange salgsforsøk innså jeg at markedet ikke verdsatte bilen til mer enn vrakpant. Hoggern var siste mulighet.

Slukøret begynte jeg å rydde ut av bilen før demonteringen av brukbare deler skulle starte. Under denne ryddingen kom minnene fra Paristuren i fjor tilbake.

Min R12 TS hadde på strekningen Tromsø-Paris-Tromsø oppført seg eksemplarisk. Vi hadde en minnerik periode bak oss. Ikke minst etter at bilen ble hentet ut fra hoggeriet og vrakmeldingen ble makulert når jeg overtok den.

Nå var imidlertid situasjonen en annen. Defekt clutch, dårlige drivaksler, hjullagre og bremses. I tillegg bærer den preg av en litt nærgående snøplog i vinter.

Når minnene om alt det trivelige jeg hadde opplevd på turene i 12'ern var det som om alle bilens feil og mangler ble ubetydelige. Gleden med å pusle med bilen tok over for mismotet. Resultatet ble som det måtte. - Clutchen er reparert, ny dør er skaffet og støtdempere og drivakslinger er bestilt.

Mens jeg jobbet med bilen tenkte jeg over dette, og fant at jeg var ved kjernen av noe viktig: Man snur ikke ryggen til gamle venner, det være seg mennesker eller biler, bare fordi det tilsynelatende ikke er plass til dem i hverdagen lengre. Gode venner fortjener en ekstra innsats for å bevare vennskapet når det røyner på. Det samme er tilfellet med våre Renaulter. De fortjener at vi tar vare på dem på best mulig måte.

Noe av det beste du kan gjøre for din Renault og dine Renaultvenner er å delta på sommerens treff. Denne sommeren er treffene spredt både geografisk og tidsmessig, slik at de fleste burde ha mulighet til å delta på ett eller flere.

Ta vare på dine venner, og ha en riktig god sommer!

Årstreff 1999

Så er det på tide å møtes til treff igjen. Som alle vet, etter å ha lest tilsendt informasjon, er Trondheim stedet. Øysand Camping ligger idyllisk til og er familievennlig.

I år er det Roald Evjen og Olaf Danielsen som har stått bak arrangementet. Jeg er sikker på at det arbeidet de har lagt ned resulterer i et minnerikt treff.

Samme helg som treffet finner sted er det et stort Delemarked i Granåsen, rett sør for Trondheim. Er

vi heldige vil det kunne bli tid til å ta en tur innom her også.

Ellers er det fritt frem for alle som skal på treff å ta med egne deler for salg eller bytte. Slikt skaper alltid en trivelig stemning. Kanskje kan du finne nettopp den ene delen du har lett etter lenge?

Påmeldingsfristen er 1. juni. Har du ikke meldt deg på enda, er det sikkert mulig å melde seg på fortsatt.

Vårtreffet i Tromsø, som ble annonsert tidligere er utsatt til høsten. Ny dato og mer informasjon sendes ut senere.



VETERANBILER
kjøper og selger du i
VETERANBØRSEN!



VETERANBØRSEN er dine annonsesider i fotoannonsebladet MOTORBØRSEN. Bladet er landsdekkende og kommer ut hver uke i et opplag på 32.000.

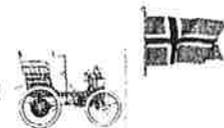
Du finner bladet i butikker, kiosker, på bensinstasjoner og på Internett: www.motorborsen.no.

I MOTORBØRSEN annonserer du GRATIS med bilde. Ring oss eller les bladet for flere detaljer!

Motorbørsen utgis av Hjemmet Mortensen Annonseblader AS
Postboks 4493 Torshov, 0403 Oslo, telefon 22 09 17 70 - telefaks 22 09 17 71
e-post: hjemmet@online.no



Club Renault Norge



18-20 Juni 1999



ÅRSTREFF CRN TRONDHEIM

I år er årstreffet lagt til Trondheim, nærmere bestemt Øysand Camping. Øysand Camping ligger langs E39, ca 20 km sør for Trondheim. Meget barnevennlig og med 2 km langgrunn badestrand, butikk og gode sanitærforhold.

Det vil bli tradisjonelle treff-aktiviteter; dele-marked, billøp m/opp-gaver, grilling m/sosialt samvær og premieutdeling og CRN-fat til alle deltakere.

Når det gjelder innkvartering så er det hver enkelt som må ta kontakt med Øysand Camping for 1/6-99 på tlf. 72 87 24 15.

Hyttene som er reservert består av 1 rom til kr. 290,-, pr. døgn. Campingplassen disponerer 2-roms hytter til kr. 370,-, strandbolig til 790,- og rom i motell til kr. 470,-, pr døgn.

Det er ønskelig at flest mulig velger 1-roms hytte, da de ligger samlet.

Påmelding til CRN-treffet 18-20/6-99 innen 1/6-99.

Startkontingent kr. 150,-

Roald Evjen tlf. 73 91 73 72 eller Olaf Danielsen tlf. 73 90 58 76

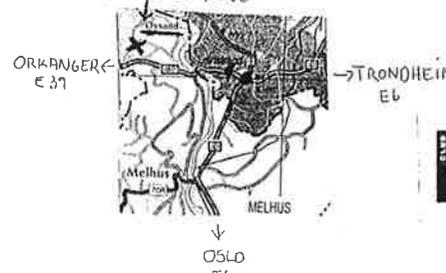


N-7224 Melhus

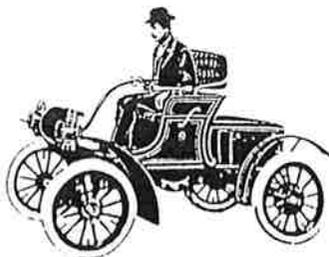
Tlf/Fax 72 87 24 15

Vi ønsker alle hjertelig velkommen til "Trivelige Trøndelag".

ØYSAND CAMPING



Lillehammer- løpet 1999



Vi står foran en ny gammelbilsesong. Vi skal ut på vegen igjen med våre gamle venner og det er kanskje tid for å planlegge noen av sommerens løpsdeltakelser.

Lillehammer Veteranvogn Klubb inviterer med dette deg til det 24. Lillehammerløpet som arrangeres lørdag 21. august med start kl.10.30. Løypa er vel 50 km lang og går på en blanding av fast og løst dekke.

Startkontigent er som før kr. 200 som inkluderer lunsj for to, løpsplakett og eventuell premie.

Løpet i år avsluttes med fest på Sjusjøen Høyfjellshotell som vi igjen har valgt som løpshotell. Under festen blir det stor aftenbuffet, premieutdeling og dans.

Aftenbuffeten koster kr. 175.00 for de som bare skal delta på den.

Overnatting: Fra fredag til søndag med halvpensjon kr. 950 pr. person. Fra lørdag til søndag kr. 500 pr. person. Barnerabatter. Ring hotellet tlf. 623 63 401.

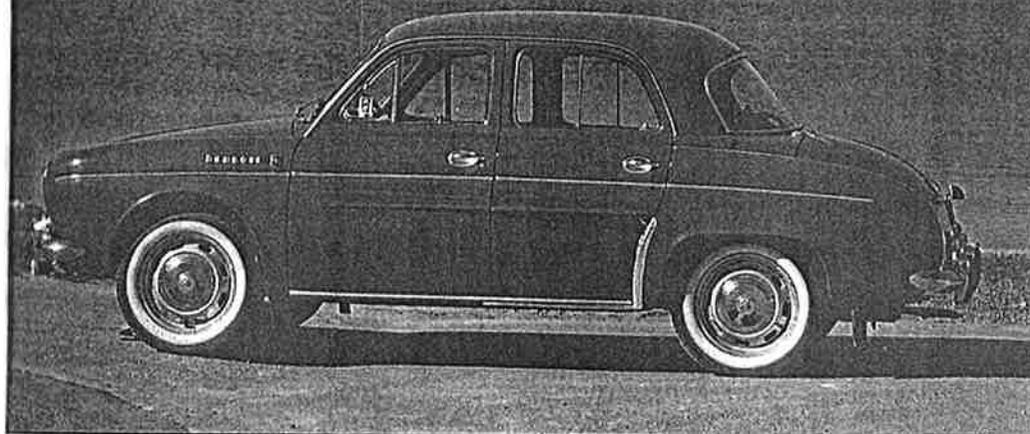
Påmelding: Startkontigenten innbetales på kontonr. 7173 0500154, LVK, pb. 1106, 2605 Lillehammer.

Opplys på giroen bilmerke, årgang og antall deltakere. Oppgi også antall Lhmr.løp du har kjørt! Vi skal som tidligere hedre trofaste deltakere med 10 års plaketten.

OBS: Tidlig påmelding gir som før tidlig startnummer.

Lillehammer Veteranvogn Klubb ønsker deg velkommen til årets løp - generalprøven foran Norgeløpet 2000! Nærmere løpsinformasjon får du som vanlig på telefon 612 54 441.

Renault Dauphine Gordini 1962



I mitten av femtiotalet, för att vara exakt 1956, kom Renault ut med sin Dauphine. Den var i grundkonstruktionen en vidareutveckling av CV-fyran.

Karossen hade blivit mera femtiotalanpassad och större. Motorn lämnade 30 hk och var nu på 845

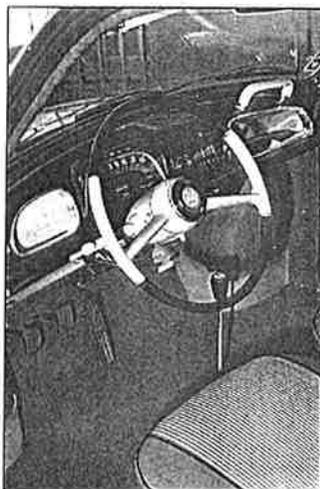
cc. Till en början kom Dauphinen att tillverkas parallellt med CV4-an för att senare ersätta den. I tiden låg att varje fabrik hade sin egen trimmare som gav fin reklam åt märket och därmed också höjde försäljningssiffran. Rallyinspirerade bilar började sälja bra. Renault hade Amedee Gordini som fabriks-trimmare. Nu fick bilarna tilläggsnamnet Gordini och hade en vassare motor som lämnade 38 hk. Inredningen var lite mer påkostad och redan då ingick säkerhetsbälten. Utanpå kunde man se att det var en Gordini på kromlister och på bilens färg. Dauphinen var Frankrikes första bil som kom över tvåmiljonerstrecket.

Weine Halldin i Motala har ägt sin Gordini sedan den var ny. Till en början användes den som bruksbil. För några år sedan renoverade han bilen och numera åker han bara med den på somrarna.

- Men egentligen är det konstigt att bilen inte har säckat ihop alldeles, säger Weine. När

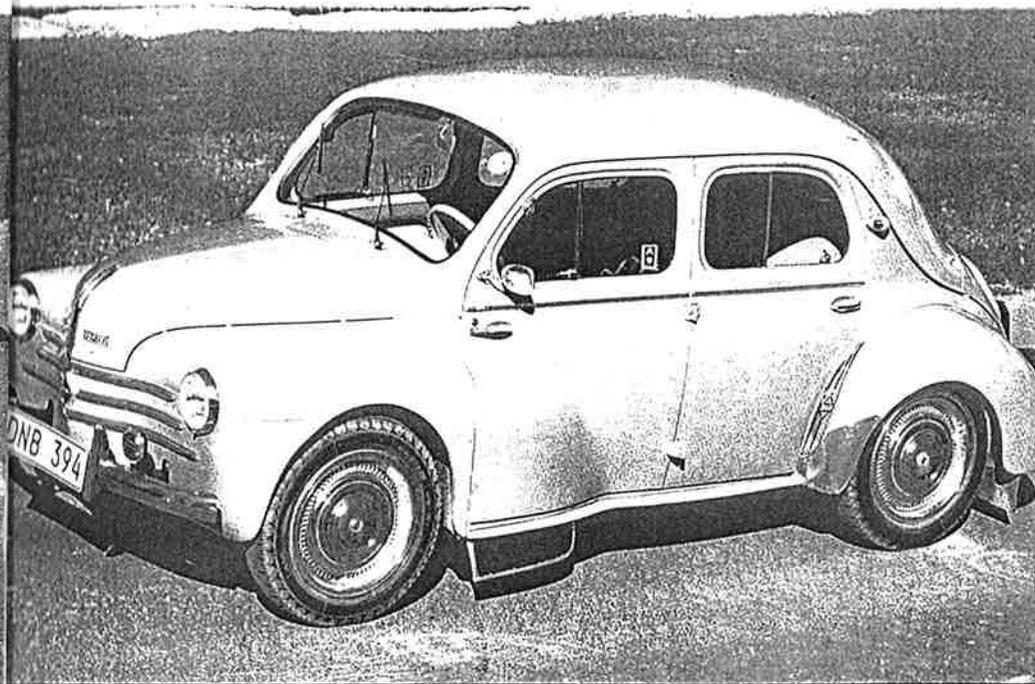
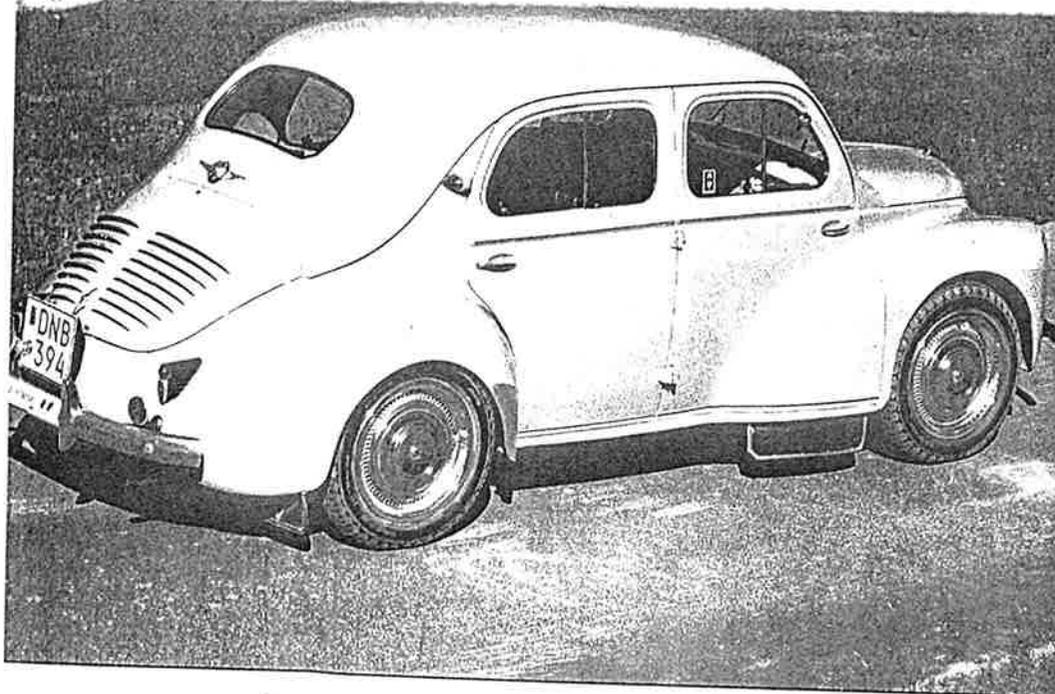
han byggde om huset fick bilen transportera det mesta på takräcket som behövdes för ombyggnationen av huset.

Torbjörn Blickert



FAKTA

Renault RS Gordini
Motor 1,108 lit, cyl diam 70 mm, kompr
10,4:l, Hkr 38 vid 6.500 varv/min, Topp-
fart c:a 170 km/tim.



Frankrikes svar på Volkswagen var Renaults lilla 4 CV. Citroën hade sin lilla 2 CV. Men Renaults 4 CV var kanske lite mer bil om man nu får uttrycka sig så.

