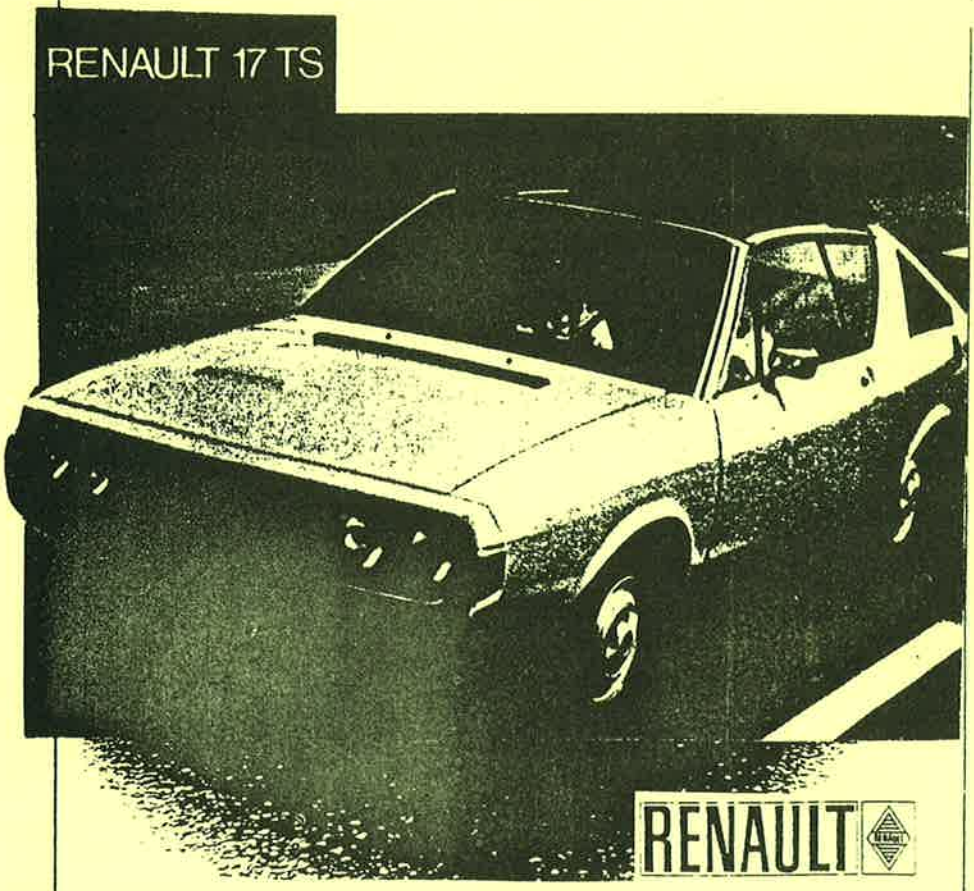
CRN

CLUB RENAULT NORYŻOK

BULLETIN NR. 4/95



CLUB RENAULT NORVÉGE –

GREIT Å VITE OM KLUBBEN. KLUBBEN BLE STARTET I 1986 OG HAR PASSERT 150 MEDLEMMER. ALLE MED RENAULTER, ELLER SOM ER INTERESSERT I RENAULT ER VELKOMMEN I KLUBBEN. ÅRSKONTINGENTEN ER KR. 175 . KASSERER ER OLAF DANIELSEN, FALKEVEGEN 3, 7562 HUNDHAMAREN. V/TRONDHEIM. OLAF TREFFES PÅ TELEFON 73 97 63 90 OG TAR GJERNE IMOT NY MEDLEMMER.

FORMANN I CRN - SVEND DAHLE, t. 66 90 21 21.

NESTFORMANN OG REDAKTØR FOR BULLETIN: KNUT NØKLEBY, PB. 50, 2750 GRAN, TELEFON 613 - 30060 eller mobile 942- 47547. TAR GJERNE IMOT STOFF TIL BULLETIN. SEND BARE OVER! OGSÅ KJØP/SALG.

STYREMEDLEMMER: ERIK LUND, TELEFON 67149190

VARAMANN TIL STYRET: AAGE SVARTHOEL

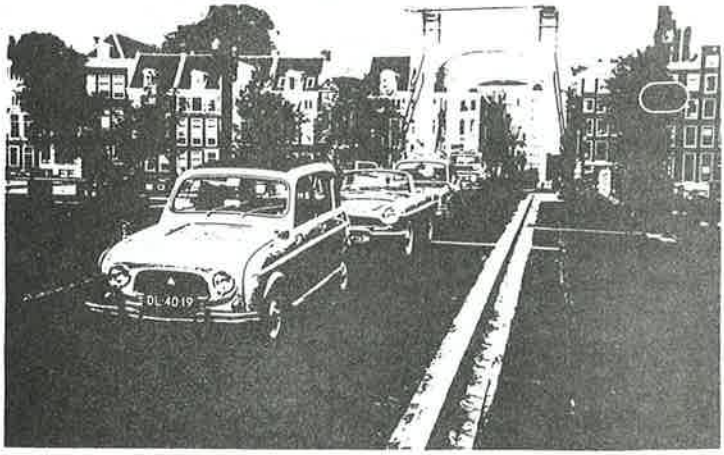
UTGIVER: CLUB RENAULT NORVÈGE, v/
Olaf Danielsen, Falkevg. 3,
7562 HUNDHAMAREN.
REDAKTØR: KNUT NØKLEBY, GRINDBU, 2770 JAREN.

BULLETIN 4/95.

- Så er det snart slutt på dette året også, og dette blir siste BULLETIN i år. Det ble fire utgaver, og vi må kunne si oss noenlunde fornøyd med det.
Som våre lesere etterhvert vil oppdage har vi forsøkt oss med en slags RENAULTKAVAKADE fra 1946 - 1966. Etterhvert som klubben får nye medlemmer, og da spesielt de yngre, mener vi det burde være interesse for en slik liten oversikt. Vi er selvsagt oppmerksom på at det finns mange spesialmodeller og varianter som ikke er nevnt, spesielt på sportsvognsiden og varebilsiden. Men det kan kanskje komme senere. De vigtigste modellene er presentert, ihvertfall de vi er kjent med i Norge.
BULLETIN vil gjerne takke alle bidragsydere gjennom året. En helt spesiell takk til TOR IVAR VOLLA med sine unike artikler fra gamle dagers Renaultaktiviteter i Norge. Vi har enda mere stoff som vil komme etterhvert. TOR IVAR skal være klar over at vi har fått mange tilbakemeldinger fra lesere av BULLETIN som har "kost" seg med hans artikler.
- Siden CRN fyller ti år i 1996, - og det legges opp til stort TREFF på Lillehammer, håper vi at flest mulig avsetter tid til dette ! DETTE BURDE BLI ET RENAULTTREFF AV DIMENSJONER! Når vi legger til at det samtidig blir et femårs jubileumstreff for hele SKANDINAVIA - ja da må saken være HELT KLAR - vi sees på LILLEHAMMER i 96!
- 1995 har vært et travelt CRN år og mange har vært på farten i inn og utland. Det vitner om stor interesse for våre tilårskommne RENAULTER.
- BULLETIN takker for iår og skal prøve å fortsette i gode(?) gamle spor i 1995! Håper det skal gå sånn noenlunde bra og at vi får avisen uten FØR annonserte arrangement!

GOD JUL TIL ALLE!

kn.



Fra treffen i Nederland - fine Renaulter paraderer i Amsterdam.

EN SLIK ESTAFETTE ER ANSKAFFET AV EN "GJENG" ENTUSIASTER INNEN CRN. BILEN ER I MEGET GOD STAND OG HAR KUN GÅTT CA. 70 000 KM!
NOEN HAR ALLEREDE HATT GLEDEN AV Å SE DEN. DEN GJORDE NEMLIG SIN DEBUT PÅ TREFF TIL TUSEN I AUGUST. BILEN KOMMER FRA ARENDAL OG HAR FUNGERT SOM DISTRUBISJONSBIL FOR PLANTER OG GRØNNSAKER. DEN KAN SE TILBAKE PÅ ET "SUNDT" LIV SÅ LANGT!

RENAULT FREGATE – MENER VI Å KUNNE SI FORLOT SAMLEBÅNDET FØRSTE GANG I 1952. BILEN HADDE BETEGNELSEN 11 CV I FRANKRIKE – 1996 ccm. MOTOR PÅ 85 HK. (?).

1952

INVITASJON

CRN
JUBILEUMSTREFF
10. Nasjonale
5. Skandinaviske

Herved inviteres alle med interesse for Renault eller Renault-relaterte biler til neste års store happening.

Treffet finner sted 5.- 7. juli 1996 på Hunderfossen Camping, 13 km nord for Lillehammer.

Hunderfossen er et velegnet sted for et treff som vårt. Ikke minst på grunn av sentral beliggenhet og et godt tilbud til hele familien. Området har så mye å by på at vi trygt kan anbefale dere å tilbringe noen dager ekstra der. Blant annet ligger Norsk vegmuseum rett ved siden av treffplassen. Hunderfossen Familiepark trenger vel ingen nærmere presentasjon. Lillehammer by har også mye å tilby. Gågata fikk, som resten av byen en oppfriskning i forbindelse med OL. OL-anleggene er også verdt et besøk. Maihaugen har også fått utvidet sine utstillinger. For å trekke linjene tilbake til vår interesse for samferdsel, vil vi anbefale en tur med Skibladner.

Vi vil kunne tilby inkvartering både i form av camping og hytter. Hyttene finnes i flere prisklasser, alt etter standard. Hyttene bestilles direkte fra Hunderfossen Turistsenter, tlf 61 27 71 65, og det bør gjøres snarest, da treffet faller sammen med første helg i fellesferien. Gi beskjed om at dere skal delta på treffet, slik at dere får hytter som ligger gunstig til i forhold til treffplassen. Teltovernattinger bestilles gjennom oss i arrangementskomitéen. Vi står friere når det gjelder reserveringstidspunkt på telt, det gjør at vi her kommer tilbake med bestillingsfrist ved på et senere tidspunkt, men vi regner med at mars/april er et realistisk tidspunkt.

Vi legger opp til ett rolig, familievennlig og innholdsrikt opphold på Hunderfossen.

Neste års treff vil bli et litt annerledes treff enn de foregående. Vi vil utvide invitasjonen til å gjelde alle Renault-relaterte biler (Alpine, Aro, Lotus Europa, Fasa, Matra, Rambler-Renault, Saviem etc.). I tillegg vil invitasjonen gå ut til Frankrike,Tyskland og Nederland. Vi vet allerede at det er stor interesse for treffet i Nederland. Med dette håper vi å kunne utvide vår bekjentskapskrets noe.

Mer informasjon vil bli distribuert senere. Asgeir Larsen, tlf 928 97 705 kan kontaktes ved spørsmål.

Hilsen treffkomitèn.

6.

SPYDEBERG-EKSPRESSEN FLYR IGJEN

Ihvertfall dann og vann. Som for eksempel når KNA Challenge går av stabelen. Legendariske John Unnerud sto for Renault-innslaget blant de 56 startende bilene. "Redskapen" var selvsagt en 1965 R8 Gordini.

John kom, kjørte rått, og forsvant. Motorproblemer satte en stopper for åtterens videre fremferd.

Kanskje det ville ha hjulpet om teknisk kyndige fra CRN hadde stilt opp som servicelag, sånn til ettertanke?

Tekst: Tor Ivar Volla

Fotos: Kjell Magne Aalbergsjø

OBS! - FOTOS - DETTE ER ET "ARKIVBILDE" AV EN R8 GORDINI.
BILDENE TIL KJELL MAGNE KOMMER I NESTE UTGAVE AV BULLETIN.

---------- annonse ----------

HALVARD HAR BLITT "PÅPRAKKET" EN NESTE BEVISSTLØS RENAULT R16 FRA 1967. DETTE ØNSKER HAN Å GJØRE NOE MED!
SØKER DERFOR ETTER EN FRISK R16TX MOTOR M/GEARKASSE ELLER EN BILLIG DELEBIL SOM KAN VÆRE RUSTEN SOM BARE FY!

RING SNAREST TIL HALVARD - TELEFON 61 32 24 63 - FOR AVTALE OM HENTING(?).

HØSTTREFF I TRONDHEIM

Høsttreffet i Trondheim ble avviklet den 1. oktober i strålende sommervarme og skyfri himmel, noe uvant for oss. Oppmøte var dårligere en vårteffet, men på våren er vi litt mer gira en på høsten.V var ca 9 biler som møttes på moholt der vi vanligvis starter turene. Vi valgte Støren som Reisemål denne gangen, ligger ca 5 mil sør for Trondheim og har fin vei og natur. Vi synes det blir for lenge å vente helt til våren før vi sees igjen, så Rune foreslo og møtes en gang i vinter med bruksbiler på en kafe for å snakke litt Renaultprat igjenn, og det kommer vi tilbake med senere.

På gjensyn. Hilsen Olaf.

ENDA ET GAMMELT SPOR....

Undertegnede har vært så heldig å få den originale bilutstillingskatalogen fra Kristiania i 1909 deisende i fanget. Der var det ikke bare vedlagte Renault-reklame å finne, men også opplysninger om hva slags Renault som ble utstilt. Teksten lyder:

"1 Luksus-Motorvogn ("limousine") fra Renault Frères, Paris Motoren 4 cylindret, 20 Hestekræfter med Magnettænding og automatisk Forgaser. Vognen har Cardantransmission og 3 hastigheter forover og Reversering. Alle Lanterner og Lyskastere er fra Louis Blériot, Paris".