Under kriget hade man i största hemlighet börjat skissa på en ekonomisk och liten bil och som skulle lanseras efter krigsslutet. Att det skulle behövas billiga och många bilar när kriget var slut var många som trodde på. Renault visade upp sin svansmotordrivna 4 CV på Paris-utställningen 1946. Den var konstruerad med en liten vattenkyld radmotor och hade alltså motorn placerad bak. Pendelaxel och spiralfjädring runt om. Inredningen var minimalt påkostad. Motorn var av modern konstruktion med stöstångstyrda toppventiler och lösa cylinderfoder. Den var på 760 cc och utvecklade 19 hk. År 1951 gick man ned till 750 cc.

I Frankrike har man en aning besynnerliga skatte-lagar ur vår synvinkel sett. För att 4 CV skulle kunna få så gynnsam beskattning som möjligt gjordes den i extra



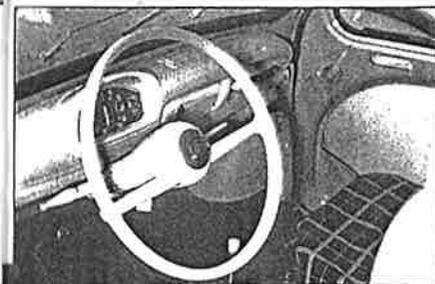
Nöjd 4 CV-entusiast. Fred Åkerfeldt från Ösmo.

tunn plåt trots att den var dyrare än den mera vanliga karosseriplåten.

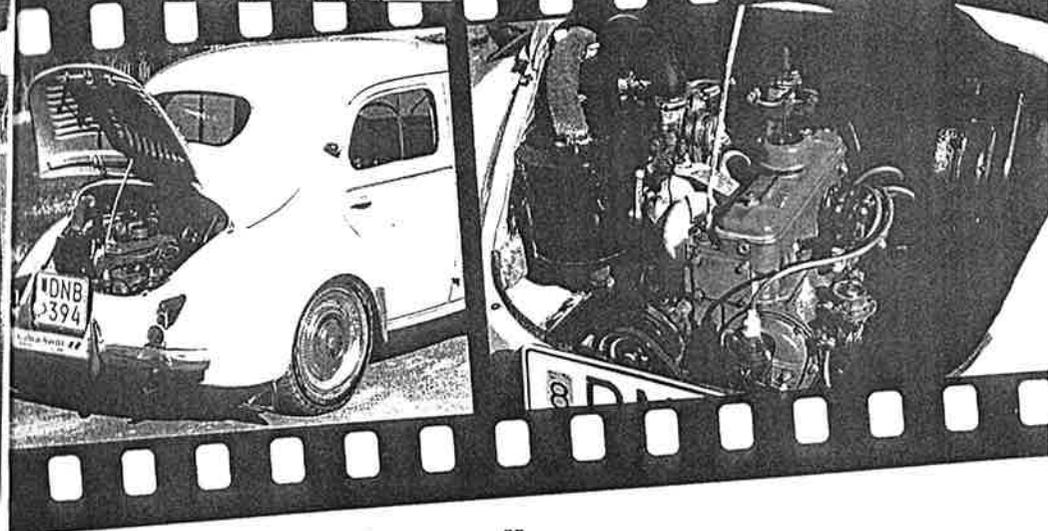
CV-fyran blev en succé och passerade en miljon i tillverkade ex innan den lades ned 1961.

Fred Åkerfeldt från Ösmo hade inte en tanke på att bli Renault-ägare innan han följde med en kompis för att hämta Renault-bilar hos en försäljare som skulle byta agentur i samband med att Renault gick in i Volvos försäljning. Bilen hade blivit inbytt mot en Renault R 10 och var i ett relativt bra skick. Det enda anmärkningsvärda var att inredningen var dålig och behövde åtgärdas helt. Fred har också renoverat motorn för den ville ta lite olja, men mera är inte gjort på bilen.

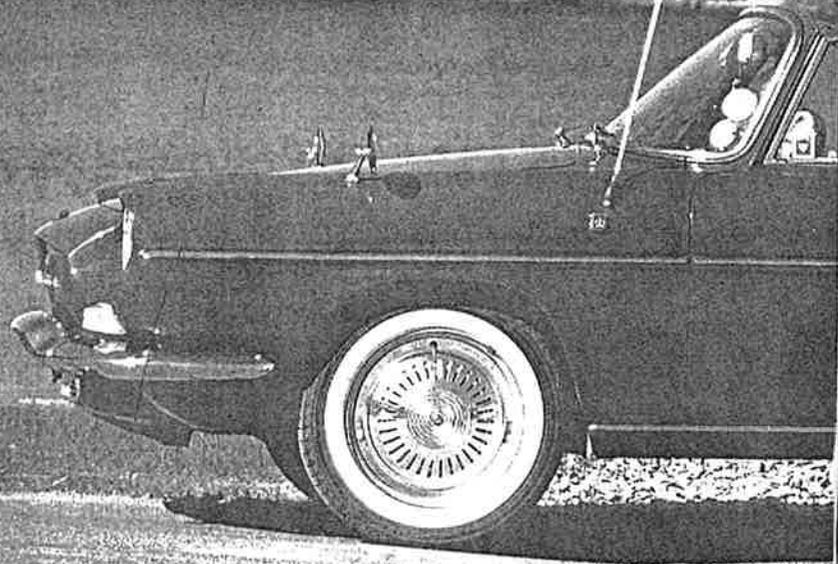
Torbjörn Bläckert



Kylaren sitter framför motorn med påfyllningen utanpå karossen. Det fanns många som fyllde på bensin där men den skulle fyllas i röret som sitter på sidan om motorn.



Cabriolet -66

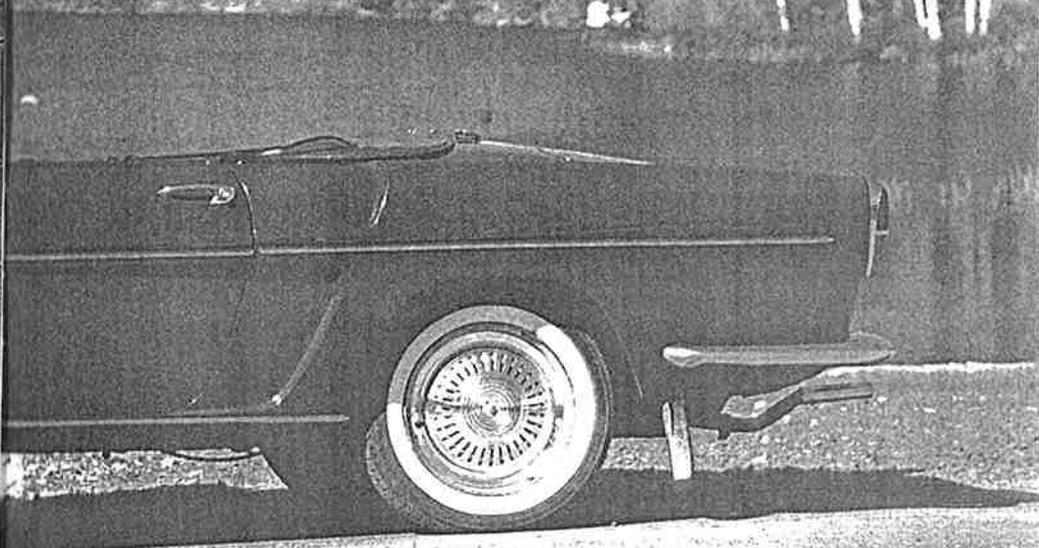


Renaults amerikainspirerade Caravelle lanserades av fabriken som världens vackraste serietillverkade cabriolet. Med ett känt flygplansnamn hade man satsat stort. Många minns också bilen som en riktig skönhet, lagom stor för oss här hemma i Sverige.

Den första modellen hette Floride och började tillverkas 1959, då baserad mest på Dauphinen. År 1962 kom den med namnet Caravelle och med ett helt nytt chassi. Framvagn och bakyagn liksom motor och kraftöverföring var Renaults R8, som då var en föregångare med att ha skrivbromsar runt om. Då kunde man i bästa fall hitta skivor fram och trummor bak på konkurrenternas bilar. Ända sedan CV-tyrans dagar hade Renault haft kylaren framför motorn. Kylaren satt mellan baksätet och motorn med luftintag i framkan-

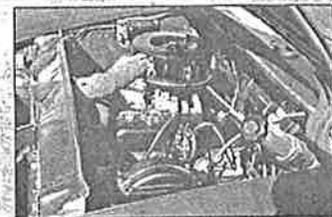
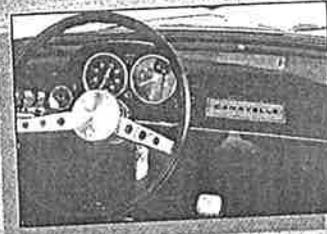
ten av bakskärmarna. Men liksom R8:an hade Caravelle kylaren bakom motorn, och därför luftintagen på motorhuvens.

Jan-Ingvar Stens Caravelle har aldrig varit dålig. Den första ägaren var en tullöverkontrollant som ägde bilen fram till '71, då den såldes vidare till en direktör i Bromma. 1976 köpte Jan-Ingvar bilen. Det enda som är gjort på den är en motorrenovering 1974, förmodligen trassel med något föder som hade sjunkit. En av de föregående ägarna har försett Caravelle med nackstöd ur säkerhetssynpunkt



och dom får Jan verkligen hålla i. De är från Saab Monte Carlo och är väl värda sitt pris för Saabåkarna.

Att Caravelle fortfarande står sig bra i konkurrensen bland andra skönheter kan många intyga. Utan tvekan tillhör Caravelle kategorien klassiker och är väl värd att spara till framtiden.



Renault Caravelle HT Cabriolet 1966

Längd 426 cm, bredd 158 cm.
Tjänstevikt 930 kg.
Motor 4 cyl vattenkyld 1.108 cc
1 Weber dubbelförgasare, cyl diam 70 mm.

Hkr 57,5 vid 5 400 rpm, Toppfart c:a 140 km/tim
Svenskt nypris 1966: 14 817:-

FAKTA

Renault i Norge 1948

av Tor Ivar Volla

I 1948 begynte motorbladene igjen å fokusere på Renault, og da særlig den moderne, lille 4CV. Men her i Norge måtte man fortsatt vente i sju lange og sju breie før modellen kunne oppleves "live". Renault-importhen gikk fortsatt mest på vare- og lastebiler, pluss noen få busser. Og bruktimport-prosenten var fortsatt svært høy.

Allerede i januar skrev "Motorliv":

"Det blir mer alminnelig å prøve nye bilmodeller i vindtunnel, i alle fall i Europa... SAAB 92, Healey og den nye Renault med 750 kubikk hekkmotor er således prøvet i tunnel. Det er et faktum at også ved små hastigheter spiller luftmotstanden inn – spesielt i motvind. Dette er også grunnen til at det blir mer og mer alminnelig med lyktene innfelt i skjermene, for å unngå luftvirvler bak frittmonterte lykter."

I samme utgave kunne man lese:

"I budsjettåret 1946/47 ble det produsert 52.588 personbiler i Frankrike. Dette fordeler seg således på de forskjellige merker hvorav det fabrikeres over 50 stk.: Citroën 17.682 (33,5 pst.), Renault 16.504 (31,3 pst.), Peugeot 7937 (15,1 pst.), Simca 7429 (14,0 pst.), Ford 2277 (4,3 pst.), Delahaye 417 (0,8 pst.), Salmson 132 (0,25 pst.), Hotchkiss 117 (0,22 pst.), Talbot 83 (0,16 pst.) og 210 av andre. 93,9 pst. framstilles altså av de 4 store".

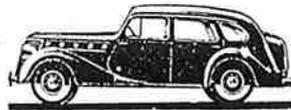
24/2 ble det, i følge Bilutvalget hos Prisdirektoratet, tatt inn fem nye Juvaquatre AGH varebiler med 200-300 kilos nyttelast. Stykkprisen på disse var kr. 9210,-. En AHG-2 som ble importert 9/11 ble priset til kr. 8050,-.

"Motorliv"s Peer Gretland hadde i årets julenummer en omfattende reportasje fra Parisutstillingen, hvor bl.a. Citroën 2 CV ble presentert for første gang. Men fortsatt var interessen stor for den allerede årsgamle Renault 4 CV, selv om Gretland selv ikke akkurat uttrykte seg med hallelujarop: "Renault fabrikerer av personbiler utelukkende den lille etterkrigsmodell PV4 (sic!) som nå har vært i fabrikkasjon ett år. Dette er en meget enkel og spartansk utstyrt småvogn med hekkmotor. – Den er i store trekk en etterligning etter Volkswagen og har også gode kjøreegenskaper selv om den ikke er så rask".

1/5 AUTOIMPORT

Oslo

Automobiler og rekvisita.
Reservedeler for Renault.



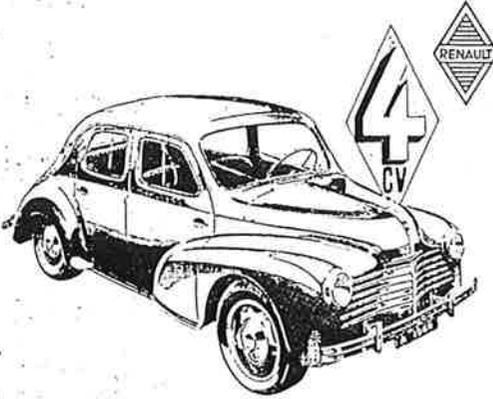
Kontor og lager:
Akersgata 7. Telefon 11 131.
Verksted:
Ruseløkkvn. 20. Telefon 12 409.

Samme sommer slo imidlertid "Motorliv" til med sin første skikkelige dekning av den nye 4CV, en omtale som vi gjengir i sin helhet på de følgende sidene.

Reklamen til høyre er derimot fra 1949, men tas likevel med her for å piske opp forventningene til neste bolk i denne serien.

"Norsk Motorblad" kunne opplyse at det pr. 7. april 1948 hadde blitt tatt inn Renault varebiler av typene Juvaquatre (2-300 kg last, kr. 9.210,-) og Fourgon (1 tonns last, kr. 15.305,-). Ellers var det skuffende lite Renault-omtale dette året i dette bladet, et blad som nå nærmet seg slutten på sin eksistens.

Slik så registreringsstabellen på Renault for 1948 ut:



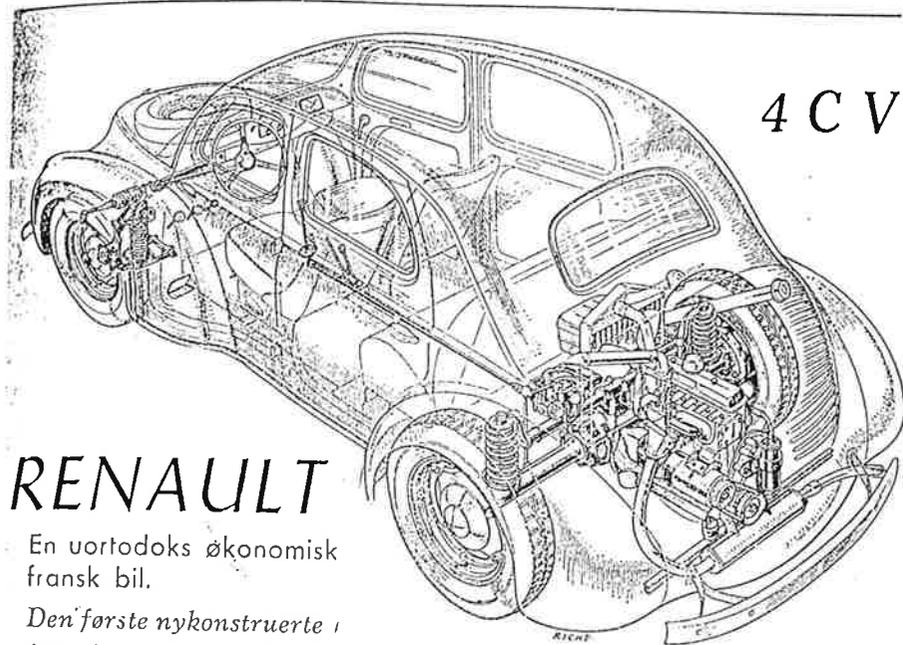
OVERLEGEN SEIER I MONTE CARLO

Franskmannen Rosier ble nr. 1 i sin klasse (750—1100 cm³) på RENAULT 4 CV syl. volum 760 cm³. Her deltok 26 vogner. I neste klasse (1100—1500 cm³), hvor det deltok 48 vogner, var det heller ingen som kunne måle seg med Rosier.