Så vet vi det.

Se annonsen side 40.

TIV

BILSALGET I DANMARK viser klart + for Renault. Her er listen. Renault importeres av Brdr.Friis Hannen A/S

	1961	1960	Stigning/fald i %
Skandinavisk Motor Co.	14.467	13.686	+ 5,7
General Motors A/S	11.526	12.415	+ 7,1
Ford Motor Company A/S	11.214	10.723	+ 4,6
Brdr. Friis-Hansen A/S	6.181	5.143	+ 20,1
Volvo	5.818	3.868	+ 50,4
Fiat	4.995	3.169	+ 57,6
Nordisk Diesel A/S	3.291	2.245	+ 46,6
Erla Motorfabrik A/S	2.889	1.798	+ 61,2
ICI Motors A/S	2.885	2.069	+ 39,4
Domi A/S	2.669	1.775	+ 50,3
Schmidt-Petersen A/S	2.316	1.580	+ 46,5
Fred. Rasmussen	1.928	2.313	- 16,6
Forenede Automobilfabr.	1.322	805	+ 64,2
Nord. Karoseriefabrik A/S	909	702	+ 29,5
British Motors A/S	686	498	+ 37,7
Citroën Automobiles A/S	511	611	- 16,4
E. Sommer	67	71	- 5,6
Traaberg Trading A/S	53	134	+ 65,5
Diverse	77	81	- 4,9
	73.804	63.638	+ 15,9

GARASJETREFF PÅ HADELAND, SØND. 24.09.1995.

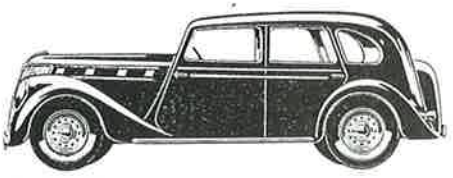
STOR DELTAGELSE I DÅRLIG VÆR.

VI HÅPET PÅ MYE FOLK OG FINT HØSTVÆR. DET FØRSTE SLO TIL, OG DET VAR DET VIGTIGSTE, - MEN DET FINE HØSTVÆRET BLE AVLØST AV ET VEDVARENDE REGNVÆR FRA MORGEN TIL KVELD.
DET BLE SATSET MAKSIMALT PÅ Å FÅ BULLETIN UT I TILSTREKKELIG TID FØR GARASJETREFFEN, FOR PÅ DEN MÅTEN Å FÅ MINNET OM TREFFET OG DATOEN DET GIKK DESVERRE IKKE, DA POSTGANGEN AKKURAT DENNE GANGEN GIKK SPESIELLT TREGT.
DUMT Å LESE ANNONSEN ETTER AT ARRANGEMENTET ER AVVIKLET. DET ER BARE Å BEKLAGE.
SOM FØR NEVNT, - BLE DET EN VELLYKKET RENAULTDAG. DET VISER SEG Å VÆRE POPULÆRT Å TREFFE FOLK MED SAMME INTERESSE, - OG IKKE MINST ER DET FINT Å KOMME I KONTAKT MED FOLK SOM HAR, ELLER VET OM NOEN, SOM KAN SKAFFE DELER.
DET BLE KJØPT OG SOLGT DELER, OG MANGE BYTTET VI VET AT DET BLE OMSATT MINST TO BILER!
DE FLESTE KOMMER I SIN RENAULT, OG DET ER ALLTID SPENNENDE Å SE HVA SOM DUKKER OPP! SOM VANLIG KOMMER DET MESTE. NYTT DENNE GANGEN VAR TO ALPINER , EN RØD OG EN GUL, - OG SOM EN LITEN "PROTEST" TIL DISSE FARTSUHYRENE, EN KNALLGUL DAUPHINE. ELLERS VAR HELE SPEKTERE AV RENAULTMODELLER REPRESENTERT.
OMSETNING AV VAFFLER OG KAFFE VAR ENORM OG DE TYDER PÅ AT MANGE HADDE FUNNET VEGEN TIL HADELAND. DETTE PÅ TROSS AV DÅRLIG, SEN ANNONSERING. ENDEL OBSERVERTE FORHÅPENTLIGVIS ANNONSEN I AFTENPOSTEN PÅ FREDAG, UNDER VETERANKJØRETØYER?
VI SATSER SELFØLGELIG PÅ NYTT GARASJETREFF TIL VÅREN!

Det er

RENAULT 37

De burde se før De bestemmer Dem - - - - -



• Solid • Økonomisk • Elegant • Driftsikker •

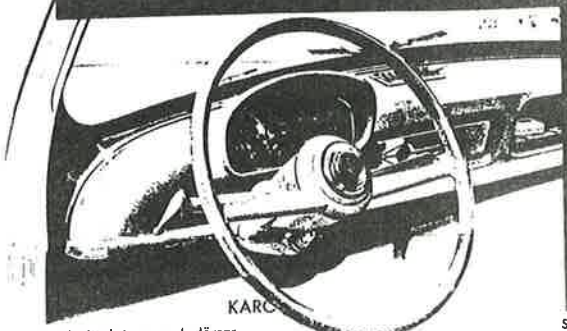
AKERSGT. 7 OSLO **A-S AUTOIMPORT** TELEFONER: 11131 · 21277

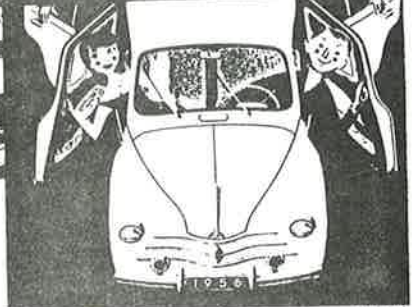
8.

Generalagent för Sverige:
Fredlunds

Fredlunds Automobil AB, Sveavägen 63, Stockholm
Fredlunds i Malmö Försäljnings AB, Carlsgatan 30—32, Malmö

RENAULT 4 CV – FØRSTE MASSEPRODUSERTE RENAULTBILEN FRA FABRIKKEN ETTER 2. VERDENSKRIG. VIST PÅ PARIS MOTOR SHOW I 1946. I PRODUKSJON (FOR ALVOR) I 1947. 760 ccm–21 HK.





4 sittplatser — 4 dörrar
Totalvikt, olastad, "Standard" 560 kg, "Luxe" 585 kg och Décapotable 615 kg.

ALLMÄNNA YTTRE MATTUPPGIFTER

Totallängd — 3.63 m
Totalbredd — 1.43 m
Totalhöjd, olastad — 1.47 m
Spårvidd fram och bak 1.22 m
Hjulbas — 2.10 m
Vändningsdiameter 8.40 m
Fri markhöjd — 0.18 m

YTTRE MATTUPPGIFTER

Från vindrutans mitt till baktrutan 1.66 m
Bredd i armbågshöjd, fram — 1.21 m
bak — 1.20 m
Höjd i vagnen mitt — 1.14 m
Höjd över sätena, fram — 0.90 m
bak — 0.88 m

PRESTATIONSFORMÄGA

Hastighet — 100 km/tim
Bränsleförbrukning: 6 liter på 100 km (på normal landsväg med medelmåttiga höjdskillnader och en medelfart av 60 km/tim)

Svansmotor
4-cylindrig — fyrtakt
Cylinderdiameter 54.5 mm
Slaglängd 80 mm
Cylindervolym 747 cm³
Kompression 7.25

21 hkr vid 4100 varv/min
Utbytbara cylinderfoder
Vattenkylning
Kylare under tryck
Batteri: 6 volt — 90 amp

FJÄDRING

4 spiralfjädrar och 4 teleskopstöldämpare

Däck: 5.0×15 el. 135×38 4.5×15 på "Standard"-modellen

BROMSAR

På alla fyra hjulen verkande hydraulisk bromsar. Handbroms mekaniskt verkande på bakhjulen.

DEN NYA VÄXELLADAN

är spärrkroniserad, och är 4 CV därför nu betydligt enklare att växla. Det är praktiskt taget omöjligt att förorsaka missljud vid växling, ty spärrkroniseringen skyddar kugghjulen från varje felaktig manöver. Utväxlingen på varje växel är så löst, att motorprestationen i synnerhet vid start stigningar är förbluffande

MOTORMUSEET
BIL • MOTORSYKKEL • MILJØ
MOTORMUSÉET PÅ STRØMMEN STORSENTER
ARRANGERER:
SAMLER....marked
Lørdag 13/4 -Søndag 14/4 1996
Automobilia - Leker - Modeller -
Brosjyrer - Litteratur - Bøker - Blader
Nytt og gammelt.
Her kan en gjøre masse spennende
funn og samtidig se et av norges beste
kjøretøyhistoriske museum.
Åpent for publikum fra kl 10.00 -
16.00 begge dager.
Entré Voksne kr. 30.- Barn/Honnør kr 10.- Familie billett Kr 60.-
Motormuséet Strømmen Storsenter, Støperiveien 5 2010 Strømmen
Tlf 63 80 23 10
Du finner oss under REMA 1000 på baksiden av storsenteret

10.

enkle reparasjoner.

1960 - "1093" Dauphine

MOTOR: 4-sylindret, 4-takt, vannavkjølet rekkemotor med toppventiler..

Max. effekt (SAE):
DAUPHINE: 32 HK v/4200 o/m
GORDINI: 40 HK v/5000 o/m

Max. dreiningsmoment:
DAUPHINE: 6,9 kgm v/2000 o/m
GORDINI: 6,6 kgm v/3300 o/m

Utvendige dimensjoner:

Totallengde	3.95 m
Totalbredde	1.62 m
Totalhøyde tom	1.44 m
Totalhøyde lastet	1.40 m
Akselavstand	2.27 m
Sporbredde foran	1.25 m
Sporbredde bak	1.22 m
Bakkeklaring	0.15 m
Svingradius	4.45 m

Innvendige dimensjoner:

Setebredde foran	1,24 m
Setebredde bak	1,22 m
Høyde fra sete til tak, foran	0,95 m
bak	0,90 m
Avstand mellom setene, forsete i forreste stilling	0,32 m
forsete i bakerste stilling	0,20 m
Totalvekt tom kjøreklar	635 kg

RENAULT DAUPHINE - 1956 MOD. -845 ccm. - 30 HK. DENNE BILEN MÅ KUNNE BETEGNES SOM DEN FØRSTE VIRKELIGE VOLUMMODELLEN. HERJET OGSÅ PÅ SALGSSTATISTIKKENE I NORGE FØRST I SEKSTI-ÅRENE.
I 1958 KOM DEN OGSÅ SOM GORDINI MED NOE HVASSERE MOTOR PÅ 37 HK. OG FINERE UTSTYR. I 1961 KOM EN VARIANT, - ONDINE, Dauphine motor, MEN FINT UTSTYR. EN RALLYUTGAVE BLE OGSÅ PRESENTERT I 1960 - 1093 DAUPHINE - EN LITEN VÆRSTING!

RENAULT

DAUPHINE har gjentatte ganger vært prøvet under de hårdeste vilkår, i fjellterreng og på dårlige landeveier under de elendigste forhold.

Dette er en vogn med forbausende gode vaiegenskaper. Under de sletteste forhold og på de dårligste veier vil DAUPHINE gjøre pålitelig og sikker tjeneste.

- Uavhengig fjæring på alle hjul.
- Meget lavt tyngdepunkt.
- Den perfekte stromlinjeform gir meget liten luftmotstand.
- Fjæring: Spiralfjærer med teleskopstøtdempere inne i fjæren. Stabilisatorstag på forhjulene.
- Hydrauliske bremser med hurtig og økende virkningsgrad. Ekstra stor diam. på bremsetromlene.
- Styring: Tannstang med to trekkfjærer for parallellstilling.
- Lett betjent gearboks med ny type synkronisering for 2. og 3. gear.

Bensintanken rommer 32 liter, og man kjører mer enn 450 km uten fylling. Bensinforbruk 0.65 liter pr. 10 km med gjennomsnittshastighet på 65 km.
Gummidimensjon: 135 x 380 eller 5.0 x 15.

REFERAT FRA ÅRSMØTE
CLUB RENAULT NORVÈGE
MOTORMUSEET STRØMMEN
22.11.95

Årsmøtet ble også i år avholdt på Motormuseet på Strømmen. Da møtet ble satt kl 19.00 av Svend Dahle, var det 16 medlemmer som var møtt frem.

Som møteleder ble Svend Dahle valgt.

Asgeir Larsen ble valgt som referent.

Innkallinngen ble godkjent uten merknader.

Svend Dahle leste opp årsberetningen. Det var ingen innsigelser mot denne, så den ble godkjent.

Regnskapet ble også godkjent, men her ble det fra salen anmodet om at vi skulle be kassereren for fremtiden sette opp et enkelt regnskap med "sekkeposter" for de største utgifts- og inntektspostene.

Under innkommende forslag diskuterte vi om vi skulle endre forsendelsesmåte av informasjon ut til medlemmene. Grunnen til dette er at det har vært et par episoder hvor informasjonen har kommet litt sent. Her var det mange som hadde en mening. Resultatet ble at vi, av økonomiske årsaker skulle fastholde den forsendelsesmåte som brukes i dag, men Bulletinen skulle ha en deadline på minst 4 uker. Ved spesielle anledninger vil selvsagt hurtigere post bli benyttet.