Denne sensasjonelle seier ble vunnet med den lille RENAULT med hekkmotor, som er vist her.

Vognen demonstreres ved
A.S. AUTOIMPORT, AKERSGT. 7
OSLO — Tlf. 41 11 31 — 41 24 09 — 41 50 20.

	Ny Person	Brukt person	Ny nytte	Brukt nytte
Januar			1	1
Februar				6
Mars				2
April	1	1	3	3
Mai		1		2
Juni	3	2		5
Juli	1			1
August	1			1
September		2		3
Oktober			15	7
November			8	2
Desember	1			9
Sum	7	7	41	30



RENAULT

En uortodoks økonomisk fransk bil.

Den første nykonstruerte franske etterkrigsbil som forlater samlebåndet.

Begle Nationale des Usines RENAULT har brutt helt med førkrigsutviklingen ved framstillingen av den nye RENAULT 4 CV (typebetegnelsen baserer seg på franske skaftehestekrefter, som avviker sterkt fra den engelske R.A.C. rating). Her har man ikke gått ut fra gamle modeller med forbedringer, men har konstruert en helt ny vogn som først og fremst skulle være økonomisk. Allerede under okkupasjonen, da arbeidet på den nye modell ble tatt opp, forutså man at økonomien vilde spille en enorm rolle i etterkrigstidens Frankrike.

Fabrikanten lanserer bilen med ordene «det er virkelig den moderne og logiske løsning for den økonomiske vogn, som kjører Dem like langt, like hurtig, like godt uten å ruinere Dem». At bilen virkelig holder hva det løves i så henseende skulle det britiske Motors uttalelse om at bilen er vesentlig mer økonomisk enn noen annen vogn som Motor har prøvet etter krigen, tyde på.

Å gå over til hekkmotor var et så stort sprang at fabrikken fant det nødvendig å framstille 40 prototyper, som ble prøvet under de forskjelligste forhold — bl. a. i Afrika — tilsammen tilbakela de mer enn 1 000 000 km. Prototypene ble

ikke bare prøvet av profesjonelle sjåførere, men i stor utstrekning overlatt vanlige «Amatører» for at man skulle kunne høste erfaringer med hensyn til driftssikkerheten under vanlige forhold.

I begynnelsen av november 1945 ble den endelige bestemmelse tatt etter at man hadde kunnet samle opplysninger om utviklingen i den del av verden som fabrikken hadde vært avsperrt fra i 4 år. De første biler kunne så forlate samlebåndene sommeren 1947 og nå kan man virkelig snakke om masseproduksjon.

Omstillingen måtte nemlig forberedes slik at det betyd minst mulig produksjonstap — en faktor som etter hvert er begynt å spille en større og større rolle også i USA., hvor man før så bort fra den slags «Smålige hensyn». Å «tool up» for produksjon av en ny type tar vanligvis lang tid, men her måtte man også sørge for å skaffe seg plass til meget av produksjonen uten å foreta noen som helst avbrytelse av den løpende produksjon av Juva 4, laste- og varevogner.

Det er tatt i bruk automatiserte maskiner som foretar flere arbeidsoperasjoner etter hverandre på råstøpegodset uten menneskelig innblanding. Det trenges bare en mann for innsetting og en mann for uttagning av arbeidsstykket.

Maskinene opererer nesten med menneskelige følelser — «nerver» gir impulser til maskiner (muskler) som flytter arbeidsstykket når første arbeidsoperasjon er gjort, neste arbeidsoperasjon settes så automatisk i gang. Ved denne automatiserte arbeidsgang innspares meget dødtid og sluttproduktet blir billigere i framstilling — forutsatt at man som her kan fordele anskaffelsesomkostningene på et stort nok antall vogner.

Som det vil forstås ligger det et enormt planleggingsarbeid bak for å avbalansere avdelingenes arbeidsmengder for at alt skal klaffe ved samlebandene. For å kunne greie omstillingen uten avbrett i produksjonen var det også nødvendig å skaffe en rekke maskiner fra USA., men disse ble sterkt forsinket på grunn av streikene der borte.

En moderne «billigbil» som Renault 4CV er selvfølgelig — kan man nesten si — også prøvet i vindtunnelen i Chalais-Meudon. Det oppgis en luftmotstand på 0,38, det beste resultat som skal være oppnådd med en standard 4-seater.

Motorliv har ikke tidligere brakt noen beskrivelse av Juva 4, men den er vel så godt kjent av de fleste av leserne at man kan få et ganske godt bilde av 4CV ved å sammenligne med Juvaen. Vi gjengir derfor dataene for begge i tabellen:

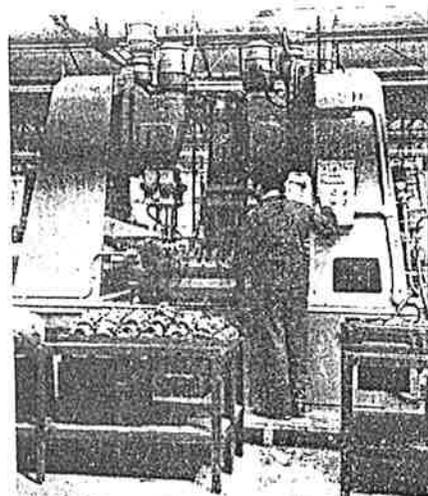
Som det vil ses er 4CV mindre og lettere enn Juvaen, den har også en mindre motor og en lavere topphastighet.

4CV er en 4-seater, hvor det er regnet med å være nok plass til at det store gross bilkjøpere vil godta vognen, som er rask og liten med stor manøvrerdyktighet. Den kan således smyge seg



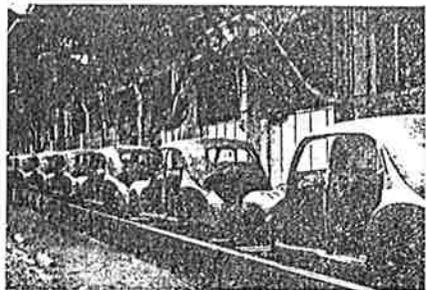
Seriemaskin som består av 8 enheter som arbeider samtidig. En automatisk kjede flytter arbeidsstykket videre til neste operasjon.

RENAULT	4 C V	Juvaquatre
1. Antall cylindre	4	4
2. Boring	55 mm.	58 mm.
3. Slaglengde	80 "	95
4. Motorens kubikkinnhold	0,76 l	1,003 l
5. Kompresjonsforhold	6,7 : 1	6,1 : 1
6. Max. ind. bremsehesterkrefter	19	25
7. ved turtall pr. minutt	4000	3500
8. Akselavstand	2,10 m.	2,35 m.
9. Største lengde, bredde, høyde	3,63x1,43 x1,44	3,72x1,40 x1,50
10. Fri høyde under	0,28 m.	0,28 m.
11. Mindre vendecirkeldiameter	8,25 m.	9 m.
12. Vekt av tom vogn	560 kg.	760 kg.
13. Totalvekt fullt lastet (hvor inntak annet er oppgitt er hver sitteplass regnet lik 80 kg.)	880 kg.	1080 kg.
14. Gummidimensjon	5,00x15 (eller 13,5x40)	4,7x15
15. Bremsesystem	Hydraulisk 4 hjuls	Hydraulisk 4 hjuls
16. Bensintank	27,5 l	28,1
17. Oljepanne	2,1 l	2,5 l
18. Gear	1	0,5 l
19. Kardang	1	0,5 l
20. Kjølesystemets innhold	5,8 l	5 l
21. Batteri, spenning og amperelimer	6 — 75	6 — 90
22. Topp hastighet	87 km/t	90 km/t
23. Bensinforbruk i liter pr. 10 km.	0,9	0,7
24. Bremseslekter pr. tonn (lastet)	21,8	25,9
25. Bilens pris	ca. 7000,-	10 000,-



Automatisk bormaskin som utfører 5 operasjoner, gjennomboring av skruehull, utboring av sylinder, gjenging av skruehull og av muttere.

Motor



inn på de fleste steder hvor en vanlig 4-seter ikke kan komme fram.

Britisk Motors kjøreprøve viste at vognen på 17,5 sek. kunne bringes fra stillestående opp i en hastighet på vel 64 km/t (40 miles p. h.) Ved vanlige hastigheter ble det målt et bensinforbruk på mindre enn 0,5 l/mil ved små hastigheter.

Da alle seter er plassert mellom hjulaksene skulle bilen også være behagelig å sitte i. Førersetet måler således 1,25 m. i bredden og baksetet 1,20 m. Da vinduene åpnes horisontalt er dørlykkelsen brakt ned til et minimum fordi man har sløffet sveivemekanismene og derved har fått godt albuerom.

Det indre utstyret er enkelt, jyddepemde materialer er ikke brukt og trekkingen er innskrenket til et minimum, det er derfor meget lakkert metall.

Ved hekkmotoren unngår man jo mellomakselen og har fått stor fri høyde inne som kunne utnyttes til bekvemmelighet for passasjerene. Karosseriet er en selvberende helsveiset stålkonstruksjon av 0,7 mm. plate, forsterket med hjelker på de viktigste steder.

Som det vil framgå av tegningen er alle 4 hjul avfjæret med vertikale spiralfjærer.

Selve motoren byr ikke på noe nytt — det er en vanlig 4-sylindret rekkemotor med toppventiler, men den byr på en større finhet i detaljene enn man er vant til ved småvogner. Motoren er for øvrig utstyrt med våte utskiftbare sylindreforinger. Veivakslen er opphengt i 3 lagre. Man skulle derfor kunne regne med at den er slitesterk.

Gearboksen er bygd sammen med motor og differensialhus til en enhet, som er lett å ta ut for service. Da gearet ligger foran motoren og over differensialen har bilen altså ikke noen direkte kobling.

Gearsjaken er plassert mellom forsetene.

Foran radiatoren er det montert et regulerbart regulegardin, slik motortemperaturen lett kan reguleres etter utemperaturen vinterstid. Det er videre for vinterkjøring arrangert med

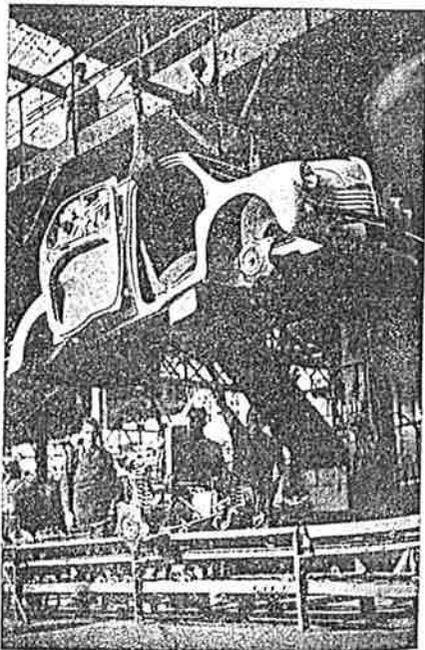
varmluftskanaler til 2 ventiler i golvet foran forsetene.

Mens Rovin ikke fant det nødvendig med luftfilter har Renault montert et meget stort oljebadsfilter, hvilket utvilsomt passer bedre for våre grusveger.

Som på Rovin har Renault 4CV batteriet plassert foran foraksen — utvilsomt av hensyn til vektfordelingen. Dette fører imidlertid med seg at tilførselsledningene til selvstarteren blir meget lange, noe som kan føre med seg spenningsløp når ledningene blir eldre og enkelte kordeler slitt over.

Hovedinntrykket blir at Renault har funnet fram til en folkevogn som har adskillige fortrin framfor den tyske Volkswagen. Renault har bl. a. 4 dører, hvilket spesielt i en liten vogn gjør det adskillig mer bekvemt å komme inn i baksetene. Motoren er videre vannkjølt, hvilket gir en jevnere og bedre kjøling om sommeren, men man har til gjengjeld selvfølgelig faren for frost en vinterdag.

Selv i vår valutafallige tid, må det vel åpnes adgang til en viss fornyelse av bilparken også for personbilenes vedkommende. Renault 4CV



skulle her kunne bety en verdifull tilvekst til vår bilflåte. Den er billig både i anskaffelse og i drift, dertil kommer at den krever liten plass både på parkeringsplassen og garasjen.

Men skal vi foreløpig ikke kunne få hjem 4CV — den er allerede kommet til Sverige — så får vi kanskje se andre Renault-produkter. Foruten Juva 4, så har vi jo fått hjem en del AMG en 300 kg.s varebil på Juvachassis, men med 5,50 x 16 gummi, og videre en del 1000 kg. varebiler R. 2.060. Både disse og de større 2 tonns R. 2.160 og 7 tonns diesellastebiler har bulldogfrønt. På samme chassis og med samme motor som 7-tonneren bygges det en buss. Foruten dette leverer Renault en bensindrevet traktor.

A.S. AUTOIMPORT Verksted

Russelgkv. 20. T. 412409

Spesialitet: Reparasjon av Renault.

Blystad AUTO

INTERNATIONAL - RENAULT
HØNEFOSS



ENEFORHANDLER FOR NORGE:

Renault

har løst problemet

... og tilbyr Norge den første virkelige moderne folkebil — en rummelig 4-seter 4-dørs Sedan — vannavkjølet 4-sylindret 4-takts toppventilmotor — bakhjulsdrift med hekkmotor — individuell fjæring på alle hjul — Lockheeds hydrauliske bremses — løse sylindreforinger etc. etc.

Nettvekt 520 kg.

A/s AUTOIMPORT - OSLO

TELEFON: 41 11 31

A K E R S G A T E N 7

TELEFON: 41 50 20

Liv etter døden?

Håp også for usle varebiler

Den type gammelbilfolk som virkelig er hyggelige å omgås, det er de som kan snakke om hobbyen i over en time uten å nevne hva ting er verd. YrkesBil var med på vårslepp fra et lager «i det sentrale østlandsområdet» for ikke lenge siden. Der fant vi et slikt miljø.



Jon Winding-Sorensen

Nesa i været-folket som reiser til England for å delta på merkeklubbens møter i et eller annet slott, og som gjør alt de kan for å holde unggutter med Ford Cortina unna, ville erfart en smule kultursjokk om de hadde vært med. Ut fra to elasser med til sammen 100 biler trillet det Wartburger og enkle Renault'er og en og annen Peugeot, kanskje en VW med mye hjul og en Dacia Pick up. Hvilken av de bilene var verd en fjerdel av hva elerne har lagt ned i kjærlig pleie og reparasjoner.

Men var gatebildet vårt for 30 år siden egentlig preget av Rolls og MG? Var det ikke heller Dauphine og gamle amerikane? Og skal vi ikke derfor bevare disse også – kanskje heller enn å handle biler fra utlandet – som ikke hadde noe som helst med vårt trafikkmiljø å gjøre?