Når det gjelder statuttene ble følgende endringsforslag vedtatt:

Paragraf 4, I tillegg: "Styret skal ha en delekoordinator".
Paragraf 4, I tillegg: "Styret skal ha en redaktør".
Paragraf 4, Setningen; "Generalforsamlingen holdes på forsommeren" byttes ut med "Generalforsamlingen holdes på høsten".

Asgeir Larsen snakket litt om klubbeffekter. Det var delte meninger om vi trengte noe mer enn det vi har i dag, men vi ble enige om at Asgeir Larsen kan påta seg jobben med å håndtere tilbud/ønsker om effekter.

Siste forslag var at Voltigeuren bør registreres. Dette ble godt mottatt av årsmøtet. Svein Erik Arnesen som har fått oppgaven med å holde bilen kjørbar, tar seg av saken. Det ble antatt at vi ville få ca 650,- kr i årlige utgifter. Det ble også bestemt at bilen skulle få tilbake det første kjennemerke bilen har hatt, så sant dette er ledig.

Valg:
Hele styret var i år på valg.
Det nye styret ble valgt uten motkandidater.
Det nye styret består av:

Formann,	Svend Dahle
Nestformann,	Asgeir Larsen
Kasserer,	Olaf Danielsen
Redaktør,	Knut Nøkleby
Delekoordinator,	Jan Urke
Varamedlem,	Egil Otter

Svend Dahle tok gjenvalg under forutsetning av at han ved neste årsmøte ble avløst.

Under eventuellt ble det sluppet en nyhet fra det avtroppende styre; De har tatt i mot et tilbud om å få et restlager av Renault deler fra Bodø. Det eneste klubben behøver å betale er frakten. Totalt er det snakk om ca 7 paller med deler fra årene 1962-1982. Koordineringsarbeidet av disse delene som vil bli en del av Jan Urkes ansvarsområde.

Neste års treff vil kreve mye av klubben, blant annet økonomisk. Det ble derfor vedtatt at kontingenten skulle økes til kr 200,- pr år.

Styringsgruppa for treffet, bestående av Asgeir Larsen og Svend Dahle redegjorde for arbeidet som er gjordt og for de videre planene. Styringsgruppa ble supplert med to medlemmer til: Egil Otter og Magne Ludvigsen.

Det ble også i år rettet en velfortjent honnør til Knut Nøkleby for hans arbeid med Bulletinen.

Etter at møtet var hevet var det bespisning og hygge. Vi fikk servert en nydelig gryterett. Det ble også tid til en tur rundt på museet.

Asgeir Larsen

- nytt

Rundskriv 4/95
Oktober

Landsforbundet av
Motorhistoriske Kjøretøyklubber

Postboks 652
Sentrum
N-0106 Oslo
Postgiro 0808 2365096
Bankgiro 7074.20.08159
Telefon 22 67 07 95
Telefax 22 67 07 95

Member of FEDERATION INTERNATIONALE VEHICULES ANCIENS, FIVA

Søkerklubb til LMK

Adlerklubben Norge har søkt om medlemskap i LMK. Klubben er tatt opp som midlertidig medlem frem til landsmøtet 1996. Styret vil anbefale forsamlingen å oppta klubben som fullverdig medlem. Klubbens adresse er *Boks 9, 4812 Kongshavn.*

Sekretariatet

LMKs telefon er nå fast betjent onsdager mellom kl 18 og 22. Sekretariatet vil selvfølgelig også være betjent ut over dette, men uten garanti om betjening til enhver tid.

LMKs landsmøte 1996

I forrige rundskriv opplyste vi at LMKs landsmøte 1996 planlegges som et to-dagers møte hvor lørdagen vurderes som temadag, og selve landsmøtet gjennomføres på søndag. Klubbene ble oppfordret til å gi oss synspunkter, og gjerne forslag til tema. Da vi ikke har mottatt noen kommentarer til dette, antar vi at ingen har sterke motforestillinger. Vi fortsetter derfor planarbeidet etter dette møtekonseptet.

Norgesløpet 1997

LMK har mottatt søknad fra Motorhistorisk Klubb - Drammen og Trøndelag Veteranvognklubb om å få arrangere Norgesløpet 1997. Etter en samlet vurdering av søknadene ble arrangementet tildelt Motorhistorisk Klubb - Drammen, som planlegger et løp som på best måte dekker Norgesløpets intensjoner.

Arrangøransvar under norske FIVA-løp

LMK har på vegne av tilsluttede klubber inngått avtale med UNI Storebrand om ansvarsforsikring. Forsikringen dekker arrangøransvar for norske løp som oppføres på FIVAs A- eller B-kalender.

Bruk av prøveskilt ved arrangementer

Vi har tidligere informert om LMKs syn på bruk av prøveskilt på deltakerkjøretøy under løp arrangert av LMK-klubber. Uavhengig av opplyninger i løpsinnbydelse til fremtidige Norgesløp, eller andre Norske løp registrert i FIVAs løpskalender, vil kjøretøy som stiller til start med prøveskilt konsekvent bli nektet å delta i disse. Klubbene bes informere sine medlemmer om dette i sine klubblader.

14.

Nordisk Motorhistorisk Annonseblad 1995

13 klubber har bestilt 1298 eksemplarer av bladet. Distributøren i Sverige har bekreftet at de klubber som ønsker bladene tilsendt som én pakke vil få dette. Klubbene må imidlertid belage seg på å betale toll og moms av fakturaverdi når pakken hentes på postkontoret.
Som dere ser har årets norske opplag av annonsebladet sunket kraftig. Vi har registrert synkende interesse i flere år, og erkjenner at klubbene vurderer annonsetilbudet i klubblader og kommersielle blader som et bedre alternativ. Årets LMK-deltakelse vil derfor sannsynligvis bli den siste. Om det blir mulig for norske klubbmedlemmer å annonsere i fremtidige utgivelser er et forhold som må avklares med svensk utgiver (Motorhistoriska Riksförbundet / MHRF). MHRFs avgjørelse om dette vil avhenge av praktiske detaljer vedrørende betaling for annonsering.

Nordisk Kalender 1996

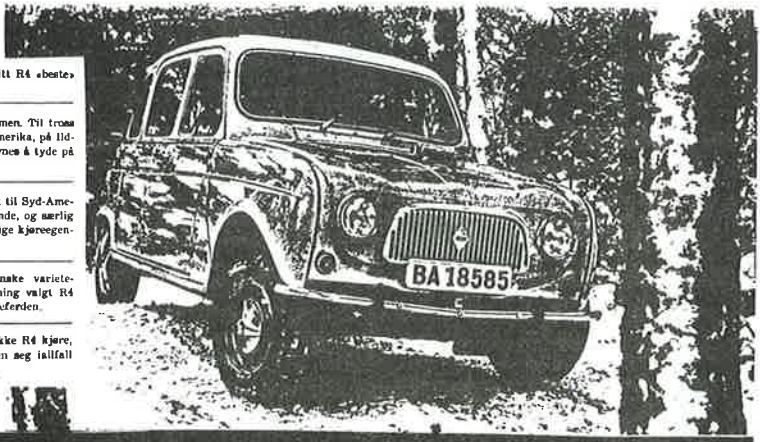
Det er besluttet at Nordisk Kalender nedlegges, og at utgivelse av 1995 kalenderen blè den siste. Erfaringer med tidligere utgivelse av kalenderen er debattert på møte i Nordisk Motorhistorisk Forbund (NMF). LMK fremførte ønske om å forsere utgivelsen med minimum to måneder, da kalenderen til nå har kommet ut for sent. Dette forutsetter imidlertid at klubbene har sin løpskalender avklart før årsskiftet. MHRF har erfart at klubbenes løpskalendere har vært mangelfulle ved utgivelsestidspunktet, og at de kommersielle blader har bekjentgjort langt mer utfyllende oversikter etterhvert som klubbene sender ajourførte lister direkte til bladene. NMF har derfor med støtte av LMK besluttet nedleggelse. LMK vil imidlertid opprettholde rutine med å føre nasjonal løpskalender som vil bli utsendt med LMK-nytt etter tidligere rutine.

LMK-forsikring - påminnelser

- Vi opplever at svært mange forsikringssøknader sendes til LMKs sekretariat. Dette forsinker behandlingen. Søknadene skal adresseres til:
  LMK/UNI Storebrand Skadeforsikring AS, v/ Ola Hegseth, Boks 1380 Vika, 0114 Oslo
- Redningsbevis skal oppbevares i kjøretøy for å unngå å betale full pris ved redning
- Skademelding skal sendes UNI Storebrand AS pga skadestatistikk.

Utenlandsk løpsarrangement

LMK har mottatt løpsinnbydelse til:
1996 FIVA World Rally. British Centenary Rally. 14-23 juni 1996.
Innbydelsen sendes ved henvendelse til sekretariatet.



1 Studentene i München har gitt R4 «beste» karakter: de unges bil!

2 Nei, dette er ikke i Jotunheimen. Til tross for sneen befinner vi oss i Syd-Amerika, på landet, selv om kanskje navnet synes å tyde på noe annet.

3 Stadig flere R4 blir importert til Syd-Amerika. Suksessen har vært enestående, og særlig er de begeistret for dens fabelaktige kjøreegenskaper.

4 Den unge oppadgående franske variete-stjernen Sheila har uten betenkning valgt R4 til å befordre seg videre på stjerneferden.

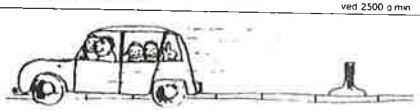
5 Rett opp ad husveggen kan ikke R4 kjøre, men med sin forhjulsdrift lar den seg iallfall ikke stanse av en stigning på 45°.

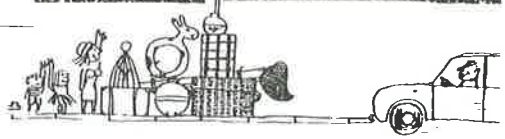
RENAULT R4

FØRSTE FIRER KOM I 1961. HELE 26 HK. I 1962 FULGTE R4 SUPER MED 747 ccm. OG 32 HK. SÅ FULGTE DET PÅ MED NYE VARIANTER NESTEN HVERT ENESTE ÅR, – MEN DET VAR STADIG EN FIRER. EN SJARMEREN BIL SOM ER PRODUSERT I ET MEGET STORT ANTALL.

MOTOR 4-takts, 4-sylindret vertikalstilt rekkemotor. Hermetisk lukket kjølesystem. Elektrisk kjølevifte

Sylindervolum	1108 cm
Boring × slag	70 × 72 mm
Kompresjonsforhold	8,31
Maks. effekt ISO	24,5 kW (34 HK/DIN) ved 4000 o/min
Maks. dreiemoment ISO	71 Nm ved 2500 o/min





Jul hos

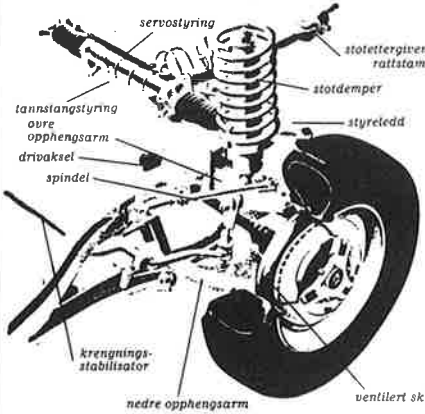
JULEKONKURANSE 1995.

HER KOMMER EN LITEN "JULENØTT". ILLUSTRASJONEN ER FRA EN RENAULTBROSJYRE. HVILKEN BIL? SVAR PÅ KUPONGEN OG SEND DEN INN FØR 15.01.96! VI TREKKER EN VINNER BLANDT DE SOM HAR RETT SVAR OG SENDER SELVFØLGELIG EN LITEN PREMIE! - LYKKE TIL!

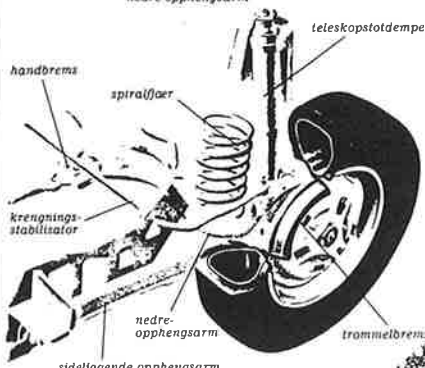
CRN

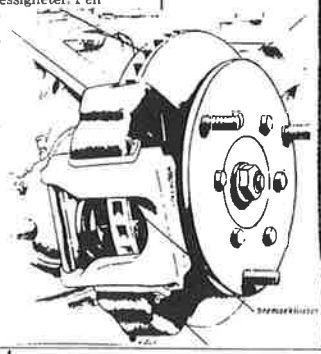
CLUB RENAULT NORVÈGE

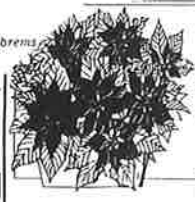
4 UAVHENGIG OPPHENGTE HJUL



Når man snakker om en bils komfort, tenker man øyeblikkelig på setene. Men fjæringen spiller også en viktig rolle på dette området. Som den gjør det på sikkerhetssektoren. Renault har en rekke løsninger som gir den et enestående veigrep: 4 uavhengig opphengte hjul, en perfekt vektfordeling mellom for- og bakaksel, og krengnings- stabilisatorer som sikrer en utmerket stabilitet. Hvert av hjulene har de beste betingelser for å forbli i konstant kontakt med bakken. En annen egenskap ved denne fjæringen: stor vertikal bevegelse (220 mm på forhjulene, 300 mm på bakhjulene) gjør det mulig å absorbere alle veidekkets uregelmessigheter. I en Renault av dens sikkerhe







Navn:.....

Adresse:.....

Tlf.....Alder:.....

BILEN MÅ VERE:.....

Send kupongen til:

CRN, Postboks 50,
N-2750 GRAN.

Med Paris som mål...

Sent lørdag ettermiddag den 19.08. la jeg i vei mot Gøteborg og til Volvo and Renault Owners Meeting (VROM). Jeg var over ett døgn forsinket grunnet en forgasser som var lite samarbeidsvillig. Dette gjorde at jeg ikke ankom Gøteborg før etter at hele lørdagens program var gjennomført. I følge de som hadde vært med på rallyet og et besøk på Volvos nyåpnede museum, hadde de hatt en fin dag.

Søndagen var det oppstilling med kåringer og marked i Gøteborg sentrum. Totalt var det 18-20 Renaulter som deltok denne dagen. Min Fourgonette var den eneste norske. I tillegg var det masse Volvoer av alle årganger. Markedet var i år veldig innholdsrikt for oss som er interessert i Renault. Det var mye av både deler og litteratur. Hele arrangementet bar preg av å være veldig profesjonelt, kanskje litt for mye etter min smak.

Søndag ettermiddag tok jeg ferga til Ijmuiden nær Amsterdam. Det ble en ganske røff overfart. Det var såpass store bølger, at med mine dårlige bremser, valgte jeg å blokkere hjulene på bilen. Vel fremme i Nederland oppsøkte jeg et verksted som utelukkende arbeider med Renault 4 og 6 for å få ordnet bremsene. Jobben tok han på sparket midt i en travel dag. Han brukte en drøy halvtime, og prisen var 15 Gulden (60 kr). Etter det fungerte bilen 100 % på resten av turen.

Tirsdag var avsatt til Rolling Stones-konsert i Rotterdam. En kjempeopplevelse i lyd og lys for 45.000 tilskuere.

Onsdag satte jeg kursen mot "Mekka", nemlig Paris. Jeg brukte god tid, og fikk sett meg en del omkring før jeg var fremme. I Paris var første stopp Pub Renault på Camps Elyseés. Det var første gangen for mitt vedkommende, men det blir helt sikkert ikke den siste. Paris er en drøm av en by for oss bilister. Med et gatenett som er veldig lett å "lese" og god skilting var det ingen problemer å finne frem selv uten kartleser. Jeg tilbragte resten av uken, frem til fredag i Paris. Hele tiden sov jeg i min Fourgonette som for turen hadde fått status som campingbil. Plass var det nok av. (Husk at dette er samme bilen som vi klarte å få 17 mennesker inn i på årets Skandinaviske treff utenfor Stockholm.) Selv midt i Paris sov jeg i bilen. Totalt hadde jeg 3,60 kr i overnattingsutgifter den første uka jeg var borte.

Pub Renault var absolutt verdt et besøk. Nå hadde de akkurat åpnet igjen etter en modernisering, så selv for de som har vært der tidligere er det på tide å tenke på et nytt besøk. Kanskje det hadde vært en idé å tenke på en organisert klubbtur i '97?

Natt til lørdag var jeg fremme i Nordwijk, noen km øst for Amsterdam. Her skulle den nederlandske klubben holde sitt årlige treff. Hit kom det en ganske stor norsk delegasjon. Vi var totalt 9 personer i 4 biler. Svend Dahle i sin Floride, Jon Tønnesen i sin nye R6, den var forøvrig innkjøpt drøyt en uke før de reiste, Magne Ludvigsen i R4 og undertegnede i R4 Fourgonette. I tillegg hadde vi med oss Vidar Nyen, Svein Erik Arnesen, Ketil Gilde, Tom Bøe og Victor Svendsen. Jon stilte forøvrig med tilhenger til sin R6. Den var tom på vei ned, og tom på vei hjem!

Lørdag var det lagt opp til en rundtur i omegnen rundt treffstedet. Det ble en fin ettermiddagstur i et nydelig nederlandsk landskap. Denne turen ble som et antiklimaks for oss nordmenn, ettersom klubbledelsen hadde bestemt å åpne delelageret sitt for oss et par formiddagstimer. Det var et lager uten sidestykke. Der fantes så godt som alt av deler til alle etterkrigsmodeller. Selv til førkrigsmodeller hadde de mye deler. Det var en opplevelse som vi aldri vil glemme. Og de tilmålte to timene var på ingen måte nok for oss kjøpsgale nordmenn. Ekstra spesielt ble det ved at vi i etterkant ble fortalt at dette var første gangen noen unntatt betjeningen hadde fått lov til å gå rundt blant reolene. Vanligvis må medlemmene vente ved disken mens betjeningen finner frem delene.

Kvelden ble avsluttet med grilling og en kjempefest. At nederlenderne kan å feste ble slått fast en gang for alle. Festlighetene denne kvelden er blant de minnene som vil bli husket lenge, selv om ikke alle husket alt dagen derpå. Selv gikk jeg og la meg forholdsvis tidlig, noe jeg i etterkid fikk angre på. Jeg ble nemlig vekket etter noen timer av en feststemt norsk delegasjon. De rugget campingbilen min slik at det føltes som et jordskjelv på minst 13 på Richters skala.

Søndag var det concours d' elegance. Her hadde de en egen vri, ved at alle bilene med fører ble behørig presentert før premieutdelingen. Svend kom på en hederlig 2. plass i sin klasse, mens vi andre kom lenger ned på lista. Men vi klarte selvsagt å gjøre oss bemerket. Eksosanlegget på Jons R6 trengte en forbedring. Delen var skaffet til veie lørdag, så på søndag satte de igang med å skifte potta. Ut fra reaksjonene vi så, var ikke dette noe nederlenderne var vant til på sine treff. Men vi skapte en masse liv og røre.

Etter at treffet var avsluttet dro vi i samlet flokk, anført av "våre" nederlendere; Loek og Marga van den Berg, inn til Amsterdam sentrum. Her fikk vi en god guiding gjennom Red Light District. Der kunne du få det meste for penger.

Etter en regnvåt tur opp til Kiel på mandag var alle enige i at dette må gjentas neste år. Vi har hatt en kjempeopplevelse.

En stor takk må rettes til Loek og Marga van den Berg som både før og under treffet har vært til uvurderlig hjelp for oss. De skal ha sin rettmessige del av æren for at turen ble så vellykket som den ble.

Asgeir Larsen

FRA TREFFET I NEDERLAND. TO NORSKE DELTAGERE. FRA VENSTRE KETIL GILDE MED JON TØNNESENS NYINNKJØPTE R6 OG VICTOR SVENDSEN OG MAGNE LUDVIGSEN MED R4.

SEPTEMBER—STATISTIKK

Vår oversikt er utarbeidet på grunnlag av meldinger fra Opplysningsrådet for Biltrafikken. Tallkolonnene er fra venstre

1961	SEPT. SALG	AUG. SALG	SALG HITTIL	PLASS I AUG.
1. Volkswagen	790	410	7880	1
2. RENAULT DAUPHINE	185	230	3010	2
3. Volvo Amazon...	126	52	1025	16
4. Ford Anglia ...	119	193	3270	3
5. Volvo 544/446 ...	104	91	1662	6
6. Moskwich	80	107	1210	5
7. Ford Taunus 17m	72	79	1524	8
8. Opel Caravan...	69	52	801	16
9. Hillman	67	72	768	11
10. Vauxh.Victor...	67	37	371	20
11. Skoda.....	65	122	1808	4
12. Ford Consul ...	64	51	474	18
13. Triumph Herald.	63	72	242	11
14. Opel 1200	56	75	656	10
15. Opel Rekord....	56	64	1640	14
16. Ford Taunus 12m	53	77	1013	9
17. DKW AU jr.....	51	71	1123	13
18. Peugeot.....	51	51	677	18
19. Saab.....	47	56	851	15
20. Fiat 600	35	80	740	7
21. NSU Prinz.....	34	33	595	21
22. Volksw. 8 s....	32	-	232	-
23. Mercedes Benz	31	-	304	-
24. Neckar 1100....	29	31	344	23
25. Fiat 1100/1200.	26	30	423	24
26. Simca Ariane...	26	-	359	-

For å lette oversikten - bringer vi listen over de fem mest solgte biler ut september:

1. Volkswagen 7880
2. Ford Anglia 3270
3. DAUPHINE 3010
4. Skoda 1808
5. Volvo 544 1662

RENAULT I NORGE 1936-1937

av Tor Ivar Volla

Egentlig er det ikke så skrekkelig mye å si om Renault i Norge i slutten av 1930-årene. Unntatt det aller viktigste: Bilmerket Renault solgte godt igjen! Hvilket nedenstående registreringsstatistikk for 1936 gir et bra innblikk i:

	Nye personbiler	Brukte personbiler	Nye lastebiler
Januar	3		1
Februar	5		1
Mars	3	1	4
April	10		2
Mai	15		5
Juni	15	2	4
Juli	15		3
August	16		4
September	14		4
Oktober	8	1	5
November	2		3
Desember	3		1
Sum nysalg	103		37

Dette salget fikk posisjonert Renault i forhold til andre bilmerker som ble solgt i Norge. Personbilene til Renault var nr. 12 av de mest solgte nye bilene totalt her i landet, og nr.5 blant europeerne (bak Opel, Ford, Fiat og Citroën).

På lastebil-fronten lå Renault som nr.17 totalt og nr.6 blant europeerne, bak Ford, Volvo, Opel, Bedford og Blitz.

I slutten av 1936 doblet Renault modellpaletten i Norge fra 3 til 6 modeller når det gjaldt lastebiler. Utvalget strakk seg nå fra 2,3 til 5,9-tonnere. Personbilspekteret var mye bredere, og spente fra Celtaquatre for kr.4.950,- til Nervastella 7-seter for kr.12.500,-.

A/S Autoimport satte PR-framstøtene for Renault i system. De annonserte og reklamerte i passe jevne porsjoner, og de var med på bilutstillingen på Frogner, hvor de viste 6 personbiler, 2 varebiler og et busschassis med dieselmotor. Carl Simonsen deltok i en bred presentasjon av norske bilimportører i anledning KNAs 25-års jubileum, og han inviterte pressen på hyggeaften i Casinoteatret med Renault-film på programmet. Vi må huske at å se film var mye gjevere den gangen enn nå. Skjønt det hadde sikkert vært gjevt for Renaultentusiaster å få se denne årgangsfilmen i dag også!

Det lave bruktsalget på Renault i 1936 skyldtes uten tvil de mange årene forut med tilfeldig import. To av bruktbilene er gjenfunnet i annonser: Tøyen Auto i Friis gt.6 solgte en 1931-modell 4-dørs sedan, mens Strømmen Værksted i Sverres gt.3 solgte en "30-modell 4-seter meget rimelig".

I mellomtiden dengte opphugningsfirmaet Bjerknes & Urbye i Pilestredet videre med pressa. Tre Renaulter gikk tapt der i løpet av 1936: En 1927-modell i mai, en 29-modell i juni, og nok en 27-modell i november.

I bilsporten gikk det ikke så altfor bra for Renaultene. J. Treider og Helgerud deltok i Rallye Monte Carlo 1936, men havnet ikke på premielisten. Like dårlig gikk det for Treider året etter, da han hadde J. Mønnich Johnsen som kartleser.

Mens vi er inne på årsskiftet 1936-1937, så la oss se på hvilke konkurrenter de forskjellige Renault-modellene hadde på det norske markedet:

Celtaquatre kostet fra kr. 4.950,- for en 4-dørs 5-seter til kr. 5.800,- for en 2-dørs, 5-seters cabriolet. I noenlunde samme prissegment lå Citroën 7, Hillman Minx og Opel Olympia.

Primaquatre kostet fra kr. 5.600,- for en 4-dørs 5-seter til kr. 6.500,- for en 2-dørs, 5-seters cabriolet. Nærmeste konkurrenter på pris var Adler Trumpf Junior, Austin Ten, Chevrolet Master, Plymouth six, Citroën 11 Sport, Ford Tudor/Fordor, Opel Six, Peugeot 302, 4-sylindret Wanderer og Willys 37.

Viva-serien kostet fra kr. 6.900,- for en 4-dørs 6-seters Vivaquatre til kr. 10.000,- for en 4-dørs 8-seters Vivastella. Kunder med såpass feit lommebok kunne for en tilsvarende sum vurdere en Adler Trumpf, en Austin Twelwe eller Fourteen, en Buick 40-serie, en Chevrolet Master de luxe, Plymouth de luxe, Chrysler Royal, de største Citroën 11, Grahams samlede utvalg, Hudsons ditto, Mercedes 170 H eller 170 V, Nash av alle modeller, 6-sylindret Packard, alle Pontiac-modellene, hele Terraplane-utvalget eller en 6-sylindret Wanderer.