Heldigvis for disse folkene er svaret et klart JA. Og derfor finner vi også annet enn personbiler der. Verdens første MPV for eksempel, en 600 ccm Grossraumlimousine bygget av Lloyd på 50-tallet. Eller noen tidlige Renault varebiler, til dels med norske karosserier av enkel konstruksjon. Av en eller annen grunn var det karosseriverksteder på strekningen Sandefjord - Skien som hadde et spesielt godt renommé for å bygge varebilkasser av elendig kvalitet.

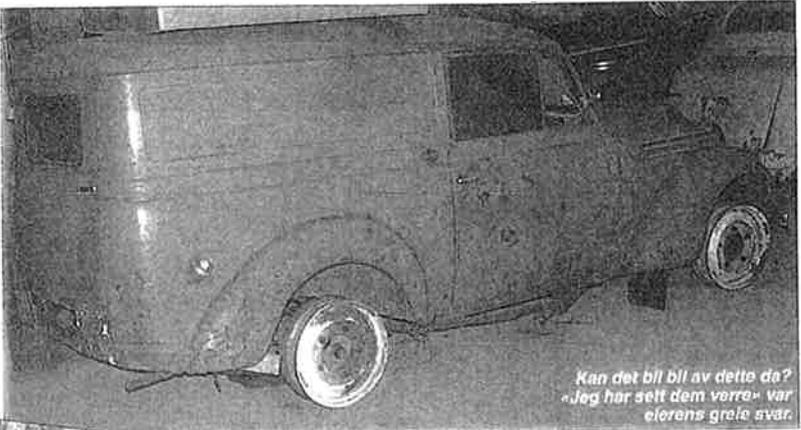
(Bildet over)
Dacia pick up.
Hvem i all verden
gjemmer på noe
slikt? Vær glad til
at noen gjør det.

Fydda, dette
kan da umulig
være en pass-
ende lekeplass
for små, ube-
skyttede barn?



Lloyd, grossraumlimousine. Verdens første MPV.

Renault Prairie var et annet under. En enorm MPV-lignende greie som også ble levert som taxi, 1,6 tonn, med fire pedaler (ekstra gasspedal så man kunne hvile høyrefoten litt). Og at det i



Kan det bli bil av dette da? «Jeg har sett dem verre» var elerens greie svar.



Renault Prairie, solid ferr og pedaler nok til å underholde en organist.



En sjelden en: Wartburg som varebil.

det hele tatt finnes en varebilutgave av Wartburg er ganske utrolig. Varebiler var ikke omfattet av samme kjøperestriksjoner som personbiler. Derfor var det ikke det samme behovet for

biler som ble tatt inn på spesielle, kjøpetillatelsesfrie, ordninger.

Hva med en Dacia Max? En rumensk pick-up som først hadde stått ti år på brygga i Hellas for en eller annen tok dem til

Norge, kost-lakkerte dem orange og forsøkte å få typegodkjenning på dem. Det var ikke vellykket, og de prydet lenge jorder over halve Østlandet. Det er klart en slik en må oppbevares.

En Willys som er halvt choppet er litt tragisk, men ikke verre enn at den kan bli bra igjen. Og en V8-Ford med bakgrunn fra brannstasjon har fått brukbart plan.

At noen går og noen ikke går og noen er nesten vrak og noen helt vrak, er uvesentlig. De fleste av dem som går, var en gang nesten-vrak. Verden er full av pågangsmot og brukbare deler, spesielt når man ikke insisterer på at alt skal være 103,5% originalt. Og selv det som er hussides all redning, kan bidra til å gi nytt liv til en bruder. Eller fungere som lekeplass for barn av den type alle oppgagende barneombud burde inndra øyeblikkelig.



Historiske varebiler

Var gatebildet for 30 år siden preget av luksusbiler? Svaret er selvsagt, men hvorfor er det da så viktig å importere og restaurere slike? Heldigvis finnes det en del som har tatt vare på slikt, de forskjellige varebilene som fantes på veiene våre den gangen og for det også. Vi har funnet en liste med vetevarevarebiler.

Side 28

Renault 100 år - mer vital enn noen gang

Da Louis Renault julaften 1898 kjempet seg oppover Rue Lepic i Paris i sin bilprototyp, la han grunnlaget for et bilmerke som siden den gang er sterkt knyttet til fransk historie.

Pariserne trodde knapt sine egne øyne da de så den merkværdige doningen, døpt La Voiturette (den lille vognen), hoste seg oppover Rue Lepic, Paris' bratteste gate, som slutter på toppen av Montmartre. Bak spaken satt den bare 21 år gamle Louis Renault og med seg i bilen hadde han en advokatvenn av faren, Passasjerer, som het Viot, ble så begerstret at han kjøpte den første «voituretten» for 40 louisdorer. Han var ikke den eneste som ble imponert. Ytterligere 12 fotgjengere bestilte øyeblikkelig hver sin bil. Merket Renault var født og kommersiell produksjon kunne starte. Sammen med sine to eldre brødre grunnla Louis bedriften Renault Frères (brødrene Renault). I løpet av 1899 rullet i alt 71 eksemplarer av Voiturette type A ut på gaten.

Nesten 100 år senere, i 1997, fyllet verden kanadieren Jacques Villeneuve fra Williams-Renault-stallen som vinner av formel 1-mesterskapet. Med sin racing-motor tok dermed Renault sin sjette VM-tittel på rad (1992-97). Spranget er på alle måter langt mellom Louis Renaults Voiturette for århundreskiftet og en moderne formel 1-motor, men det forteller likevel mye om Renault-merkets pålitelighet og innovasjon.

Merket Renault har siden starten blitt forbundet med Frankrikes historie og kunnskap. I begynnelsen av århundret sto fransk ingeniørkunst på sitt høyeste, ikke minst representert ved det vågale Eiffeltårnet. Da keiser Wilhelms tropper rykket frem mot Paris i september 1914, ble den tyske offensiven stoppet av utvalgte franske tropper som i full fart ble transportert 12 mil nordøstover til fronten i 1200 taxibiler. De berømte taxiene ved elven Marne var to-sylindrede Renault. Det var også Louis Renaults egenhendig konstruerte stridsvogn som i 1918 brøt gjennom de tyske skyttergravene og medvirket til fred.

I 1939 ble Renault Frankrikes største industri-gruppe. På slutten av krigen ble bedriften overtatt av den franske staten som et ledd i statlig sentralplanlegging og gjenreisning av landet. Renault skulle bli den franske industriens spydspiss og fikk tilleggsnavnet Régie Nationale.

Den første riktige folkebil kom i 1961 under navnet Renault 4, senere kjent som 4L. Den ble

produsert i over åtte millioner eksemplarer i løpet av 31 år. 4L har siden fått etterfølgere, i form av varebilene Express og senest i fjor Kangoo, en funksjonell liten kombi med glidende siderør.

1960-årene innebar det store gjennombruddet internasjonalt, og Vest-Tyskland ble det viktigste utenlandsmarkedet. En ny suksessrik småbil, Renault 5, ble lansert i 1972.

Gjennom 1970-årene fortsatte Renault å vinne harde bilrace, både formel 1 og 24 timers-lopet Le Mans med sportsbilene Renault Alpine. På 1980-tallet ble Alain Prost helt i Renault-Elif-stallen og vant flere Grand Prix-løp. Det Renault vi kjenner i dag, kan sies å være født i 1984, med Espace, bil-verdenens første monospace, som innfrir den franske bilprodu-sentens høyt verdsette slogan, «Voitures à vivre», «Biler å leve med».

Nye biler er lansert gjennom hele 1990-tallet. Clio kom i 1990 og har blitt en kjempesuksess med over tre millioner solgte eksemplarer siden starten. I 1992 kom prestisjebilen Safrane, året etter Twingo - en småbil som er stor inni og som er bygget etter samme monokonsept som Espace.

Laguna kom i 1994 som Renault 21's etterfølger. Deretter kom Mégane i slutten av 1995, tett fulgt av Mégane Scénic, som ble kåret til «årets bil» i Europa i 1997. Spider er en ny sportsbil som konkurrerer med blant annet Porsche Boxter.



Tore Løvig, Renault-sjef i Norge, her forevige foran en av Norges eldste Renault-biler, en to-sylindret AX fra 1908.

100

Renault.
Innovasjon gjennom
hundre år

Renault Avantime bereder väg för kommande modell

(Geneve Schweiz)

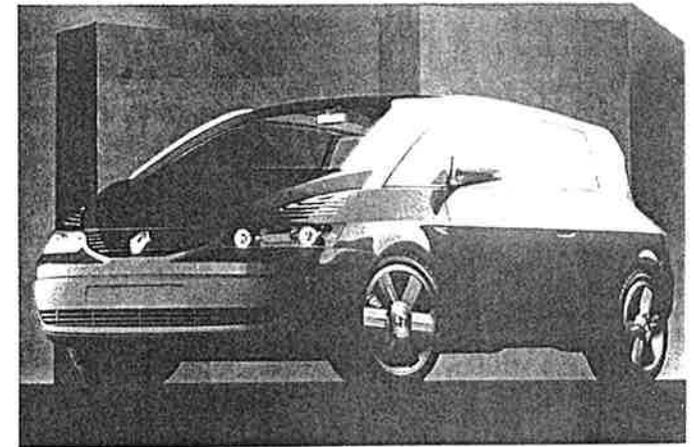
På bilsalongen i Genève visade Renault konseptbilen Avantime. Det är en "coupéspace" som förenar spänningen och körglädjen i en GT-coupé med rymligheten och komforten i en monospace. Det finns dock en hemlighet med Avantime - den är väldigt lik den bil som kommer att lanseras år 2000.

Av Johannes Gardelöf

Avantime är en coupéspace för 2000-talet. Renaults styrka har alltid varit att kunna förutse marknadstrender og känna av de bakomliggande tendenserna i bilvärlden. Insikter som sedan speglats i utformningen av nya bilmodeller, Trion Espace, Twingo och Scénic har framgångsrikt vunnit nya marknadsandelar och lockat till sig en mängd nya kunder. Nu är det tagna för nästa steg.

Hög IT-nivå

Avantime har utvecklats i samarbete med Matra Automobile. Det blir också med all sannsynlighet Matra som ska producera Avantime. Modellen är en ren nisjebil, utformad för kunder som söker något annorlunda. För visst är den annorlunda, Renaults nya bil för 2000-talet. Den använder sig bl.a. av dubbeldørs-konstruktionen från Vel Satis - de långa dørrne glider først ut på gångjärnen og öppner sedan extremt breitt. Förmodligen en fordel på trange parkeringsplasser, men visst er det lätt att kliva in og ur baksætet vilket er meningen med det hela. I de generøse innerrommene finns fyra "riktige" låtøljer med trykkggda sikkerhetsbæltene. Under huven sitter en treliters V6:a på 250 hestær, vridmomentet er på mer än 300 Newtonmeter. Speedline-løpene i 20 tums højd har Michelin's nye 245-dæck som trots punktering klarer 80 km/tim i øver 20 mil. Givetvis har øven Avantime en øg IT-nivå og Pioneer har skapt ett multimediasystem som kombinerar navigasjonshjælp med ren underhøllning. (Dørsutom finns två storbildsskærmar inføllda i



de fræmre stolsryggene dær barnen antingen kan lølja med i navigasjonssystemet eller

men rækna med att en hel del finesser fòrsviner på vægen till produktion.



JUSTERINGSDATA

VOGNTYPER			
Motorstype	R 1120 - R 2105	R 1123 - R 2106	R 1124 - R 2109
Syl. volum cm ³	680	800	830
Boring x slag	747	845	782
Oljekapasitet	54,5 x 80	58 x 80	55,8 x 80
	2,5 l	2,5 l	2,5 l

(† filter 0,25 μ)

MOTOR

Tiltrukningsrekkefølge	
Tiltrukning kald motor (m.d.a. N)	6
Tiltrukning varm motor (m.d.a. N)	5,5
Maks. toppløkk-skjevhet	0,05 mm
Ventiljustering	Kald Varm
Inngang	0,15 mm 0,18 mm
Eksos	0,20 mm 0,25 mm

Sylinderforinger	Kopperpakn.	Papirpakn.
Innpasningsdybde	0,08 til 0,15 mm	0,04 til 0,12 mm

Vevskel	
Tiltrukning av rammetag (m.d.a. N)	6

Råder	
Tiltrukning av råderlager (m.d.a. N)	3,5

Svinghjul	
Tiltrukning av feste-bolter (m.d.a. N)	4

Smøring (trykk $v/80^{\circ}\text{C}$)
1,2 bar ved tomgang
2,4 bar ved 4000 o/min

KJØLESYSTEM

Volum kjølevæske	4,8 l
Strømning av drivremmer	6 - 7 mm

CLUTCH

Dødgang ved gaffel	2,5 - 3,5 mm
--------------------	--------------

GEARKASSE - DIFF.

Type	313	328	334
Oljetype	EP 80	EP 80	EP 80
Oljekapasitet	0,7 l	0,85 l	1,15 l
Tiltrukningsmoment	kronhjulsbolter $\varnothing 10 \times 6$ m.d.a. N $\varnothing 11 \times 9$ m.d.a. N		

BENSINSYSTEM

SOLEX			
Følgester	26 DIS 5	32 EISA 4	ZENITH 28 1F
Sylinderkvalitet	3,59 mm		
Gassedfleds åpning	1 mm	0,60 mm	0,70 mm
Lufteklaffens stilling	3 - 4 mm		
Tomgang	625 til 675 o/min		

BAKSTILLING

Camber	0 til $1^{\circ}30'$
S-tiling	0 - 4 mm
Aksialklaring	
Bremserommel	0,01 til 0,05 mm

RENAULT 4

BREMSE

Bremsekretsenes volum 0,2 l SAE 70 R1, deretter SAE 70 R3
Bremstrykkregulatorens utkoplingsrykk (i bars): 36

Med 1 person og full tank	Regulator til høyre	22 ± 3	Vindu	26 ± 3
	Regulator til venstre	28 ± 2	Lukket	30 ± 2
			R 2105 - R 2106 - R 2109	

TENNINGSSYSTEM

Tennplupper	
AC	44 F
AUTOLITE	AE 32
CHAMPION	L 87 Y
S.E.V. MARCHAL	36
Elektrodeavstand	0,6 - 0,7 mm

Forleder	Sentrifugal-galvokurve	Fort.	Motorfortenning
	A 46		
R 1120	1500	start	$6^{\circ} \pm 2^{\circ}$
R 1122	2500	$10^{\circ} - 14^{\circ}$	eller
	3700	$24^{\circ} - 28^{\circ}$	10 ± 1 mm

R 1123 S.T.	1100	start	$2^{\circ} \pm 1^{\circ}$
R 1124	2500	$11^{\circ} - 15^{\circ}$	eller
	3700	$23^{\circ} - 27^{\circ}$	4 ± 1 mm

R 1120	R 253	1000	start	$0^{\circ} \pm 2^{\circ}$
R 2105		2320	$19^{\circ} - 23^{\circ}$	
		5000	$34^{\circ} - 38^{\circ}$	

R 1123	R 252	1000	start	$0^{\circ} \pm 2^{\circ}$
R 2106		2320	$19^{\circ} - 23^{\circ}$	
		3600	$26^{\circ} - 30^{\circ}$	

R 1126	R 240	800	start	$0^{\circ} \pm 2^{\circ}$
R 2109		1900	$8^{\circ} - 12^{\circ}$	
		5000	$22^{\circ} - 26^{\circ}$	

Dwellprosent: $63\% \pm 3\%$
Kamvinkel: $57^{\circ} \pm 3^{\circ}$

HØYDEN UNDER KARROSERIET

(Just. med kam)