Nerva-serien var de dyreste franske vognene som var å få i Norge. Prisspekteret strakk seg fra kr. 11.000,- for en 4-dørs 6-seters Nerva Grand Sport til kr. 14.000,- for en 4-dørs 8-seters Nervastella. Dette var vogner av høy klasse, hvilket også utvalget av konkurrenter vitner om: Adler Diplomat, Buick 60 og 80-serie, Chrysler Imperial og Airflow, Horch V8, La Salle og 8-sylindret Packard.

A/S Autoimport stilte knallsterkt på Frognerutstillingen våren 1937, hvor ihvertfall én av modellene fungerte som blikkfang. Norsk Motorblad skrev i en oppsummering av flere biltyper:

"I samme åndedrett vil vi få lov til å nevne Renaults lekre Viva Grand Sport, en 2-dørs 5-seters coach, beigefarget og med rødt marocaine skinnbetrekk."

Renaults registreringsstatistikk i Norge 1937 så slik ut:

	Nye personbiler	Nye lastebiler
Januar	11	1
Februar	3	3
Mars	10	3
April	20	3
Mai	24	7
Juni	13	3
Juli	14	
August	8	3
September	7	1
Oktober	7	1
November	7	1
Desember	1	1
Sum nysalg	125	27

På personbilsiden hadde Renault med dette salgstallet beholdt sin 12. plass totalt og 5. plass for europeiske biler. Det var de samme europeiske konkurrentene som lå foran både i 1936 og -37.

For lastebilenes vedkommende var Renault på den annen side rykket ned til 19. plass totalt. Også her ble merket slått av de samme konkurrentene som året før.

På bruktbilsiden var det ikke mye fart i 1937. M. Ravnebergs bilforretning i Schweigaards gt. 42 i Oslo hadde en 1930-modell til salgs i mai/juni, men det ble ikke omregistrert noen brukt Renaulti løpet av hele året, så hvor den ble av, er en gåte.

Slegga i Pilestredet gikk også sin gang. En Renault personbil av ikke spesifisert årgang ble hugget opp der i mars, og i desember gikk enda en 1927-modell samme vei.

Avslutningsvis tar vi med Norsk Motorblads omtale av Renaults modeller på Paris-utstillingen i Grand Palais:

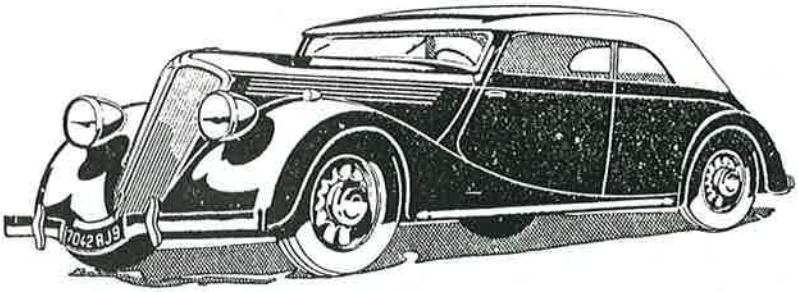
"Også den nye 6 hk. Renault er meget interessant, ikke bare fordi det er den minste vogn det franske firma har bygget, men like meget fordi den er gått over til uavhengig forhjulsfjæring. Den er i grunnen bare liten hvad motoren angår, da det ellers er en rummelig vogn. Det som mest interesserer er rammekonstruksjonen som består av ett eneste stykke, idet de forskjellige deler er klinket og sveiset sammen til en enhet. I dette inngår en metallplate som dekker det meste av rammen og som er sveiset fast til denne. På dette "skall" blir karosseriet sveiset fast og hele vognen utgjør således en sammensveiset enhet.

Centralrørsystemet slik som vi har sett det lansert av Mercedes og Fiat, og enhetssystemet som foruten Renault også Citroën og Opel har innført synes å tyde på at den konvensjonelle rammekonstruksjons dager er forbi".....

Norsk Motorblad
HVORI OPTATT MOTOR
Nr. 15 · 1936 AUGUST 23. årgang

RENAULT

RENAULT



TIDEN *krever fart*

og *sikkerhet*, begge deler finner De i enhver RENAULT automobil. — Dessuten er disse vogner anerkjent for sitt ringe forbruk og sin komfort. — RENAULT har fabrikert automobiler i 38 år og sitter inne med erfaringen. Fabrikkens produksjon er idag større enn nogensinne. Prisene er rimelige og omfatter et stort antall modeller.

A-S AUTOIMPORT
AKERSGATEN 7 OSLO

24.

DEN STORE MØNSTRING PÅ FROGNER

Renault har i 1936 fortsatt sin linje fra tidligere år med bygning av såvel 4- som 6- og 8-cylindrede vogner til populære priser.

Den minste modell *Celtaquatre* er utstyrt med en 34 hk. motor, som har en forbausende trekkkraft. Det er en vogn som har slått godt an på det norske marked, idet den er billig i innkjop, billig i drift og behagelig å kjore.

Næste modell er *Primaquatre* med den nye motor på 55 hk. — en 4-cylindret som konkurrerer sterkt med de fleste 6-cylindrede vogner, idet den har en enestående trekk-kraft og litet konsum.

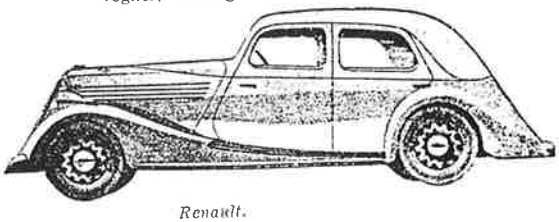
Vivaquatre har samme motor som foranstående, men et storre chassis. Dette er den rummeligste av alle 4-cylindrede vogner og leveres med plass til 6 og 8 personer i kjøreretning.

Renaults 6- og 8-cyl. vogner har en fenomenal kraft og akselerasjon og gjør dem til «mesteren» på landeveien. Bensinforbruket er minimalt i forhold til motorstyrken.

Alle Renaults karosserier er bygget helt ut og stigbrettene er sløifet og erstattet med stotfanger på sidene. Hele bredden er således utnyttet, hvorved opnåes god plass til 3 personer såvel i forersete som baksete, idet gearstang og handbrems er festet til instrumentbordet. — Alle modeller har innvendig bagasjerum og eget låsbart rum for reservehjul og verktoi — beskyttet mot regn stov og tyveri. — Begge seter ligger *mellem akslene*, hvilket gjør kjøringen særdeles behagelig.

Av bruksvogner utstilles: Celtaquatre vare- og Renault 500 kg. varevogn med lukket varekasse personbil, Renault 500 kg. varevogn med lukket varekasse samt Renault-Diesel omnibuschassis for 30 personer.

A/S AUTOIMPORT
utstiller 6 personbiler og 3 bruksvogner, samtlige *Renault*.



Renault.

RENAULT

DET ANERKJENTE FRANSKE MERKE

De nye modeller utmerker sig ved kraftige motorer, karosserier utbygget i full bredde ved sløifning av stigbrett, hvorved storre plass opnåes såvel i forsete som baksete. Begge seter er placert *mellem akslene*. Innebygget bagasjerum, innebygget reservehjul.
De nye Renault har smarte linjer, er behagelige å kjøre og er meget økonomiske.

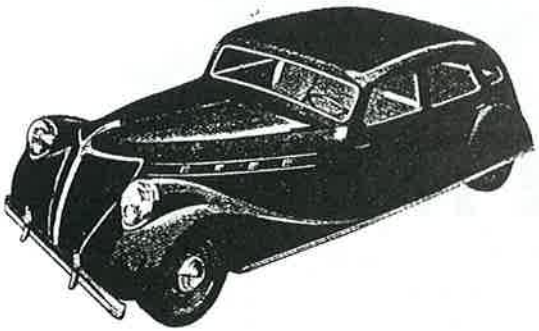
HOVEDFORHANDLER:

A-S AUTOIMPORT

Akersgt. 7 — OSLO

DISTRIKTSFORHANDLERE:

Tr.hjem: *Roar Quale Udseth.*
Bergen: *Ingenior Algaard A S.*
Sandnes: *Olav Rieber Thorsen.*
Arendal: *Jacob Jorkjend.*
Skien: *Chrf. Rittun.*
Fr.stad: *Autoservice A S.*
Elverum: *Neverliens Auto.*
Drammen: *Strømsø Bilrekvisita A/S.*



RENAULT

— Dette anerkjente franske merke lancerer for 1937 sine fra før populære 4-cylindrede modeller

CELTAQUATRE
PRIMAQUATRE
VIVAQUATRE

i ny utførelse. Linjene er omtrent som iår med de rummelige i full bredde utbyggede karosserier, som gjør disse til de rummeligste av de mindre vogntyper. Forøvrig udmerker de nye modeller sig ved flere tekniske forbedringer og raffinements. — Videre fremheves de nu så efterspurte kombinerte person- og varebiler, som atter vil bli å få i januar måned samt de voluminøse 500 kgs. varevogner, der alltid føres på lager. — Endelig må nevnes de 6- og 8-cylindrede modeller

VIVA GRAND SPORT
VIVASTELLA
NERVA GRAND SPORT
NERVASTELLA

i mange forskjellige karosserityper og elegant utførelse.

Alle nærmere oplysninger meddeler

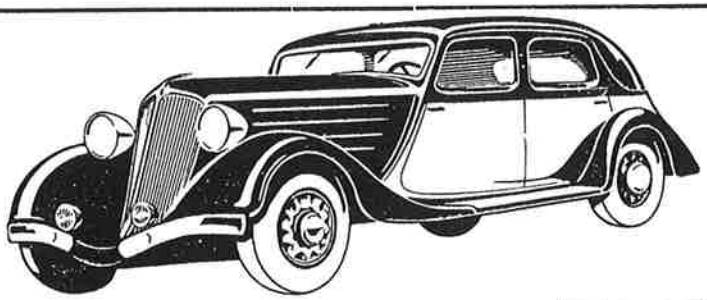
A/S AUTOIMPORT

AKERSGT. 7 OSLO TELEFON 21277

Distriktsforhandlere:

Roar Quale Udseth, Trondhjem
Chr. Møller, Aalesund
Ingeniør Algaard, A/S, Bergen
Olav Rieber Thorsen, Sandnes
Jacob Jorkjend, Arendal
Autoservice A/S, Fredrikstad
Strømsø Bilrekvisita A/S, Drammen
Chrf. Rittun, Skien
Asbjørn Neverlien, Elverum
Sig. Fredriksen A/S, Tromsø

26.



RENAULT

MODELL CELTAQUATRE

DEN BILLIGSTE . DEN MEST ØKONOMISKE . DEN MEST KOMFORTABLE
DEN HURTIGSTE av de mindre vogner

Motor 34 HK.
Akselavstand 2,71 m.
største lengde 4,20 m.
» bredde 1,57 «
baksetets bredde 1,31 m.
innvendig høide 1,22 «

En kunde skriver helt uopfordret til oss:

"Jeg vil få uttale min største tilfredshet med Renaultbilen. Jeg har hatt biler siden 1924, men har aldrig vært så fornøiet med nogen bil som med denne. Bensinforbruket er over all forventning litet, kraften holt forbausende og fart og akselerasjon fullstendig på høide med om ikke over de større og dyrere merker."

Vil ikke De også bli eier av en sådan vogn? Prisen er kr. 4950, for 4-dørs Sedan, 5-seter.

RENAULT

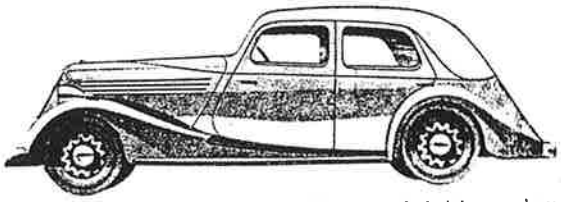
A-S AUTOIMPORT

Telefon 21277 — AKERSGATEN 7 - OSLO — Telegr.adr. "Carolus"

RENAULT

ÅRETS BILMODELLER

RENAULT



Renault møter iår med en del nye modeller, og disse merker har siden 1935 gjennemgått adskillige forbedringer.

Den minste modell er *Celtaquatre* med 4-cyl. motor, 70 × 95 mm. (1½ liter cylindervolum. — Denne modell er ellers helt forskjellig fra 1935-modellen. Understellet er konstruert på en helt annen måte og betydelig forsterket. Akselavstanden er forlenget til 2,71 m., hvorved plassen blir bedre, og reservehjulet er anbragt i et spesielt rum bak som på de andre modeller. — Stigbrettet er sløifet, hvorved opnåes større bredde innvendig, så vognen er nu en veritabel 5-seter, hvor man sitter godt og komfortabelt; baksetet er nemlig 1,31 meter bredt.

Man kan godt opnå en fart av 100 km. i timen med denne vogn, og ved en gjennemsnittshastighet av 70 km. i timen vil bensinforbruket være ca. 9½ liter pr. 100 km.

Næste størrelse er *Primaquatre*, som er helt forandret fra 1935.

Den har en 4-cylindret motor, 85 × 105 (2,400 liter cylindervolum) med aluminiums topplokk og 3 bærelagre på krumtappen. Den nye motor gir vognen en hurtig akselerasjon, og den tar stigninger med forbausende letthet.

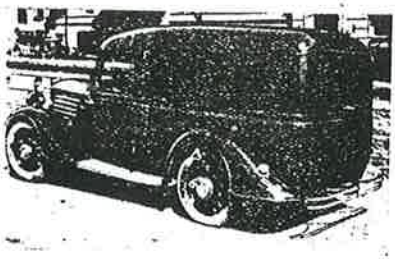
Denne motors bemerkelsesverdige ydeevne skyldes ikke alene de heldige dimensjoner, men også anvendelsen av aluminiums topplokk, som ved sin gode varmeledning tillater en forhøielse ov kompressjonstrykket.

Akselavstanden er forlenget til 2,86 meter og setene ligger mellem akslene. Man kan opnå meget stor fart med denne vogn, og ved en gjennemsnittshastighet av 70—80 km. i timen vil bensinforbruket være ca. 11 liter pr. 100 km.

Karosseriet er av en ny, kjølformet linje, uten stigbrett, og 5 personer kan kjøre meget komfortabelt i vognen.

Også *Vivaquatre* fremtrer iår som en ny og forbedret vogn. Den nye Vivaquatre har samme motor som Primaquatre, men denne vogn leveres såvel som 5- som 7-seter og med eller uten stigbrett. De nye 7-setere har en noget lengere akselavstand enn tidligere. Den er den rummeligste vogn i 4-cylinder-klassen, og da den har et meget økonomisk bensinforbruk er den i utpreget grad en familievogn. Man sitter godt og man ser godt i denne vogn, og man fester sig forøvrig ved dens solide utstyr og de nitide forarbeidelser. Bilen er forsynt med stort bagasjerum.

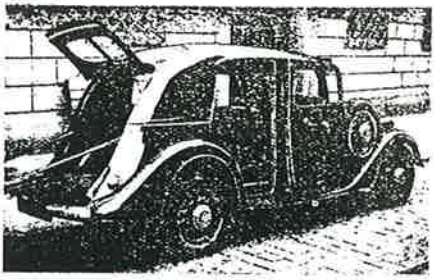
Samtlige modeller har splintrefritt glass overalt, dobbelt elektrisk vinduspusser, solskjern og innelukkede bagasjerum samt fem komplette hjul.



Renault varevogn.

RENAULT. — Av dette merke fabrikeres en kombinert person- og varevogn som ikke adskiller sig fra nogen moderne personbil. Det er en strømlinjet Sedan utstyrt med 4 brede dører, dobbelt bakvindu og stort bagasjerum. Ved å fjerne baksetet og innlegge en medfølgende ekstra bunn er vognen på mindre enn 5 minutter omdannet til en vare- eller lastevogn. En Celtaquatre av denne type tar en nyttelast på 500 kg., en Vivaquatre 800 kg. Motorstyrken er for de to typer henholdsvis 34 og 55 hk.

Den som imidlertid foretrekker det, kan også få en Renault varevogn som er



Renault kombinert.

bygget utelukkende til dette bruk. Dimensjonene er her de samme som for de kombinerte vogners vedkommende. Utstyret er smakfullt, og alle en Renaultvogns gode egenskaper, sikkerhet, økonomi og soliditet er i rikelig grad kommet de her nevnte vogntyper til gode. Til lettere varekjøring synes de å være ideelle.

RENAULT

R E N A U L T

Har De prøvet den nye

P R I M A Q U A T R E

med sin 2.4 liters motor?

De vil bli forbauset over dens trekkraft og akselerasjon, over dens store fart og ringe forbruk.

Prøv og døm selv.
STAND NR. 8.

A/S AUTOIMPORT

TELEFONER 11130 • 21277
AKERSGATEN 7 • OSLO

Under et besøk i *Autoimport* gir disponent *Carl Simonsen* oss følgende meddelelse:

«Jeg kom inn i bilbranchen i 1909. I januar 1918 blev jeg disponent i A/S Auto, men fratrådte i 1930, da dette firma gikk i likvidasjon. I 1934 overtok jeg generalagenturet for Norge for Renault, og i desember samme år gikk mitt personlige firma over til A/S Autoimport, hvis disponent jeg nu er.

Krigen gjorde at de amerikanske biler blev enerådende på det norske marked, men litt efter litt begynte de europeiske biler å vinne innpass, især de mindre vogner, f. eks. Renault. Personlig har jeg merket hvorledes interessen er steget for dette merke.

Interessen for bilene er i det hele tatt stigende, og hertil bidrar også utvidelsen av veinettet. Der ofres jo adskillig mere på veinettet nu enn før, og nye veianlegg åpnes stadig. Dette er også en borgen for bilsakens fremtidige utvikling i vårt land, og jeg håper at den tid ikke er så altfor fjern, da vi vil ha en 100 000 biler her i landet.»

28.

RENAULT-FILMEN

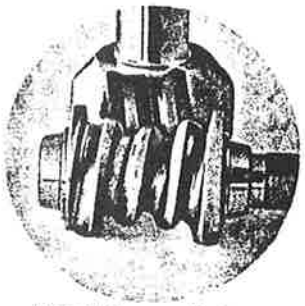
Renault hadde lørdag ved sin herværende representant, A/S Autoimport, innbudt pressen og autoriteter til å se filmen «L'Automobile de France» under beskyttelse av den franske minister i Casinoteatret.

Kaptein Hoel gav en grei orientering for publikum. De forskjellige avdelinger, stålverkene, støperiet, maskinhallene og monteringshallene blev gjennemgått, og man fikk et godt inntrykk av fabrikkens gigantiske dimensjoner. Teatret var for anledningen fylt til siste plass, og publikum blev en erfaring rikere om hvilket kjempearbeide som ligger bak en moderne bilproduksjon av idag.

— — —

RENAULT blev forholdsvis sent introdusert på det norske marked, men den har allerede erobret sig en bra posisjon for middelklassens vedkommende.

Den næstminste modell, Primaquatre på 55 hk. minner om de amerikanske vogner hvad innvendig bredde, bagasjeplass og toppfart på de forskjellige gear angår. De ytre mål er derimot noget mindre tross at bredden i setene er meget rikelig. Hvad det utvendige forøvrig angår, så fe-



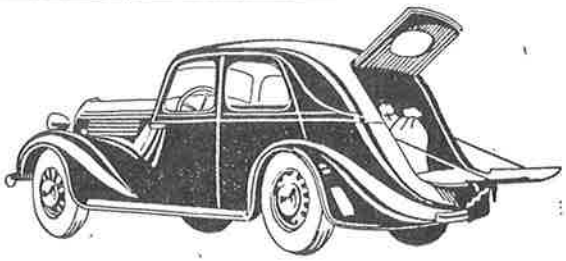
Renaultbilens snekkeskrue.

ster man sig ved den lange avstand mellem hjulene og at man har sloifet all unedig utsmykning. Det er en bil med sobre linjer man her har for sig.

Under kjøringen merker man sig det gode utsyn. At man har med en firecylinder å gjøre merker man knapt når omdreiningstallet holdes nogenlunde oppe i start og bakker. Gearstangen er lett å nå, styringen er meget ledig. Fjæringen er fortrinlig, kurvestabiliteten god, og hvad møte med andre biler angår er å nevne at selv under høi fart kan man holde bilen på decimeteren.

Renault er en god vogn for norske forhold.

— — —



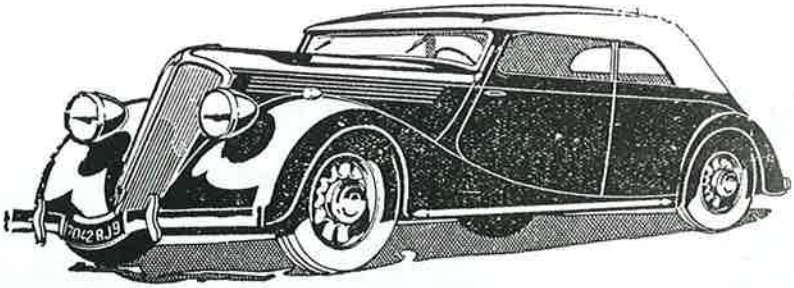
RENAULT

Har De sett RENAULT's kombinerte person- og varebil? — På et øieblikk kan baksetet fjernes og ved å innsette et ekstra bunnstykke har man en rummelig varevogn. En ideell vogn for bønder, håndverkere, reisende etc. — På virkedagene kan den brukes i varetransport og om søndagene har man en elegant privatvogn.

La oss demonstrere vognen for Dem.

A.S AUTOIMPORT

Akersgaten 7 - Oslo Telefoner: 11131 - 21277



RENAULT

De nye modeller udmerker sig ved smarte linjer og elegant utførelse.

Fellesegenskaper for alle Renaults vogner er: Fart, sikkerhet, økonomi og komfort.

Besøk stand nr. 8 hvor vi vil vise Dem de forskjellige modeller.

A-S AUTOIMPORT

AKERSGATEN 7 — OSLO

TELEFONER . 11 181 - 21 279

Utenbys forhandlere:

Autoservice a.s. Fredrikstad.
Ekelands Bilverksted. Sandefjord.
Jacob Jorkjend. Arendal.
Asbjørn Neverlien. Elverum.
Ingenior Algaard a.s, Bergen.
Arvid Fische. Trondheim.
Olav Bieber, Thorsen, Sandnes.

30.

NAJAARSEVENEMENT

Het najaarsevenement dat dit jaar in Noordwijk werd gehouden hadden we enthousiast gepromoot. Enerzijds bij onze kinderen, anderzijds bij onze vrienden bij de Club Renault Norvege, waar wij inmiddels een paar evenementen hadden bijgewoond. Dit resulteerde erin, dat 2 zoons en 9 Noren ons vergezelden, zodat wij het evenement met zijn dertienen (en met 7 auto's) kwamen bezoeken.

De Noren waren reeds op donderdag om 16.00 uur op de boot gestapt in Oslo en werden door ons opgevangen in de buurt van Nordhorn. In een lange stoet werd vervolgens naar Noordwijk gereden. Ondanks dat het in de loop van de avond steeds kouder werd, bleef de Floride open. Dikke jassen en leren tank-helmen (van het zweedse leger) hielden de kou buiten. Om 1.15 arriveerden we in hotel Dijk en Burg in Noordwijk, nog net op tijd om de laatste reeds aanwezige (kamperende) leden welterusten te wensen en nog een half uur in de disco te vertoeven. Klokslag 2 uur ging de disco uit en de bar dicht en werden de kamersleutels verdeeld. Vervolgens was het vrij snel stil.

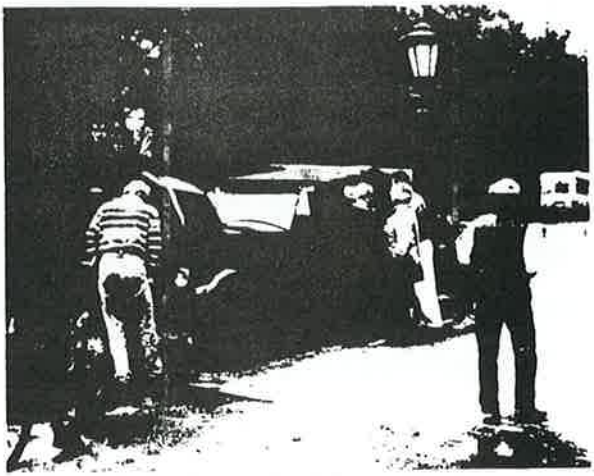
Op zaterdagmorgen was het redelijk droog en druppelden de Renaults gestaag binnen. Nadat de aanwezige auto's waren bewonderd en de koffie met gebak was genuttigd werden de buitenlandse gasten door Marcel uitgenodigd om het magazijn te bekijken. Om 2.30 begon de puzzelrit. De Noren konden ook zelfstandig de route volgen, doordat ik via bemiddeling van de evenementencommissie de beschrijving in het Engels had kunnen vertalen. De rit gaf een goed beeld van de omgeving en werd door iedereen gewaardeerd, zowel door degenen die hier de omgeving goed kennen, als degenen die hier vreemd waren. Het weer hield zich redelijk. Vrijwel de gehele weg mocht het dak van onze R4 super open blijven.

Na de rit werd het al snel tijd voor de goed verzorgde barbecue, maar ook tijd voor de regen. Het zonnescherm bleek gelukkig redelijk goed in staat als regenscherm te fungeren en de straalkachels aan de pui hielden het publiek goed op temperatuur. Voor degenen die buiten geen droog plaatsje konden vinden was binnen genoeg ruimte.

Later op de avond werd het binnen steeds drukker, ook doordat veel externe bezoekers de disco kwamen bezoeken, naast de groep studenten, die als voorbereiding van de introduktieweek voor hun eerstejaars al in het weekend gekomen was. De disco stopte nu ook om twee uur Voor de discoliefhebbers veel te vroeg, maar voor degenen die door de muziek uit de slaap waren gehouden, veel te laat.

Op zondagochtend was het zonnig en dit had een aantal eigenaren van vooroorlogse auto's doen verleiden om hun voiture te laten bewonderen. Zodat het aanbod van auto's nog gevarieerder werd.