Toleranse ± 10 mm

H1 H2 H4 H5

Foran H1-H2 Bak H5-H4

R 1120 - R 1123 - R 1126	51 mm	137 mm
R 2106 - H 2106 - R 2109	58 mm	150 mm
R 1123*	41 mm	137 mm

FORSTILLING

Type	Caster 1°	POSISJON	Uten verkøy	Caster 7°
		Med verkøy	H =	
		D =		
Camber	$0^{\circ} - 1^{\circ}$	50 mm	80 mm	$0^{\circ}30'$ til $1^{\circ}30'$
Caster	$10^{\circ} - 11^{\circ}$	50 mm	80 mm	$5^{\circ} - 7^{\circ}$
Spredning	0 - 5 mm	50 mm	80 mm	0 - 4 mm
Tannstang-huset	6 - 7,5 mm	30 mm		
innstilling	på flagg T, Av. 337-03	nedre stilling		

Stilling for tiltrukning av gummi-foringer: 50 mm
Maks. diff. K.P.L. H og V: 1
Tiltrukning hjulmutter: 12 m.d.a. N
Hjulkast: 1 - 2 mm

* Se MR 61 under spesialutstyr
** Tyskland og Sverige

JUSTERINGSDATA

VOGNTYPER		
Motorstype	R 1180	R 1181
Syl. volum cm ³	800-02	688-10
Boring x slag	845	1108
Oljekapasitet	58 x 80	70 x 72
	2,5 l	3 l

+ filter 0,25 μ

MOTOR

Tiltrukningsrekkefølge	
Tiltrukning kald motor (m.d.a. N)	6
Tiltrukning varm motor (m.d.a. N)	6,5
Maks. toppløkk-skjevhet	0,05 mm
Ventiljustering	Kald Varm
Inngang	0,15 mm 0,18 mm
Eksos	0,20 mm 0,25 mm

Sylinderforinger	Kopperpakn. (1180)	0,08 - 0,15 mm
Innpasningsdybde	(Papirpakn. ...)	0,04 - 0,12 mm

Vevskel	
Tiltrukning av rammetag (m.d.a. N)	6

Råder	
Tiltrukning av råderlager (m.d.a. N)	3,5

Svinghjul	
Tiltrukning av feste-bolter (m.d.a. N)	4

Smøring (trykk $v/80^{\circ}\text{C}$)
1,2 bars
2,4 bars

KJØLESYSTEM

Volum kjølevæske	R 1180	R 1181
Strømning av drivremmer	5,6 l	6,3 l
Strømning av vannpumpe	6 - 7 mm	2,5 - 3,5 mm
Strømning av dynamo el.	6 - 7 mm	2 - 3 mm
Strømning av vekselstrømsdynamo	3 - 5 mm	

CLUTCH

Dødgang ved gaffel	R 1180	R 1181
Dødgang ved arm	2,5 - 3,5 mm	5 mm

GEARKASSE - DIFF.

Type	R 1180	R 1181
Oljetype	334	354
Oljekapasitet	EP 80	EP 80
Tiltrukningsmoment	1,15 l	1,8 l
Tiltrukningsmoment	kronhjulsbolter $9 - 11$ m.d.a. N	

BENSINSYSTEM

SOLEX			
Følgester	POLE J	EIEA	CARTER RBS 4699 S
ZENIT	32 1F		
Sylinderkvalitet	0,8 til 0,9 mm	0,8 mm	0,8 mm
Gassedfleds åpning	0,9 mm		0,9 mm
Lufteklaffens stilling			Froid 0,7 mm
Tannstanginnstilling			6 - 7,5 mm
Verkøy		3,7 mm	nedre stilling
innstilling		3,5 mm	T, Av. 337-03
Filterarbeid		1,5 mm	5,3 mm
Filterarbeid			9,5 mm
Tomgang	625 til 675 o/min		
	(** 675 - 725 o/min)		

RENAULT 6

BAKSTILLING

Camber: 0 til $1^{\circ}30'$
Spising: 0 - 4 mm
Aksialklaring bremsestrommel: 0,01 til 0,05 mm

BREMSE

Bremsekretsenes volum 0,2 l SAE 70 R3
R 1181: Min. trykkelse bremseklover foran: 9 mm
Min. trykkelse bremseklosser: 7 mm
Bremstrykkregulatorens utkoplingsrykk (i bars)
Full tank, 1 person R 1180: regulator til høyre 25 ± 1
R 1180: regulator til venstre 30 ± 1
R 1181: 33 ± 3

TENNINGSSYSTEM

AC	R 1180	R 1181
AUTOLITE	44 F	44 F (**42 FS)
CHAMPION	AE 32	
S.E.V. MARCHAL	L 87 Y	L 87 Y
EYQUEM	35136 R	
Elektrodeavstand		705 S
		0,6 - 0,7 mm

Forleder	Sentrifugal-galvokurve	Fortenning	Motorfortenning
R 240	900	start	$6^{\circ} \pm 1$
R 1180	1900	$8^{\circ} - 12^{\circ}$	
	5000	$22^{\circ} - 26^{\circ}$	

R 252	1000	start	$0^{\circ} \pm 1$
	2320	$19^{\circ} - 23^{\circ}$	
	3600	$26^{\circ} - 30^{\circ}$	

R 242	1000	start	$0^{\circ} \pm 1^{\circ}$
	1600	$12^{\circ} - 16^{\circ}$	
R 1181	5000	$40^{\circ} - 44^{\circ}$	

R 248	1000	start	$0^{\circ} \pm 1^{\circ}$
	1600	$12^{\circ} - 16^{\circ}$	
	4500	$34^{\circ} - 38^{\circ}$	

Vakuumpumpe	73	start
C 33	200	$10^{\circ} - 14^{\circ}$
	320	$18^{\circ} - 22^{\circ}$
C 34	80	start
	300	$4^{\circ} - 8^{\circ}$
	337	$9^{\circ} - 13^{\circ}$

Kamvinkel: $57 \pm 2^{\circ}$
Dwellprosent: $63\% \pm 3$

HØYDEN UNDER KARROSERIET

(i mm)

Toleranse: ± 10 mm

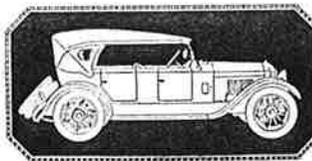
Utstyr

Gode veier	Foran H1-H2	Bak H5-H4
Dårlige veier	51	123
Spesialutstyr	51	137
	41	137

FORSTILLING

Stilling med verkøy D = uten verkøy H =			
Camber	$0^{\circ} - 1^{\circ}$	50 mm	80 mm
Caster	$10^{\circ} - 11^{\circ}$	50 mm	80 mm
Spredning	0 - 5 mm	50 mm	80 mm
Tannstanginnstilling	6 - 7,5 mm	30 mm	
Verkøy	nedre stilling		
innstilling	T, Av. 337-03		
Stilling ved tiltrukning av gummi-foringer: 50 mm			
Tiltrukning av drivaksmutter	12 m.d.a. N		
K.P.L. Maks. diff. H og V: 1			
Hjulkast: 1 - 2 mm			

**Vogner til Tyskland og Sverige



**Køsters
Motorboghandel**

Østergade 9
Postboks 209
8900 Randers
Denmark
Tlf. (+45) 86 42 66 13
Fax (+45) 86 42 08 13
Postgiro 1646 5259

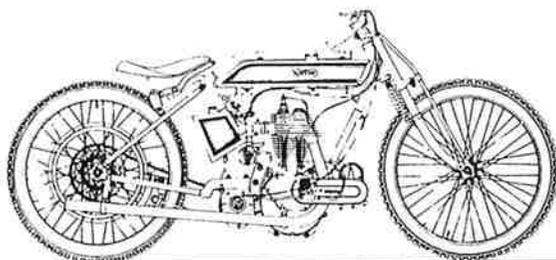
Club Renault Norge
Asgeir Larsen
Forhåpningen 6-21o
9oll Tromsø
Norge

Hic,

Tak for brevet om Renault-litteratur.
Jeg vedlægger mine lister over Renault-materiale,
som kan købes som kopitryk samt en liste over de
øvrige Renault-bøger, jeg har på lager. Jeg har und-
ladt liste over Renault Alpine-bøger, da det nok
er en separat forening...men hvis du ønsker en
liste over disse også, skal du rekvirere den.
Jeg har ikke forskellige priser til medlemmer eller
klubber, altså kun den samme pris - uanset hvem der er
køber.
Priserne på kopibøger udregnes således:
kr. 1,5o pr. side + gebyr efter alder, således:
før 1929 + dkr. 2oo,-, 193o-44 + dkr. 15o,-,
1945- 1959 + dkr. 1oo,-, efter 196o + dkr. 5o,-

Venlig hilsen


Jens Olesen



Fabrikat	Årgang	Model	Bogliste	Materiale	Format	Sider	Bem.
Renault	1911-12	14,20 & 35 hp 4-cyl.		Instruktionsbog	A5	44	eng.ori
Renault	1919-20	10 C.V. Wagen		Instruktionsbog		72	tysk
Renault	1919-20	10 CV		Instruktionsbog	A5	72	tysk WK
Renault	1921-22	4-cyl. 13,9hp. type IM		Instruktionsbog		59	orig.en
Renault	1922	10 HK 4-cyl.		instruktionsbog	A5	25	dansk k
Renault	1922-23	4-cyl. 8,3hp. type K.J.1		Instruktionsbog		46	orig.en
Renault	1923	4-cyl. 17,9 hp. Type L.S.		Instruktionsbog		88	orig.en
Renault	1924-26	4-cyl. NN		reparationsbog	A5	72	fransk
Renault	1926	4-cyl. 13,9 hp. Type K.Z.		Instruktionsbog		52+	orig.en
Renault	1926	4-cyl. KZ		Instruktionsbog	A5	52+	fransk
Renault	1926	4-cyl. KZ		reservedelskat.	A4	56	fransk
Renault	1926-30	4-cyl. 8,3 hp. Type M.T.		Instruktionsbog		58+	eng
Renault	1927-29	6-cyl. RY		rep.+res.	A5	169	fransk
Renault	1928	4,6 og 8-cyl.		reparation		12	eng.se
Renault	1928	6-cyl. PG,RM & SO		reparationsbog	A5	155+	fr.orig
Renault	1928-29	4-cyl. NN2		rep.+ res.	A5	144	eng.ori
Renault	1930-32	12,5 Hp 6-cyl. Monast+six		Instruktionsbog		56	orig.en
Renault	1930-32	Monastella		Instruktionsbog		56	orig.fr
Renault	1931	10CV-KZ5		res.	A5	73	fransk
Renault	1933	Monaquatre YN1		Instruktionsbog	A5	51+	fransk
Renault	1933-	Primastella PG8		Instruktionsbog	A5	51+	fransk
Renault	1933-35	Nerva TG4, TG5		instruktionsbog	A5	54+	fransk
Renault	1933-35	Vivaquatre KZ9		Instruktionsbog	A5	51+	fransk
Renault	1935-	Nervasport,Nervastella		Instruktionsbog	A5	30+	fransk
Renault	1935-39	Celtaquatre		reparation	A4	20	gfransk
Renault	1935-39	Prima-Viva,Nova4		reparation	A4	21	fransk
Renault	1935-39	Vivasport YZ4,ACM1		Instruktionsbog	A5	29+	fransk
Renault	1936-39	Viva grand sport		Instruktionsbog		21	eng
Renault	1937-52	Juvaquatre		Instruktionsbog		34+	eng
Renault	1938			Instruktionsbog		25	eng
Renault	1938-39??	Juvaquatre.4 & 6hp		res	a4	70	orig.re
Renault	1938-60	Juvaquatre 4&6HP+Dauphino		reparationsbog	A4	103	fransk
Renault	1948-53	4CV 750-760		rep	a4	100	eng.Sci
Renault	1948-60	4CV		rep	a4	58	Bucheli
Renault	1950-53	4CV 1060/1062		serv	a4	8	se Serv
Renault	1951	Se bem.		Instruktionsbog		24+	fransk.
Renault	1952	4CV		reservedelskat.	A4	207	fransk
Renault	1953	Fregate		rep	a4	250	orig.WS
Renault	1954	R 2100 varevogn		Instruktionsbog		35	dansk.
Renault	1954-55	Fregate		rep	a4	39	Bucheli
Renault	1955	4 CV		Instruktionsbog		30+	dansk
Renault	1955	Se bem.		Instruktionsbog		26+	fransk
Renault	1956	4 CV		Instruktionsbog		44+	fransk
Renault	1956	4 CV		Instruktionsbog		35+	eng
Renault	1956	Dauphine		rep	a4	155	eng.ori
Renault	1956	Fregate		Instruktionsbog		46+	tysk
Renault	1956	ca. Dauphine		Instruktionsbog		40+	dansk
Renault	1956	ca. Dauphine		Instruktionsbog		40+	fransk
Renault	1956	ca. Dauphine		Instruktionsbog		40+	eng
Renault	1956-	Daup,Ondin,Gordin,Floride		rep	a4	80	Bucheli
Renault	1956-	Dauphine 1090,1090a		res	a4	300	orig.re
Renault	1956-	Dauphine R1090		rep	a4	242	orig.en
Renault	1956-61	Alle		Instruktionsbog		67	Olyslag
Renault	1957	4 CV		Instruktionsbog		34	dansk
Renault	1957	4 CV		Instruktionsbog		48+	fransk
Renault	1957	Domaine		Instruktionsbog		50+	eng
Renault	1957	Fregate		Instruktionsbog		50+	eng
Renault	1957	Fregate,Caravelle,Domaine		rep	a4	186	orig.re
Renault	1957-	Dauphine		rep	a4	52	Bucheli
Renault	1957-67	Dauphine,Florid		rep		165	Autoboo
Renault	1958	Dauphine		Instruktionsbog		50	dansk
Renault	1958	Dauphinoise		rep	a4	141	orig.WS
Renault	1958	Fregate		Instruktionsbog		43+	eng
Renault	1958	Fregate domaine R1101		rep	a4	64	orig.en
Renault	1958	Gordini R1091		data	a4	22	fransk