De brunch werd gehouden in de tent,



die achter het hotel was klaargezet. De ruimte was perfect, er was steeds genoeg plaats voor iedereen om te zitten en het buffet werd netjes bijgevuld zodat iedereen op zijn gemak van het gebodene kon genieten. De Noren hadden nog even wat moeite om goed wakker te worden, aangezien ze wat overvloedig geprofiteerd hadden van het prijsverschil in drank tussen hun vaderland en het onze.

Het terras lag in de zon en voor het terras konden de auto's die aan het concours 'd élégance meededen goed een ereronde maken. Derhalve een perfecte ambiance en iedereen genoot zichtbaar. Voor het concours was het veld in drie groepen verdeeld: Vooroorlogse vierwielers, 4CV's en de overigen. Er was veel moois te zien en de Doesburgse jury heeft het er vast erg moeilijk mee gehad. Uiteindelijk viel de keuze bij de vooroorlogse voitures op de NN van de van Rossums. In de klasse 4CV's viel de prijs op de auto van John Jacobs, een 4CV uit 1956. Bij de groep "overige" viel de eer te beurt aan de "als nieuwe" 8S van de van Kerpels.

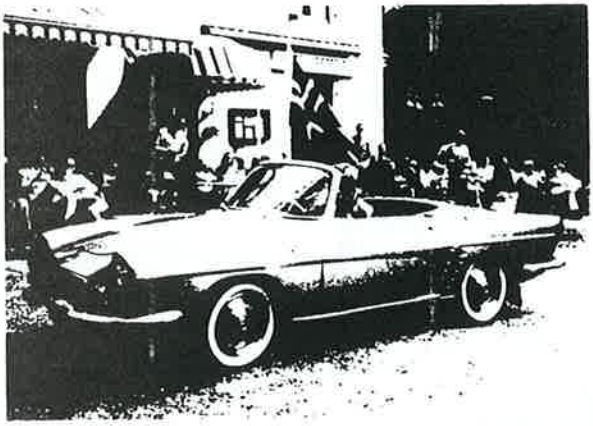
De publieksprijs, en daarmee de beker (en de Zweedse koeken van Jorgen en Marita Stendahl) viel ten deel aan de NN van Robert van Rossum. Jorgen en Marita konden helaas zelf niet komen, maar zij hadden gezorgd dat de beker en een presentje voor de winnaar tijdig aanwezig waren. De tweede en derde plaats waren respectievelijk voor de olijfgroene Floride van Svend Dahle uit Noorwegen en de Alpine van Domien en Ineke Poelsma.
Na deze prijsuitreiking kregen de Noren nog een aandenken dat Gert speciaal voor hen had vervaardigd.

Nu waren de prijzen op en ging een ieder zijns weegs en begon het meteen te regenen. Hopelijk voor de van Rossums met hun open auto viel de regen recht genoeg uit de hemel om het interieur en de inzittenden op de reis terug naar Zoete-meer nog redelijk droog te houden.

Wij vertrokken met de colonne, die inmiddels tot 6 auto's was aangegroeid, voor een sight-seeing-tour naar Amsterdam. Uiteraard met een route langs de grachten en de wallen. Op een aantal plaatsen, o.a. op de magere brug bij Carree, werd met de colonne gestopt voor een foto-sessie. Amsterdammers die haast hadden waren het hier zo nu en dan luidkeels niet mee eens, maar dat mocht de pret niet drukken. Vervolgens met de stoet naar Motel Assen, waar onze wegen zich na een souper en een roerend afscheid scheidden. Wij waren om 2 uur thuis; de Noren pas dinsdagmiddag om 12 uur in Oslo.

Al met al een "heftig" weekend, maar wel een met veel plezier, goede verzorging een gevarieerd aanbod van auto's en een prima clubsfeer.

Marga van de Ven

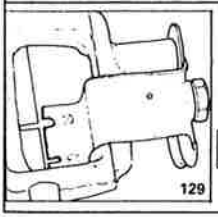


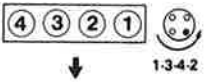
32.

RENAULT R8

DA DEN FØRSTE ÅTTEREN KOM I 1962 BLE DEN ANSETT SOM MEGET MODERNE OG FIN FAMILIBIL. DEN HADDE ET KAROSSERI SOM VAR INN FØRST PÅ 60 ÅRA, "SÅPEKOPPSTILEN". DET SOM KANSKJE GJORDE R8 TIL NOE HELT SPESIELLT VAR AT DEN HADDE SKIVEBREMSER PÅ ALLE FIRE HJUL! IKKE DÅRLIG! ÅTTEREN BLE POPULÆR OG KOM ETTERHVERT I FLERE VERSJONER. DEN FØRSTE HADDE EN MOTOR PÅ 956 ccm - 48 HK. I 1964 KOM R8 MAJOR MED 1108 ccm. OG 50 HK. SÅ KOM VÆRSTINGEN, R8 GORDINI I 1965, 1108 ccm. OG 90 HK, FULGTE OPP I 1967 MED ENDA EN HVASSERE EN, 1255 c OG 103 HK. I 1969 KOM EN R8S - MED TILNÆRMET SAMME KAROSSERI SOM GORDINI, MEN EN VESENTLIG MER BESKJEDEN MOTOR - 1108 ccm. OG 60 HK. aNTAGELIG EN SLAGS "FATTIGMANNSGORDINI"?

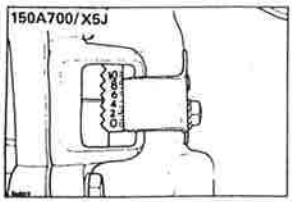
Model		R9/11 GTE (L42E/C37E)	R14TL/GTL (R1210)	R14TS/LS/ GTS (R1212)	R14GTL (R1213)	R15TL(R1300) R15GTL(1975-) (R1300)	
Engine specially tuned for		(D) (CH)					4
Year		1986-88	1976-83	1979-83	1982-83	1972-79	5
Engine	Code	F3N 708	129	150A700	X5J	810-10	6
No. of cylinders	Type	4/OHC	4/OHC	4/OHC	4/OHC	4/OHV	7
Capacity (Fiscal-Germany)	cm³	1721 (1709)	1218 (1210)	1360 (1351)	1360 (1351)	1289 (1280)	8
Compression ratio/Octane	1/RON	9,5/91	9,3/98	9,3/98	9,3/98	9,5/98[1]	9
Output	kW (DIN HP) rpm	69 (94) 5250	42 (57) 6000	52 (71) 6000	44 (60) 5250	45 (60) 5500	10
Ignition system	Type	Renix	SZ	SZ	SZ	SZ	11
Ignition coil	Make	—	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	12
Voltage betw. terminal 15 & earth	Type	—	—	—	—	3920	13
+ with o without ballast resistor	V	—	—	—	—	—	14
Ballast resistor	Ohms	—	—	—	—	—	15
Primary resistance	Ohms	—	—	—	—	4-4,6	16
Distributor	Make	—	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	17
	Type	—	R299	R312	R311	R248[2]	18
Contact breaker gap	mm	—	0,4	0,4	0,4	0,4	19
Dwell angle	° (%)	—	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	20
Condenser capacity	µF	—	0,25	0,25	0,25	0,25	21
Ignition timing v BTDC n ATDC		—	v	v	v	v	22
o without + with vacuum		—	o	o	o	o	23
Basic timing	° Engine/rpm	—	2/875[2]	3±1/875	10/800	6/750-800	24
Advance checks	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	25
	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	26
	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	27
Centrifugal advance	° Engine/rpm	—	0/2000	0/1200	0/1800	14/1600	28
(without vacuum and	° Engine/rpm	—	14-18/2300	16/2200	8-12/2500	25/3000	29
basic ignition timing)	° Engine/rpm	—	27-31/5700	27/4800	18-22/4500	36/4500	30
Vacuum check + advance	o retard	—	+	+	+	+	31
Range	° Engine	—	10-14	12	18-22	9-13	32
Starts	mbar	—	73	73	72	108	33
Ends	mbar	—	193	193	190	451	34
Spark plugs	Make	Champion	Champion	Champion	Champion	Champion	35
	Type	N6YC	BN9Y	BN9Y	BN9Y	L87Y	36
Gap	mm	0,75-0,85	0,6	0,6	0,6	0,6	37
Battery	V/Ah	—	12/36	12/36	12/36	12/36	38
Starter motor	Make	—	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	39
	Type	—	—	—	—	6187	40
Starting voltage	V	—	—	—	—	9	41
Lockdraw	A/V	—	—	—	—	375/6	42
- at lower voltage	A/V	—	—	—	—	—	43
Alternator/Regulator	Make	—	Ducellier	Ducellier	Ducellier	SEV	44
Alternator	Type	—	51 3009 A	51 3009 A	7591 A	712 277 02	45
Output at engine speed	A/V/rpm	—	35/14/3000	35/14/3000	35/14/3000	30/14/3000	46
Voltage regulator	Type	—	8371A	8371A	8371A	033546	47
Regulated voltage [1]	V	—	13,9-14,3	13,9-14,3	13,9-14,3	13,9-14,3	48
Notes			1981-=			[1]LC:8/91	49
[1] Regulated voltage at alternator terminal B+ with battery under full load at engine speed (line 46)			[1]43 (58) 6000 1979-= [2]4±1/800			[2](AT)R280	50 51 52 53 54





150A700/X5J 1-3-4-2

150A700/X5J



© Copyright Autodata Limited 1987

34.

RENAULT

Autodata

	R9/11 GTE (L42E/C37E)	R14TL/GTL (R1210)	R14TS/LS/GTS (R1212)	R14GTL (R1213)	R15TL R15GTL(1975-) (R1330)
Engine specially tuned for					
Year	(D) (CH) 1986-88	1976-83	1979-83	1982-83	1972-79
Engine Code	F3N 708	129	150A700	X5J	810-10
Valve clearance -IN [o cold] mm (1/1000 in)	0,20 (8) o	0,10 (04) o	0,10 (04) o	0,10 (04) o	0,15 (06) o
Valve clearance -EX [* hot] mm (1/1000 in)	0,40 (16) o	0,25 (10) o	0,25 (10) o	0,25 (10) o	0,20 (08) o
Compression pressure bar	—	—	—	—	12
Oil pressure bar/rpm	3,5/3000	3/4000	—	—	4,2
Radiator cap bar	—	—	—	—	0,8
Thermostat opens at °C	88	86	86	86	82
Drive belt size a) Alternator mm	—	9,5x915	9,5x915	9,5x915	9,5x1225
Drive belt size b) PAS-AC mm	—	—	—	—	—
Drive belt tension a/b mm	3	4-4,5	—	—	2,5-3
Carburettor/Injection system Make	Renix	Solex	Solex	Solex	Weber
Type	—	32SHA[1]	32/35CICSA	32 PBISA 11	32DIR
Idle speed rpm	800	850-900	850-900	800±25	750-800
CO level at idle speed Vol. % CO	0-2,0	2,0-2,5[2]	2,0-2,5[1]	1,0-2,5	2,0-2,5
HC level at idle speed ppm	300	500/300	500/300	300	500
Oil temperature °C	60	60	60	60	60
Fast idle speed rpm	—	—	—	—	—
Choke valve gap mm	—	—	—	—	—
Throttle valve gap mm	—	0,75	0,8	3,52	84
Fuel pump delivery pressure bar	2,5-3,0	0,25	0,25	0,25	0,17-0,26
Filling capacities					—
Engine with filter Litres	5,2	4	4[2]	5	3
Gearbox 4/5 speed Litres	3,4	—	—	—	2
Automatic (refill) Litres	—	—	—	—	—
Differential Litres	—	—	—	—	—
Cooling system Litres	6,5	6	6	6	5,2
Tightening torques Nm	Tightening torques in Newton metres - for lb.ft. conversion see inside cover				
Cylinder head Stage 1	30	20-30	20-30	20-30	55-70
Stage 2	70	30-60	30-60	30-60	—
Stage 3	●3 min	75-80	75-80	75-80	—
Stage 4	□	—	—	—	—
Stage 5	20	—	—	—	—
Stage 6	123°±2°	—	—	—	—
Main bearings	60-65	50-55	50-55	50-55	55-70
Big end bearings	40-55	35-40	35-40	35-40	45
Flywheel	50-55	65-70	65-70	65-70	50
Spark plugs	—	15-20	15-20	15-20	—
Road wheels	80	70	70	70	70
Wheel alignment - front					
Load positioning (see page 3) o unladen	o	o	o	o	o
Toe-in (N/Neg = toe-out) mm	1N±1	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1	0-3 Neg
deg	0°10'N±10'	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	0°30'Neg
Camber deg	0°10'±30'	0°45'±45'	0°45'±45'	0°45'±45'	1°30'±30'
Castor deg	2°30'±30'	3°30'±30'	3°30'±30'	3°30'±30'	4°±30'
King pin inclination (KPI) deg	13°±30'	9°30'±45'	9°30'±45'	9°30'±45'	8°

Note

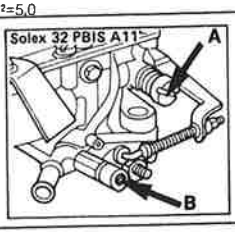
1. lb.ft. conversion see inside cover
2. when symbols are shown against data, see special instructions on page 3.