Fabrikat	Årgang	Model	Bogliste	Materiale	Format	Sider	Bem.
Renault	1958		T.fluide & Freg	Instruktionsbog		44+	eng
Renault	1958		T.fluide & Freg	Instruktionsbog		44+	fransk
Renault	1958		Transfluide Fregate R1104	rep	a4	58	orig.re
Renault	1958	ca	R.1090 & 1091	Instruktionsbog		62+	dansk
Renault	1958	ca.	R.1090 & 1090 A	Instruktionsbog		63+	dansk
Renault	1958	ca.	R.1091	Instruktionsbog		60+	dansk
Renault	1958	ca.	R.1094	Instruktionsbog		56+	dansk
Renault	1958	ca.	R.1094 & 1095	Instruktionsbog		56+	dansk
Renault	1958	ca.	R.1095	Instruktionsbog		56+	dansk
Renault	1959		4 CV	Instruktionsbog		58	eng
Renault	1959		4 CV	Instruktionsbog		60+	dansk
Renault	1959		4CV, Dauph, Frega	data	a4	40	dansk t
Renault	1959		Dauphine	rep	a4	114	orig.WS
Renault	1959		Dauphine	rep	a4	150	eng.Sci
Renault	1959		Dauphine	Instruktionsbog		60	dansk
Renault	1959		Dauphine gordin	Instruktionsbog		54	dansk
Renault	1959		El-udstyr alle	rep	a4	139	fransk
Renault	1959		Floride R 1092	rep	a4	60	orig.WS
Renault	1959		Fregate et Doma	Instruktionsbog		51+	fransk
Renault	1959		T.fluide & mano	Instruktionsbog		51+	eng
Renault	1959-65		Gordini, Dauphin	rep	a4	35	dansk I
Renault	1960		4 CV	Instruktionsbog		56+	dansk
Renault	1960		4 h.p. rear eng.pass.car	res	a4	90	orig.en
Renault	1960		Dauphine	Instruktionsbog		50	dansk
Renault	1960		Dauphine	Instruktionsbog		42+	tysk
Renault	1960		Dauphine	res	a4	67	orig.En
Renault	1960		Floride	Instruktionsbog		29+	tysk
Renault	1960		Floride	Instruktionsbog		70	dansk
Renault	1960		Floride	Instruktionsbog		70	fransk
Renault	1960		Floride	Instruktionsbog		60	dansk
Renault	1960-61		Dauphine & Gordini	rep	A4	300	orig.WS
Renault	1960-62		Floride R1092	res	a4	500	orig.re
Renault	1961		Dauphine	Instruktionsbog		60	dansk
Renault	1961		Dauphine	Instruktionsbog		60	fransk
Renault	1961		Gordidi	Instruktionsbog		60	dansk
Renault	1961		Gordidi	Instruktionsbog		60	tysk
Renault	1961		Gordini	rep	a4	62	dansk o
Renault	1961		Gordini R1091	rep	a4	62	dansk o
Renault	1961-67		8, Flor., Carav.	rep	a4	144	eng.Int
Renault	1961-71		4	res	A4	350	orig.re
Renault	1961-72		4	rep	A4	224	Haynes
Renault	1961-79		4	rep		162	Autoboo
Renault	1962		4/1120-1121	rep	a4	300	dansk-o
Renault	1962		4CV	res	a4	212	orig.sp
Renault	1962		4CV	rep	A4	91	autoboo
Renault	1962		8 R1130	rep	a4	300	orig.WS
Renault	1962		8 R1130	rep	a4	75	dansk o
Renault	1962		Caravelle 1131	rep	a4	350	orig.WS
Renault	1962		Caravelle 1131	rep	a4	73	dansk o
Renault	1962		Dauphine	res	a4	76	orig.re
Renault	1962		Dauphine R 1090	rep	a4	198	dansk o
Renault	1962		Dauphine/1080	res	a4	72	fransk
Renault	1962		Gordini 1094	res	a4	300	orig.sp
Renault	1962	ca.	R.1120 & R.1123	Instruktionsbog		44 d	ansk
Renault	1962	ca.	R.1120 & R.1123	Instruktionsbog		44	holland
Renault	1962	ca.	R.1120 & R.1123	Instruktionsbog		44	tysk
Renault	1962	ca.	R.1120, 21 & 22	Instruktionsbog		36+	dansk
Renault	1962	ca.	R.1120, 21 & 22	Instruktionsbog		36+	fransk
Renault	1962	ca.	R.1130	Instruktionsbog		51+	dansk
Renault	1962	ca.	R.1130	Instruktionsbog		30+	eng.For
Renault	1962	ca.	R.1130	Instruktionsbog		51+	tysk
Renault	1962	ca.	R.1130	Instruktionsbog		47+	fransk
Renault	1962-		Caravelle R1131	res	a4	300	orig.re
Renault	1962-		Caravelle R1131	rep	a4	350	orig.en

Fabrikat	Årgang	Model	Bogliste	Materiale	Format	Sider	Bem.
Renault	1962-66		4 & 4L	rep	a4	49	dansk I
Renault	1962-72		8 & 10	rep	a4	213	Haynes
Renault	1962-72		8,10,1100	rep	A4	184	Autoboo
Renault	1962-74		8,10,1100	rep	A4	170	autoboo
Renault	1962-76		4	res	a4	500	orig.da
Renault	1962-86		4 (karosseri)	rep	a4	300	orig.da
Renault	1962-?		R 1131 & R 1133 Caravelle	Instruktionsbog		70	WK 482
Renault	1963		4 R1120-21-22	rep	a4	400	orig.WS
Renault	1963		4 R1120-21-22	res	a4	300	orig.sp
Renault	1963		8 R1130	reservedelskat.	a4	300	orig.re
Renault	1963 ca.		3, 4 & 4L	Instruktionsbog		24	dansk
Renault	1964		8 R1130	rep	a4	400	dansk o
Renault	1964		Dauphine	res	A4	300	orig.re
Renault	1964 ca.		R.1132	Instruktionsbog		50	dansk
Renault	1964 ca.		R.1132	Instruktionsbog		48	fransk
Renault	1964 ca.		R.1132	Instruktionsbog		47	dansk
Renault	1964 ca.		R.1132	Instruktionsbog		47	eng
Renault	1964-66		Caravelle 1133	reservedelskat.	A4	350	8 sprog
Renault	1964-67		8 R1130 & 1132	res	a4	500	orig.re
Renault	1965		4 R1123 dl,L,TL	rep	A4	110	eng
Renault	1965-		16	vejl		118	handybo
Renault	1965-		8 R1134	rep	a4	150	orig.WS
Renault	1965-70		16	reservedelskat.	a4	300	orig.re
Renault	1965-70		4	res	a4	750	orig.re
Renault	1965-71		10 R1190,1192	reservedelskat.	a4	500	orig.re
Renault	1965-72		16	rep	A4	216	Haynes
Renault	1965-77		16L,TL,TS,TX	rep	A4	214	autoboo
Renault	1965-79		R16/R16TS	rep	a4	104	Bucheli
Renault	1966		10	sup. rep	a4	24	orig.da
Renault	1966		16	service	a4	45	dansk s
Renault	1966		16	Instruktionsbog		100	dansk
Renault	1966		16 R1150	res	a4	300	orig.sp
Renault	1966		4 R1120-23-2102+	res	a4	500	orig.sp
Renault	1966		8 R1132	res	a4	250	orig.sp
Renault	1966 ca.		R.1120 & R.1123	Instruktionsbog		57+	dansk
Renault	1966 ca.		R.1120 & R.1123	Instruktionsbog		57+	svensk
Renault	1966 ca.		R.1120 & R.1123	Instruktionsbog		58	dansk
Renault	1966-		10 R1190	res	a4	300	orig.sp
Renault	1966-		10 R1190-1192	rep	a4	129	eng.Int
Renault	1966-67		10 R1190	rep	a4	40	dansk I
Renault	1966-69		16	rep	a4	38	dansk I
Renault	1966-69		16	reparationsbog	A4	500	sv.orig
Renault	1966-79		16	rep		210	Autoboo
Renault	1967		10 R1190	rep	a4	300	dansk o
Renault	1967		16	Instruktionsbog		102	dansk
Renault	1967		16	Instruktionsbog		102	tysk
Renault	1967 ca.		10 R1190	Instruktionsbog		51	dansk
Renault	1967 ca.		10 R1190	Instruktionsbog		49	dansk
Renault	1967 ca.		10 R1190	Instruktionsbog		52	eng
Renault	1968		10	sup. rep	a4	20	orig.sv
Renault	1968		10 R1190	rep	a4	300	dansk o
Renault	1968		16	Instruktionsbog		106	dansk
Renault	1968		16 TS	Instruktionsbog		110	dansk
Renault	1968		16 TS	Instruktionsbog		110	tysk
Renault	1968		4	introduktion	a5	20	dansk
Renault	1968		4	res	A4	400	orig.re
Renault	1968		8	sup. rep	a4	40	dansk
Renault	1968-		12-R1180	rep	a4	400	dansk-o
Renault	1968-72		16TS	reservedelskat.	a4	400	orig.re
Renault	1968-73		16 1152,1153	reservedelskat.	a4	500	orig.re
Renault	1968-73		16L & TL	reservedelskat.	a4	600	orig.re
Renault	1968-79		6	rep	A4	208	Haynes
Renault	1968-79		6 alle mod.	rep	a4	06	Bucheli
Renault	1969		10	Instruktionsbog		51	dansk
Renault	1969		10	Instruktionsbog		51	dansk

Fabrikat	Årgang	Model	Bogliste	Materiale	Format	Sider	Bem.
Renault	1969	12		Instruktionsbog		77	dansk
Renault	1969	16		Instruktionsbog		114	dansk
Renault	1969	16		Instruktionsbog		114	tysk
Renault	1969	16 TS		Instruktionsbog		108	fransk
Renault	1969	16 TS		Instruktionsbog		108	dansk
Renault	1969	4		Instruktionsbog		66	tysk
Renault	1969	4		Instruktionsbog		63	dansk
Renault	1969	6		Instruktionsbog		60	dansk
Renault	1969	Caravelle R1133		res	a4	300	orig.re
Renault	1969	R1170		rep	a4	300	dansk o
Renault	1969-	12, Saloon,Estate		rep	A4	140	intereu
Renault	1969-72	6		reservedelskat.	A4	293	fra.ori
Renault	1969-75	6		res	a4	600	orig.re
Renault	1969-78	6		sup.	a4	150	dansk a
Renault	1970	12		Instruktionsbog		65+	dansk
Renault	1970	16 Gearkasse		res	a4	12	orig.
Renault	1970	4		Instruktionsbog		80	dansk
Renault	1970	4 R1120-2102-04		rep	a4	400	dansk o
Renault	1970	6		Instruktionsbog		71+	dansk
Renault	1970-	12 & Gordini		rep	a4	115	Bucheli
Renault	1970-72	6 R1181		res	a4	250	orig.re
Renault	1970-73	12		resA4	A4	350	orig.re
Renault	1970-75	6 R1180		res	a4	300	orig.sp
Renault	1970-75	6 R1181		res	a4	300	orig.sp
Renault	1970-79	12		rep	A4	204	Haynes
Renault	1970-86	4		rep	a4	215	Etzold
Renault	1971	16 kølesystem		res	a4	8	orig.
Renault	1971	6		Instruktionsbog		47+	dansk
RENAULT	1971-	ALPINE A110,1300VA,VB,GS+		reparationsbog	A4	94	fransk
Renault	1971-73	4		res	a4	500	orig.re
Renault	1972	12		Instruktionsbog		55+	dansk
Renault	1972	15 & 17		rep	a4	200	orig.da
Renault	1972	15 / 17		Instruktionsbog		54+	dansk
Renault	1972	15 / 17		Instruktionsbog		55+	fransk
Renault	1972	16		Instruktionsbog		70	dansk
Renault	1972	4		Instruktionsbog		55+	dansk
Renault	1972	5		Instruktionsbog		54	dansk
Renault	1972	5		res	A4	300	orig.re
Renault	1972	6		Instruktionsbog		54	dansk
Renault	1972-	5		rep	a5	125	haynes
Renault	1972-	5 L & TL		rep	a4	158	Bucheli
Renault	1972-73	5		res	a4	300	orig.re
Renault	1972-75	15		res	a4	600	orig.re
Renault	1972-75	17TL		res	a4	500	orig.re
Renault	1972-75	17TS		res	a4	500	orig.re
Renault	1972-76	5		reservedelskat.	a4	500	orig.re
Renault	1972-77	15t1-15ts-17t1-17ts		rep-fransk	a4	218	org.fra
Renault	1972-78	5 L,LT,TS,GTL		rep	A4	235	Haynes
Renault	1972-79	15 & 17		rep	a4	331	Haynes
Renault	1972-81	5L,TL,TS,GTL		reparationsbog	A4	178	svensk
Renault	1972-82	5		rep		183	Autoboo
Renault	1972-84	5		rep	a4	100	karos.o
Renault	1972-84	5		rep	a4	400	mekanik
Renault	1973	12		Instruktionsbog		56	dansk
Renault	1973	15 / 17		Instruktionsbog		56	fransk
Renault	1973	16		Instruktionsbog		63+	dansk
Renault	1973	16 R1150+		rep	a4	300	dansk o
Renault	1973	4		Instruktionsbog		53	dansk
Renault	1973	5		Instruktionsbog		48	tysk
Renault	1973	5		Instruktionsbog		48	fransk
Renault	1973	6		Instruktionsbog		56	dansk
Renault	1973-76	6		reparationsbog	A4	576	dansk o
Renault	1974	16TS & TX		reservedelskat.	a4	350	orig.re
Renault	1974	5		Instruktionsbog		57+	fransk
Renault	1975	16		Instruktionsbog		63	dansk

Fabrikat	Årgang	Model	Bogliste	Materiale	Format	Sider	Bem.
Renault	1975	20		Instruktionsbog		39	dansk
Renault	1975	30		rep	a4	200	dansk o
Renault	1975-	20L,TL & GTL		rep	a4	147	Bucheli
Renault	1975-80	30		rep		144	Autoboo
Renault	1975-80	30TS		Instruktionsbog		39	eng.ori
Renault	1976	20		Instruktionsbog		45	tysk
Renault	1976	5		Instruktionsbog		56	dansk
Renault	1976	5		Instruktionsbog		56	dansk
Renault	1976-	14		reparationsbog	A4	360	dansk o
Renault	1976-	4		reparationsbog	A4	203	dansk o
Renault	1976-77	4		rep	a4	108	Bucheli
Renault	1976-80	6		reservedelskat.	A4	400	fra.ori
Renault	1976-84	20		rep	A4	270	Haynes
Renault	1976-84	5 Alpine, turbo		reparationsbog	A4	138	fransk
Renault	1976-84	5 Alpine/turbo		reparation	A4	106	fransk
Renault	1977	14		Instruktionsbog		33	
Renault	1977	16		Instruktionsbog		57	dansk
Renault	1977	4		Instruktionsbog		47+	dansk
Renault	1977	5		Instruktionsbog		55	dansk
Renault	1977-	20 TS		rep	a4	131	Bucheli
Renault	1977-78	14 base,TL,GTL		rep	A4	153	Haynes
Renault	1977-79	14		rep	a4	135	autoboo
Renault	1977-83	14 (karosseri)		rep	a4	250	orig.da
Renault	1977ca..	12		Instruktionsbog		56	dansk
Renault	1978	14		Instruktionsbog		33	dansk
Renault	1978	4		Instruktionsbog		56	dansk
Renault	1978	5		Instruktionsbog		55	dansk
Renault	1978-	18		rep	a4	164	Bucheli
Renault	1978-	18 TL & GTL		rep	a4	135	Bucheli
Renault	1978-	4 L,TL,GTL		rep	a4	111	Bucheli
Renault	1979	18		Instruktionsbog		66	dansk
Renault	1979	4		reparationsbog	A4	385	fra.ori
Renault	1979-86	18 (karosseri)		rep	a4	300	orig.da
Renault	1979-86	18 (mekanik)		rep	a4	1000	orig.da
Renault	1979-86	18 Fuego		rep	A4	192	Autodat
Renault	1980	14		Instruktionsbog		49	dansk
Renault	1980	18		Instruktionsbog		66	dansk
Renault	1980	5		Instruktionsbog		64	dansk
Renault	1980	Fuego		rep	a4	300	orig.da
Renault	1980-83	Master D. T30D,P30D ++		rep	a4	68	fransk
Renault	1980-86	18 diesel		reparationsbog	A4	127	fransk
Renault	1981-	5		Instruktionsbog		64	ty.orig
Renault	1981-	5		Instruktionsbog		64	dansk o
Renault	1981-	9		rep	a4	169	Bucheli
Renault	1981-84	Trafic T800D,T1000D ++		rep	a4	100	fransk.
Renault	1981-85	Trafic T800 & T1000 ++		rep	a4	110	fransk.
Renault	1982	Trafic ++		Instruktionsbog		72	dansk.
Renault	1983	4		Instruktionsbog		66	dansk
Renault	1983	9 (Encore)		instruktionsbog		72	eng.ori
Renault	1983	Alle		reservedelskat.	A4	216	fra.ori
Renault	1983-	11		rep	a4	169	Bucheli
Renault	1984-88	25		reparationsbog	A4	199+	fra.Etu
Renault	1984-89	25		Instruktionsbog		100	ty.orig
Renault	1985	5		Instruktionsbog		73+	dansk
Renault	1985-91	Espace benzin & diesel		reparationsbog	A4	134	fransk
Renault	1986	Alle incl.Espace		reservedelskat.	A4	500	fr.orig
Renault	1986	Alpine V6 GT,Turbo		reparationsbog	A4	428	eng.ori
Renault	1987	5		Instruktionsbog		98	dansk
Renault	1987	5 & Express		eldiagrammer	A4	124	sv.kopi
Renault	1988	19		Instruktionsbog		80	finsk
Renault	1988-90	V6-motorer type Z6 & Z7		reparationsbog	A4	110	svensk
Renault	1989	5		Instruktionsbog		98	dansk
Renault	1990	19		Instruktionsbog		86	dansk
Renault	1990	5		Instruktionsbog		98	dansk
Renault	1990	5 multipoint injection		til	a5	8	dansk

Fabrikat	Årgang	Model	Bogliste	Materiale	Format	Sider	Bem.
Renault	1991	19 Chamade		Instruktionsbog		90	dansk
Renault	1991	Clio		Instruktionsbog		89	fransk
Renault	1991	Clio		Instruktionsbog		92	dansk
Renault	1992	Safrane		Instruktionsbog		125	fransk
Renault	1993	19		Instruktionsbog		120	dansk
Renault	1993	Clio		ins	A5	97	eng 1.1
Renault	1993	Espace		ins	a5	105	Orgl.Fr
Renault	1993	Espace		inst.		105	tysk/er
Renault	1994	19		Instruktionsbog		114	dansk
Renault	1995	Megane		rep	a4	136	Orig.WS

For tiden kan følgende bøger på fransk købes:

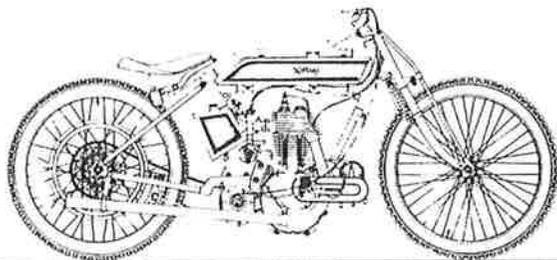
Renault 16 de mon père	dkr. 350,-
Renault Alpine, Brook	dkr. 388,-
Renault Dauphine de mon père	dkr. 350,-
Renault Fregate de mon père	dkr. 350,-
Renault 4CV de mon père	dkr. 350,-

og følgende udsolgte Renault-bøger findes på lager i 1 eksemplar af hver:

Saint Loup: Renault de Billancourt, 325 sider personhistorie, ill.udg.1955	dkr. 300,-
Richard: Renault 1898-1965, 175 sider, farve- og s/h ill. stort format	dkr. 500,-
Pagneux: Album 4CV, 190 sider, ill.	dkr. 598,-
Dossiers chronologique Renault 1919-23(vol.4)	dkr. 600,-
- - - 1924-33 (vol.5)	dkr. 600,-

De 2 sidstnævnte er i meget stort format, ca.220 sider mde modelgennemgang kronologisk i farver og sort/hvide billeder og fotos samt fortræffelig tekst.

Alle priser er i dkr. incl.moms, som fratrækkes ved salg til Norge(20 %). porto tilkommer. Betaling til min norske girokonto, når bogen er leveret.



BIL markedet

Renault 4 varebil ønskes kjøpt
Bjørn Tore Reistad, Molde.
Tlf 917 23 773
Mail: btreistad@c2i.net

Renault 10 Major. Vinrod 1967 modell, Restaurert for noen år siden. Pen, god og pålitelig bil. 100% rustfri.
Mail: svaanese@online.no

Følgende deler til Renault 16 TX. 1978 modell kjøpes:
-Frontplate
-Reflektorer hovedlys
-Spylerpumpe
-Stabilisatorstag foringer (rep.sett) ytre/indre
-Barearmsforinger nedre/indre høyre/venstre
-Tannstagsforinger
-Speedometerwire
-Indre defrost deksler på innerskjerm høyre/venstre
-Indre deksler ved frontlykter høyre/venstre
-Original elektrisk takluke
-Klips som holder wire ved friskluftinntak
-Nedre dorlister høyre/venstre.
Thomas, Oslo
Tlf 22 43 82 99 (p)/ 22 65 40 70 (a)

Motoroverhaling. Jeg trenger en overhaling av motoren til min 1938 modell Juvaquatre i løpet av vinteren 1999/2000. Er det noen som kan ta på seg jobben, og som kan gjøre den skikkelig?
Kontakt meg for detaljer.
Asgeir Larsen
Tlf 957 30 950
Mail: asglars@online.no

Renault 20 TX. 1981 modell. 206.000 km selges som rep. objekt. Ca kr 5.000,-.
Per Ekeberg, Lovenstad
Tlf 67 97 66 02

56 modell Renault Dauphine karosseri, mye rust. 2 overhulte motorer. I girkasse og masse nyoverhulte deler. Spesielle nav + felger. Selges høystbydende.
Tlf 69 82 50 46.

Renault 4, 1974 modell. 153.000 km. Selges kr 6.000,-.
Tlf 77 83 61 27

Renault 8, 1968 modell. Hvit. Selges kr 8.000,-.
Bjørn Bredesen, Roverud
Tlf 62 82 66 80

Har en 1981 modell R1277, R20TS med 5 gir/luke, farge lys grønn metallic til salgs. Bilen er i daglig drift og har gått ca 190.000 km. Ikke 100% rustfri, men er sjeldent bra under og ser pen ut. Pris er 15.000,- med ekstra 2.0 l motor og diverse deler samt 8 hjul.
Har ellers en del R16 TL, deler jeg gir bort mot avhenting!
Morten Blomkvist, Asker
Tlf 66 90 11 90 / 66 79 15 59

Renault 16 TS. 1976 modell. Gul, hengerfeste, motorvarmer, sommer-/vinterdekk, 156.000 km. Selges for kr 4.000,-.
Ronny Michalsen, Trondheim.
Tlf 950 89 433
Mail: hmichals@c2i.net

Renault Avee kjøpes. Er på leting etter utgaver fra 97 og/eller 98. Spesielt er jeg på jakt etter info om et testanlegg av Renaultdelar. Dette var omtalt i forbindelse med en konkurranse i bladet, Eilertsen.
Tlf 69 22 23 65.

Deler til Renault 17 TS. 1979 modell kjøpes:
-Eksosanlegg
-Hovedlykter
-Frontplate
-Stoflfanger foran
-Blinklys front venstre
-Hjulbue venstre bak
Deler til Renault 14 TS 1981 modell kjøpes:
-Frontrute
-Deksel til friskluftinntak
-Nedre bærekuler foran
Deler til Renault 12 TS 1975 modell kjøpes:
-Hjullager
-Pyntelister til karosseri
-Emblem på koffertlokk
-Fremre motorfeste

-Foringsdings som sitter under bilen som stabiliserer leddet i girstanga.
-Bremseskive høyre foran
-Bremseslange høyre foran
Deler til Renault Juvaquatre 1938 modell kjøpes:
-Kanaler begge sider
-Hovedlykter
-Frontrute
-Pakninger til motor
-Gummilister til vinduer
Asgeir Larsen
Tlf 957 30 950
Mail: asglars@online.no

BIL markedet

Er det noen i klubben som er interessert i en **Renault 4 TL**, 1977 modell som delebil. Masse nye deler. Bilen står på Algarheim ved Jessheim. Ring 63 80 63 82 mellom 0900 og 1500 eller mail: thor.guldbrandsen@ife.no
Thor Henning Guldbrandsen

Jeg er på jakt etter original forer- og passasjerstol til min **R8 Gordini**. De må være i sort skai. Jeg har 4 stk nye felger til **R8/R10** og 4 stk til **Dauphine** til salgs.
Hans-Arne Traasdahl, Sola
Tlf 51 69 79 16

Jeg har en del **R20 TS** deler til salgs. Jeg trenger innmat til venstre fordrer til **R8A**.
Morten Blomkvist, Asker
Tlf 66 79 15 59 / 66 90 11 90.

Fiat Ritmo 70, 1985 modell selges billig. I daglig drift, med minimalt feil.
Asgeir Larsen,
Tlf 957 30 950
Mail: asglars@online.no

Jeg er interessert i å kjøpe **R16 TX**. Ring meg.
Sveinung Sandsmark, Geilo
Tlf 32 09 09 78 / 924 24 551

Renault 5 TL, 1982 modell. Lav km, stort soltak. Morsom bil. Stort soltak gir masse vind i håret. EU-godkjent kun 99.000 km. Alu felger og frontspoiler. Meget velholdt og startvillig. Årsavgift betalt.
Mail: u981716@studnot.hit.no

Renault 12, 1977 modell. I daglig bruk. Nye vinterdekk. Selges kr 2.900,-.
Tlf 61 16 82 22

50-talls Renault Dauphinoise selges rimelig. Bil er sliten, men har du mye pågangsmot og god tid går det nok an å få bil av den igjen. Står på Hadeland.
Asgeir Larsen
Tlf 957 30 950
Mail: asglars@online.no

Renault Fuego TX 1981, 171.000 km, blå, 2,0 l motor påkostet kr 11.000,-. Meget bra teknisk. Lite rust, Pent interior. Selges kr 25.000,-. R8 eller R10 kan tas som delbetaling.
Odd Ivar Kordahl, Arneberg
Tlf 62 95 31 01

Renault 12 stasjonsvogn, 1973. Selges for ca kr 3.000,-. Har stått stille noen år. Litt rust. Bilen er OK.
Hans Erik Sorlie, Arneberg
Tlf 62 95 75 96.

Annonser fra Arrière Annoncen nr 1-99:

R1095 Dauphine Gordini 1964. Mattsvart, skivbromsar, ombyggd inredning, skånbreddere bak, Borranifølger 13" + diverse delar. Avställd 10 år. Kan köras. Pris SEK 5.000,-.
Mats Eriksson, Sverige
Tlf 00 46 70 7458229

Caravelle 1967. Bra bruksskick, mörkröd, ny suflert, hard top, motor genomgången. Pris enligt överenskommelse.
Peter Karlsson, Sverige
Tlf 00 46 325 71308

Caravelle 1966. I mycket fint skick säljes. Värde SEK 50.000,-.
Mats Östermark, Sverige
Tlf 00 46 8 6053005

R8A 1964. Fint originalskick.
Peter Stadigs, Sverige
Tlf 00 46 23 33011

Dauphine R1090 1962. Vit, sollucka, nikt bra originalskick. Ny lack, helt körklar. Pris SEK 16.500,-.
Anders Dahlberg, Sverige
Tlf 00 46 60 536635.

Renault Dauphine Gordini R1095, 1965, 6900 mil, originallack (vit), och inredning (röd) i fantastisk skick. Full dokumentation ifrån nybil fram till i dag. Motor helrenoverad, trimmad/balanserad efter dåtida grp II reglemente. Nye däck, ej rost, aldrig svtsad. Renskratpat underrede, därefter rostskyddsbehandlad vart annat år. Pris SEK 40.000,- eller högstbjudande.
Bengt Hallenstål, Sverige
Tlf 00 46 63 514885.

Amerikakoffert passande 4CV. Pris SEK 350,-.
Åke Mellesmo, Sverige
Tlf 00 46 54 213181.

Annonser fra Arrière Annoncen nr 2-99:

Caravelle 1964, fint skick, blå, ej rost. Säljes pga åldersskäl. Pris SEK 32.000,-.
Åke Nordgren, Sverige
Tlf 00 46 520 44 11 33

Floride S 1963. Grön med svart inredning, bruksskick, bes. våren 98, rostskyddsbehandlad under. Säljes pga utanlandsjobb. Pris SEK 20.000,-.
Anders Larsson, Sverige
Tlf 00 46 152 12046

8 De Luxe 1964. Få mil, avställd i fint originalskick. Pris SEK 10.000,-, ej prut.
Peter Stadigs, Sverige
Tlf 00 46 23 33011

Dauphine 1956 Komplet ren, objekt, pris SEK 8.000,-. **Dauphine** 1959 komplett ren, objekt, pris SEK 5.000,-.
Mats Dahlberg, Sverige
Tlf 00 46 8 7407292

Dauphine R1090 1961. Grön, orig. skick, 12.600 mil, 2 ägare, körklar och mycket gott skick. Dessutom dito reservdelsbil i nedplockat skick + handböcker, med mer. Pris SEK 17.500,-.
Ove Alwin, Sverige
Tlf 00 46 495 52005

VV5 - Torpédo 2087 - 4 Pneus Neufs - Emb. HS - Px : 10.000F A/d - M. LEMAIRE - Tel : 01 30 35 32 81 D le Soir.

RV6 - Viva Grand Sport Cab. - A Restaurer & Ttes Pièces - M. RENAUX Bernard - 42, Rue de la Gravière - 88350 Liffol Le Grand.

RV7 - Viva sport Cab. - 1934 ou 1935 - Bonne Présentation - Bon état de Marche - M. GIRAULT Daniel - Te/Fax : 01 47 00 82 02 - Dépt 75.

VENTE DE MATERIEL

VM1 - 1108 G - 1 Bloc + 4 Bielles+ Ch. Pistons + Culbus + Ch. Pistons 998cc - M.CHAPONNEAU J- Philippe - Tel : 03 83 45 34 78 D - 06 07 53 49 56 P - Dépt 54.

VM2 - 1300 G - Arbres à Cames : 1 Condriiler S54 - 1 Ferry 6 - 1 Ferry 12 - 1 Origine - M.CHAPONNEAU J- Philippe - Tel : 03 83 45 34 78 D - 06 07 53 49 56 P - Dépt 54.

VM3 - 4 L : 4 Portes Compl. - 1 Capot - 1 Hayon TBE - 1 Mot. Tourmant - M. BEAURES D'AUGERES - 26 bis rue des Ecoles 77170 Brie Comte Robert.

VM4 - 4CV (Roues Etoiles) : Jérrican de secours montage au Centre de la Roue de Secours (voir Gasoline n°42 p.28) : 150F - M. RIOU Jérôme - Tel: 01 64 58 63 46 D Ap 19h - 06 81 94 41 98 P - Dépt 91.

VM5 - 4CV : 1 Bloc Moteur Complet - 1 Carter D'huile - M.GONTIER J-Louis - Tel : 01 42 28 13 14 D - 01 42 35 48 21 B - Dépt 93.

VM6 - 4CV : 1 Cache Culbu. Record Neuf en boite d'origine : 1500F - 1 Tubulure Autobleu quasi Neuve : 1500F - 1 Crémaillère avec Bielles et Rotules en TBE : 600F - 2 Cylindres de Freins Neufs : 100F - 1 PB : 200F - 1 Neiman : 100F - 1 Démarreur Dynamo en TBE : 500F les 2 - Diverses Pièces 6V - M. SAINTES Georges - Tel : 01 39 68 89 37 - Dépt 78.

VM7 - 4CV : 1 Moteur - 1 Dynamo - 1 Démarreur - 1 BV - 1 Porte AVD - 1 Capot Mot. - M. FAGLIN Robert - Tel : 01 42 04 34 41 - Dépt 92.

VM8 - 4L - 4CV : 1 Kit d'Embray. Neuf - M. LE MOINE Jérôme - Tel : 01 42 74 97 70 B - Dépt 92.

VM9 - 4L : 1 Calandre 1er Mod. - M. LANGLOIS J-Luc - Tel : 02 33 69 42 04 D le soir - 02 33 59 00 53 B - Dépt 50.

VM10 - A.GTA V6 Turbo : 2 Roues AV : 1800F - M. LIBAN Thierry - Tel : 06 11 86 36 92 P.



**Club
des Amateurs
d'anciennes
RENAULT**



section Ancêtres
et Classiques



section Modernes



section Sportives



36, rue Traversière
F-92100 BOULOGNE BILLANCOURT
Tél./Fax: 01 46 21 30 50

Association loi 1901 - Permanences le samedi (09:00 - 18:00)

- DECEMBRE 98 - JANVIER 1999

BONNE ET HEUREUSE ANNEE 1999

BA1 - Le CLUB, vend à Px Intéressant MR & PR Neufs de la Goellette de 1949 à L'Espace de 1994 Français et Etranger, ainsi que tous Carnets de Bords de Tracteurs, et Voitures Part. (sauf Sportives en cours de reproduction) - Tel / Fax : 01 46 21 30 50.

BA2 - Jean Mailliet Donne sa R16 - R1150 - Grise - Int. Tissus Cendre - BEG - Prévoir Plateau - M. MAILLIET Jean - Tel : 01 47 50 83 65 D - Dépt 92.

BA3 - 1 Caisse de Super 5 GT Turbo Saine et Complète, Manque Int. & Turbo à 4000F - M. CLABAULT J. Claude - Tel : 01 47 98 13 05 B - Dépt 92.

VENTE DE VEHICULES

VV1 - 1400Kg - Plateau Baché - 1955 - M. DABIN Jean - Tel : 02 40 54 81 01 D - 02 40 36 98 17 Fx.

VV2 - 4CV - 1955 - A Restaurer - Manque Sellerie - M. PERO Gilbert - Tel : 05 63 33 21 29 D & B - Dépt 81.

VV3 - 4CV Découvrable Grand Luxe - 1951 - Saine & Complète - Mécanique Neuve - A Fini de Remonter - M. BAUMGARTNER William - Tel : 02 32 51 18 47 sauf le lundi - Dépt 27.

VV4 - 4L Super - R1120 - 1965 - Bleu Marine - Int. Simili Gris Soutis - CGN - 2e Main - Historique Connu - 116Mkm - Freins, Rotules, Pompe à eau, Radiateur Neufs - 4 Pneus Récents - Très belle Présentation - Part ttes Distances - Couche en box - CT OK - Px : A/deb. + Pièces - M. LE MOINE Jérôme - Tel : 01 42 74 97 70 B - 06 81 27 96 17 P - Dépt 92.

VV5 - A GTA Turbo - 1987 - Rouge - Int. Cuir Noir - pr. m - Hi-Fi - Climat. - Alarme - Entretien suivi - Couche en Box - Etat Concours - Px : 100.000F - M. MOINE Jean-Pierre - Tel : 01 46 02 14 17 D - 06 60 52 14 17 P - Dépt 92.

VV6 - A. GTA V6 Turbo - 1989 - Rouge - Cuir Noir - Chaîne - Alarme - Px: 120.000F ou 720.000BEF - Tel : 00 32 60 34 74 65 - 00 32 60 34 45 13 Fax - Dépt 59.

PETITES ANNONCES

VV7 - A110 1600 SC - 1975 - BEG d'origine - Faire Offre Sérieuse - M. GILLET Gilles - Tel : 00 689 42 71 00 B - 00 689 42 81 16 Fax - Papeete Tahiti - Auto visible à Chalons S/Marne.

VV8 - A310 - 1978 - Etat d'origine - JA PLS - 150Mkm - Px : 55.000F - M. DECUIGNIERES Michel - Tel : 01 43 53 42 56 B - 02 54 79 42 54 D - Visible dans le Dépt 41.

VV9 - A310 1600 - 1977 - Bleu Alpine - Cuir Noir - 57Mkm - Px : 150.000F - M. ROUSSEAU Claude - Tel : 01 46 70 58 08 - Dépt 94.

RV10 - A5 - 1er Mod. - Noire - JA d'origine - BEG à TBEG - M. AYRAL Thierry - Tel : 01 34 85 53 53 B - Dépt 78.

VV11 - Alliance GTA Cab - 1987 - Bleu Métal Foncé - Int. Tissus Beige - CG Française - Capote Electrique - BV5 - DA - Air Conditionné - TBE - CT OK - Px : 40.000F - M. GUTMANN Gérard - Tel : 01 47 66 85 33 D - 01 40 92 34 45 B - Dépt 75.

VV12 - Caravelle Cab - Hard-Top - Int. Simili - Sellerie Neuve - Etat Concours - M. GIRARD - Tel : 01 39 83 42 83 B - 01 39 83 66 12 F - Dépt 95.

VV13 - Clio Williams - N°3026 - 1993 - TBE - 75Mkms - Px : 78.000F - M. MERLIN Jacques - Tel : 06 82 21 60 86 P - Dépt 75.

VV14 - Coloral Prairie- R2090 - 1952 - 50Mkm - Bas de Caisse à revoir - Bon Mot. + 2e Mot. 14CV - M. VITRY François - Tel : 02 35 90 02 59 D - Dépt 45 - Visible Près de Montargis.

VV15 - Cororale Prairie - R2193 - 1952 - Bleu - Sellerie Restaurée à 90% - Bon Etat Mécanique - Px A/d - M. GAILLARDON Bernard - Tel : 01 64 29 70 63 D - Dépt 77.

VV16 - Dauphine - 1960 - Sans Mécan. - Stock Important Pièces Méca + Carr. - M. GRIMAUD Christian - Tel : 01 48 51 77 17 Rép. - Dépt 93.

VV17 - Dauphine - R1090A - 1961 - CGN - Restaurée en 1980 - Px: 13500F - M. HUREAU Roland - Tel : 03 25 41 87 17 D - Dépt 10 - Visible Près de Troyes.

VV18 - Dauphine G - R1095 - 1961 - Freins, Amortisseurs, Echappt., Batterie, Emb., Elec. (12V) Neufs - Px: 15.000F A/deb. - M. DELSAUX Roger - Tel : 03 44 08 48 87 D - 01 39 88 03 14 B - Dépt 60.

VV19 - Estafette - 1980 - 57Mkm - Px : 15.000F A/d - M. PRIET - Tel : 01 42 53 67 51 B - Dépt 92.

VV20 - Estafette - Mod. Luxe - 101Mkm - Etat Concours - CT OK - M. CHUQUET Rémy - Tel : 01 64 05 57 65 - Dépt 77.

VV21 - Fuego - R1360 - 1982 - Historique Connu - 132Mkm - Peinture Récente - Me MARTIN Hélène - Tel : 02 47 50 19 08 D - 02 47 27 70 60 B - 02 47 48 26 65 P - Dépt 37.

VV22 - Fuego GTL - 1985 - Bordeaux - Int. Tissus Beige - BV5 - LVE - Carross. Saine - Belle Présentation - 244Mkm - Px : 3500F - M. JARDIN Thierry - Tel : 02 54 61 22 25 D Rep - Dépt 36.

VV23 - Fuego Turbo Découvrable - R1365 - 1984 - Sépia - Int. Tabac - 2è main - Historique Connu - JA BBS - LVE - AB - Rétros Elec - DA - 4 Pneus, Echappt., Roul AR Recents - Pompe à Eau Neuve - 157.000Mkm - CT OK - Px : 13.000F A/d + Pièces - M. LE MOINE Jérôme - Tel : 01 42 74 97 70 B - 06 81 27 96 17 P - Dépt 92.

VV24 - GT Turbo - 1988 - Mécanique Refaite - Amort. & Pneufs Neufs - CT Vierge - Pièces - M. MERLIN Jacques - Tel : 06 82 21 60 86 P - Dépt 75.

VV25 - NN 2 - 1928 - CG - Véhicule Complet à Resaturer - M. PATURAUX Thierry - Tel : 02 40 33 26 22 D aux des repas - Dépt 44.

VV26 - NN Cabriolet - 1927 - CG - Restauration à Reprendre - Px: 20.000F - M. HERY Michel - Tel : 01 39 13 01 88 D - Dépt 78.

VV27 - R 11 - 1987 - Bleue - Int. Tissus TBE - Carross., Méca BE - CT OK - Px : 10.000F - M. JONQUET Bernard - Tel : 05 57 42 34 97 D - Dépt 33.

VV28 - R 2066 - 1956 - Mod. Ess 11CV - Benne Hydro. - Emb. Neuf - Parfait Etat De Fonctionnement - Px : 5000F - M. CHAMPENOIS René - Tel/Fax : 02 51 56 43 63 D.

VV29 - R 2087 - 1954 - Ex Armée Belge - Dans son jus - Px : 10.000F - M. HANSOTTE BAUWENS - Tel : 071 87 65 91 - Belgique.

VV30 - R 4 - R1120 - 1967 - Bleu 430 - Int. Simili Noir - Bon Etat d'origine - Moteur Refait - Freins, Flexibles, Durites, Radiateur, Batterie à L'ancienne Neufs - + de 6000F de Factures Récentes - Fiche de sortie d'usine - Pièces Suppl. Poss. - Px : 8000F - M. MARION Cyril - Tel : 01 43 43 59 86 D - 06 85 83 16 06 P - Dépt 75.

VV31 - R 4 - R1120 - 1969 - Bordeaux - Belle Carross. - Moteur Impecc. - Chassis Cassé - Sans CT - M. RAGAZZI Yvan - Tel : 03 83 52 48 72 - Dépt 54.

VV32 - R 8 - R1130 - 1964 - Crème - Carross. BE - Roulante - Prévoir Travx - Px : 6500F - M. CLIO Jimmy - Tel : 01 39 80 09 24 - Dépt 95.

VV33 - R 8 G - 1967 - Faible Kilométrage - Etat Concours D'origine - Tel : 00 40 33 21 60 50 D - 00 40 94 87 13 19 P - Roumanie - Déplacement Possible en France.

VV34 - R12 Break - R1171 - 1971 - Vert Foncé - BEG - 180Mkm d'origine + Pièces Neuves - M. CHAPONNEAU J-Philippe - Tel : 03 83 45 34 78 D - 06 07 53 49 56 P - Dépt 54.

VV35 - R12 G - R1173 - Jaune - CG - Sans Mécan. - Etat Collection - Décorée Coupe - M. DOUSSET Michel - Tel : 01 45 69 22 78 D - Dépt 94.

VV36 - R12 Société - Vendu pour pièces - Px : 5000F - M. CHAPONNEAU J-Philippe - Tel : 03 83 45 34 78 D - 06 07 53 49 56 P - Dépt 54.

VV37 - R16 TS - 1972 - Bleu Ciel - Carross. BE - Embray., Freins Neufs - Couche en Box - ME DESCAMPS - Tel : 03 86 69 66 78 D - Dépt 58.

VV38 - R17 TS - R1313 - 1973 - Jaune - Int. Rouge - BE - 13Mkm - Px: 15.000F - M. GARDEUS Hans - Tel : 046 31 25 74 91 D - 070 41 25 654 P - Göteborg Suède.

VV39 - R17 TS Découvrable - 1977 - Bleu métal - LVE - BEG - 140Mkm - Prévoir Batterie - Px: 6000F A/d - Me. TRICHEUR Karine - Tel : 01 48 44 53 19 Rép. D - Dépt 93.

VV40 - R6 - 1972 - 66Mkm Réels - M. BERNADA Franck - Tel : 01 39 31 48 95 - Dépt 95.

VV41 - R8 - R1130 - 1963 - BV Cassée - Px : 4000F - M. CHARDIN - Tel : 04 90 58 48 64 D - CAR Marseille.

VV42 - R8 - R1130 - 1966 Mod. 67 - Blanche - TBE - Peinture Neuve - Px : 5000F - M. BACHELET Franck - Tel : 01 30 55 81 21 B - Dépt 78.

VV43 - SG2 - 1966 - M. DABIN Jean - Tel : 02 40 54 81 01 D - 02 40 36 98 17 Fx.

VV44 -

RECHERCHE DE VEHICULES

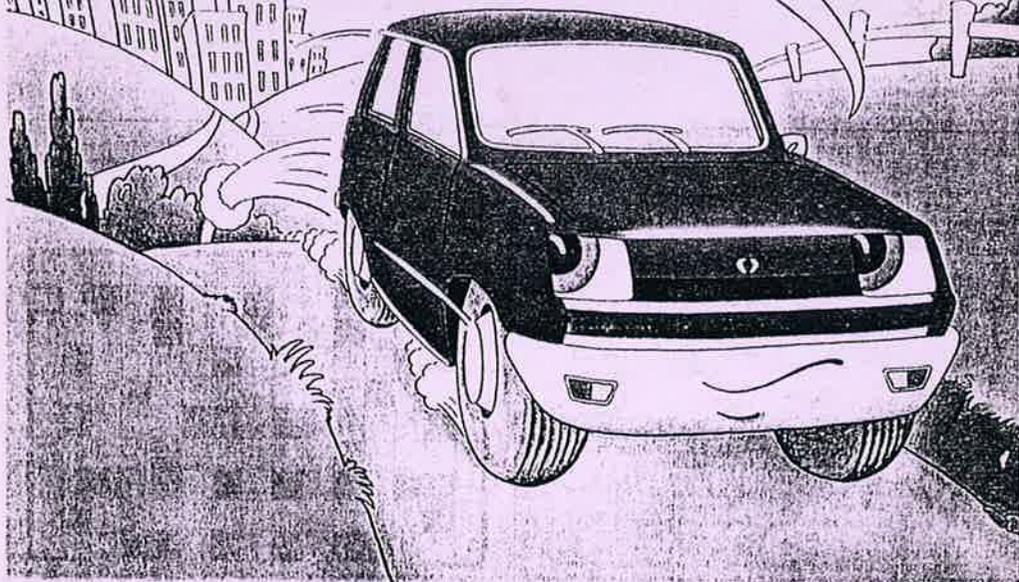
RV1 - A106 - Epave Incompl. - CG si Poss., avec Mot. Dauphine G - M. PINET J-Paul - Tel : 04 75 02 60 08 D - 04 75 72 40 44 Fax - Dépt 26.

RV2 - A110 1300 VB - de 70 à 72 D'origine - M GILLET Gilles - Tel : 00 689 42 71 00 B - 00 689 42 81 16 Fax - Papeete Tahiti.

RV3 - R12 TS Break - 1er Mod. - 1974 - 1975 - Bon Etat Général - M. DEWEER Régis - Tel : 01 60 58 04 64 D le soir - 06 07 16 68 88 P - Dépt 77.

RV4 - R18 Break Turbo Ess. - 2e Mod. - 1983 à 1985 - Général - M. DEWEER Régis - Tel : 01 60 58 04 64 D le soir - 06 07 16 68 88 P - Dépt 77.

MORN!
JEG HETER RENAULT 5
POPULÆRT KALT SUPERCAR-
LIKE GOD I BYEN SOM PÅ
LANDEVEIEN



Smart og kvikk i byen,
stødig og komfortabel på landeveien –
slik er Renault 5, Supercar.
Lengden er kun 3,50 m og bredden 1,52 m.
Tre dører. Støtfangerne er av glassfiberarmert plast.
Svingradius 4,90 m.

Forhjulsdrift og uavhengig hjulopphengning.
Elektrisk oppvarmet bakrute, Nordisk klimaanlegg
og radialdekk er også standard!

Renault 5 L: 38 HK SAE, toppfart 120 km/t.
Renault 5 TL: 47 HK SAE, toppfart 135 km/t.

Skivebremses på forhjulene.

Med sitt selvbærende stålkarosseri, kraftige og
pålitelige bremses, rommelige kupe, store bagasjerom
(som kan utvides og heljenes via den tredje døren)

– har Renault 5 et utstyr som gir Dem maksimal service. Den er
effektiv slik en Renault skal være. Derfor kalles den Supercar også.

RENAULT 5