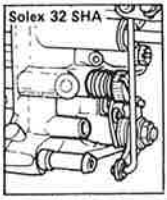
□ slacken off
● run engine. min = minutes, hr = hours
● waiting time. min = minutes, hr = hours

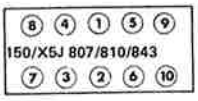
Notes

1979-
[1]PBISA
1981-
[2]1,0-2,5

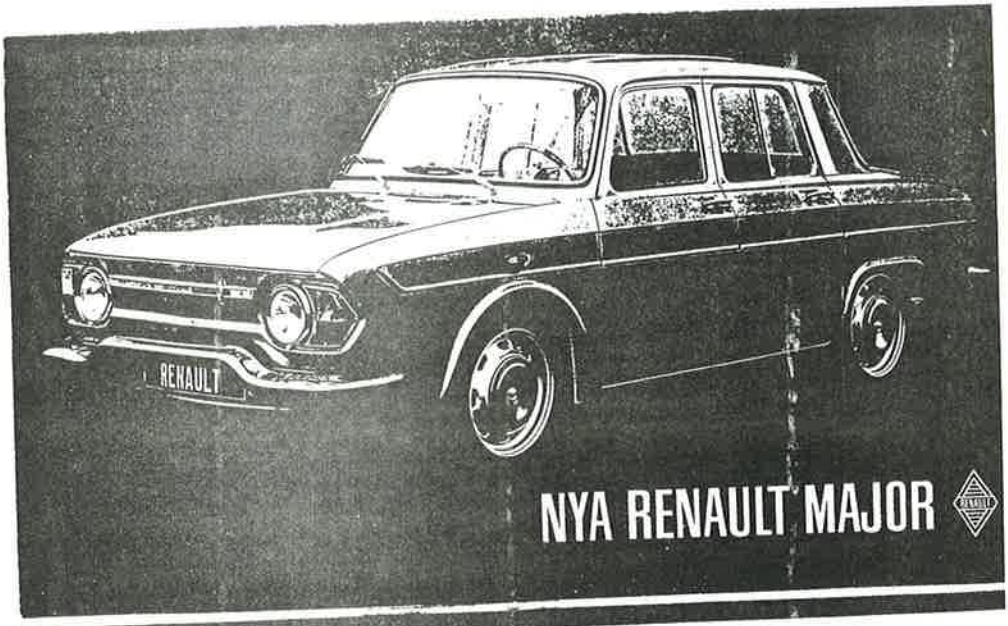
1981-
[1]=1,0-2,5
1982-
[2]=5,0







*Copyright Autodata Limited 1987



RENAULT R 10

I 1966 KOM FØRSTE R10. DEN HET R10 MAJOR. EN ÅTTER MED NOE ANDERLEDES KAROSSERI(LENGERE) BILEN HADDE MOTOR PÅ 1108 ccm. - 50 HK. SENERE FULGTE EN NOE FORANDRET UTGAVE I 1968 MED 1300 ccm. MOTOR DENNE BILEN HADDE OGSÅ SKIVEBREMSER PÅ ALLE HJUL. - EN PEN OG POPULÆR BIL OGSÅ I NORGE.

Motor: 4-takts — 4 sylindre rekke — 5-lagret veivaksel — kjededrevet, høytliggende kam aksel — toppventiler — utskift bare, våte sylinderforinger — topplokk i aluminium — trykk smøring — lukket kjølesystem — sylindervolum: 1289 cm³ — maks effekt 52 HK SAE v/4.800 o/m — Solex forgasser med automatis choke oppvarmet av kjølevæske — tørt luftfilter.

Bremser: hydrauliske skivebren

BIL markedet

RENAULT R30TS - 78 MOD. TIL SALGS.
Ekstra motor og mye bra deler følger med.
PRIS KR: 7000 - TELEFON 944 92416.

ALUFELGER TIL R8/R10 ØNSKES KJØPT.
- ANDRE FELGER SOM PASSER OG KAN BENYTTES ER OGSÅ AV INTERESSE. RING MEG PÅ KVELDEN OM DU HAR NOE ELLER OM DU KAN GI MEG TIPS OM NOEN SOM HAR!
TELEFON 69 18 65 38 (kvelden).

R16TL - 75 MOD. TIL SALGS.
75 MOD. R16 I DAGLIG BRUK VURDERES SOLGT.
TELEF. 22 92 14 49 - OLE J. MESNA.

RENAULT R30 TS/TX ØNSKES KJØPT!
BILEN BØR VÆRE I BRUKBAR STAND. ØNSKER OGSÅ HØYRE NÆRLYS TIL R30.
RING KJETIL - telef. 56300268 (helst kv.)

RENAULT R8/68 MOD. TIL SALGS.
Meget god bil i daglig drift, nylig godkjennt! Overtatt etter eldre dame. Kun 77000 km på måler. Noe rust og endel bulk er i skjermer. Relativt NY motor. Virker teknisk god. Bør overtas av en som vil ha en R8! Ring Morten Wickstrøm, telef. 22 49 29 93 (står i garasje Oslo).

GAMLE RENAULTER TIL SALGS!
1959 MOD. DAUPHINOISE FOURGONNETTE (R2101) VAREBIL. KOMPLETT BIL, LITE EL. INGEN NEVNEVERDIG RUST - ET UTMERKET OBJEKT FOR RESTAURERING!
1934 MOD. TYPE YN2 CHASSIS - KOMPLETT. BILDE KAN SENDES OM INTERESSE!

BEGGE BILENE STÅR TØRT OG GODT I GARASJE PÅ HADELAND.

RING JAN - telef. pr. 63 99 70 95 (kveld)

ALUFELGER TIL RENAULT R5 TIL SALGS.
- ORGINALE ALPIN TURBO (R5) EVT. MED DEKK TIL SALGS.
RING SAURO - TELEF. 22 16 67 93 (kvelden)

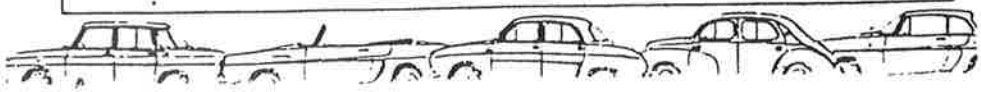
TIL RENAULT R4 ØNSKES KJØPT:
- Støtfanger (bak). og hovedlykt.
Bilen er en 70 modell!
Jan Urke, telef. 63 99 70 95 (kvelden)

RENAULT R 21 TURBO ØNSKES KJØPT!
- EVT. TIPS OM EN SLIK BIL MOTTAS MED TAKK!
Telef. 22 16 67 93 - SAURO.

OBS - OBS - RENAULT R17/15 EIERE -------
NYE FRONTRUTER - en helfarget
to tofarget
GIBORTPRIS - KR. 500/stk.
RING JAN - telefon 32 12 40 44 eller 94 46 04 08.

DIVERSE DELER KJØP/SALG RENAULT R20/30.
Til R20 ønskes kjøpt v. framskjerm.
Motor 1647 kbcm, drivaksel, radiator, dynamo, starter, + div. deler til salgs.
TIL R30 ønskes kjøptstøtf. foran og bak m/bred gummilist.
Motor R1275, type 144 med mulig defekt v. pumpe, 4 stk. kompl. nav m/bremser meget bra. Kompl. grått interiør (80m.TS) inkl. seter, dørtrekk, gulvteppe, armkonsol og belter. Gearkasse 4 tr. manuell. Diverse lykter og orginalt listverk + mye mere til salgs.
TIL R20/R30 - har jeg også til salgs: Diverse karosserideler, ruter, varmeapp. kontroll, instrumenter, el. soltak, el. vinduer, sentrallåser, servo og pumper.
RING TOM FOR NÆRMERE INFO - TELFON 32 73 65 17, eller mob. 92 05 71 29
PS. - Ønsker også tips om R30 TX og Traffic 4x4 COMBI!

DAUPHINE-DELER
Restaureringen har begynt, delebehovet øker. Har noen Dauphine-59 deler til salgs? (Forstillingsdeler, frontlykter, blinklys, baklys, pakningssett motor, motordeler (ev. motor), karrosseri- sveisedeler, hjul, rep.håndbok samt ting jeg oppdager etter hvert.)
Vennligst ta kontakt med Normann Fauske, 6230 Sykkylven , tlf 70 25 32 0 L



BIL markedet

RENAULT R10, 1967 MOD. HVIT - TIL SALGS. Pent karosseri uten bulker, nye skjermer. Noe rust ibatterikasse og kanaler, men el. bra! Pen innvendig, men setene begynner å "flasse" noe. Teknisk i fin stand, motor går fint - km. 134000! Pris: kr. 4000. Hvis du er interessert så skriv til meg: PHILIP PRYDZ, 2330 VALLSET. (ved HAMAR)

RENAULT R4 - 1975 MODELL TIL SALGS. RIMLIG GOD STAND MED SKILTER. RING OLE PETTER HOLT - 63 99 80 99.

ORGINALE FELGER TIL RENAULT R16TX ØNSKES KJØPT: RING PETTER - 73 90 13 16.

RENAULT DAUPHINE - DIV. DELER ØNSKES KJØPT:

- spylepumpe, gitter til luftinntak, forn. kupelys (kompl.), gummilister diverse, gummilist front og bakrute, "stigtrinn", hjulkapsler(pene), Dauphine/Renaultemblem, fiberdrev, radiatorslanger, vacumregulator, bensinpumpe, eksospotte, blank list bakskj. brmseslanger foran/bak, kingbolter, bak-lys, evt. glass m/kromlist, festeanord. for batteri stabstagforinger.

HAR DU NOE TIL EN SOM SÅRT TRENGER DET? - RING MEG SNAREST: TOR IDAR SKUMLIEN 611 32283 pr. eller 611 72014 a.

RENAULT R17 TL - 75 MOD. TIL SALGS.
- fargede ruter (alle) grønntone
- 13" lettmetallfelger (sommer) + vinterd.
- nye bremser foran (skiver og klosser)
- nye drivaksler
- nye støtdempere
- nyoverhalte bremser bak
- ny håndbremsvaier
- vist og godkjennt i 95.

PRISANTYDNING; Kr. 12.000, - men kan også være interessert i å diskutere bytte med en Renault R5 Alpine, mod. 1981-84-

RING ROBERT - 22 61 35 26 etter kl. 17.

RENAULT R4 (RØD) TIL SALGS. . Grunnet innkjøp av annen R4 har jeg en fin rød firer til salgs. Frisk 76 mod. motor og gearkasse følger. Org.motor sitter BOM. LITE RUST. INTERESSET? . Ring 61330060 Knut.

VV197 - RENAULT NN 1927 torpédo Prix: 29000frs
à finir de restaurer,reste (tolerie,peinture,sellerie)
Mr LAVERNHE 26,r louise Michel
95570 BOUFFEMONT
Tél: (1) 39 91 38 14 le soir

VV198 - RENAULT II 1923 Prix: à déb.
capot profilé,carrosserie genre Landaulet
restauré TBEG.
Mr PEROTEAU la Marroniere 85190 AIZENAY
Tél: 51 94 67 74

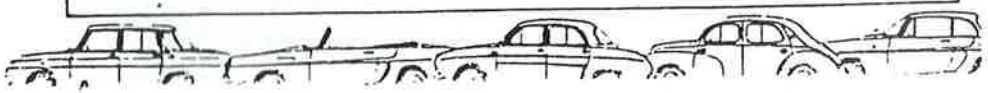
VV199 - RENAULT 4 CV 1953 Prix: 20000frs
1538kms,bon état,2 moteurs+1 boite de vitesse.
Mr REVEILLON 24,ch de la Morlière
95200 SARCELLES
Tél: (1) 39 90 40 01

VV200 - ALPINE A310 V6 de 1983 Prix: 150000frs
à débattre,état proche du neuf,beaucoup de pièces neuves,alarmes,CT OK.
Mr NARCATTE 6,r Tarragon 28200 St JEAN
Tél: dom 37 45 93 91 le soir après 20h
bur 37 44 58 30 le vendredi matin ou lundi

VV201 - RENAULT 16 TX 1979 Prix: 4500frs
180000kms estimés,coque oxydée, le reste en bon état,véhicule pour pièces.
Mr DUSSUTOUR 25,bd Renouvier
34000 MONTPELLIER
Tél: dom 67 92 32 70 le soir bur 67 20 89 05

VV202 - VW COCCINELLE 1300 1974 Prix: 29500frs
très bon état,CT OK
Mr VIOLAS Tél: dom (1) 30 38 79 91 près 19h30

VV203 - RENAULT 4 CV Découvrable Prix: 35000frs
à discuter,BEG,quelques travaux de remontage à prévoir (phares,pares chcos,capote)
Mr FASSEU 71bis,r Eugène Jacquet
59700 MARCQ EN BAROEUL
Tél: 20 45 81 26



38.

RENAULT FLORIDE (COUPE).
I 1959 KOM EN LEKKER LITEN COUPE PÅ MARKEDET MED DET VELKLINGENDE NAVNET FLORIDE. BILEN BLE BYGGET PÅ DAUPHINE UNDERSTELL OG VAKTE BERETTIGET OPPSIKT. I 1960 FULGTE EN CABRIOLE OG SENERE I 1963 EN NY VERSJON, - "S".
845 ccm. MOTOR - 40 HK. "S" NOE STERKERE _ 956 ccm. OG 51 HK.

Tekniska data

Dimensioner: Längd 1.26 m, bredd 1.59 m, höjd 1.31 m, hjulbas 2.27 m, fri markhöjd 0.15 m, vändradie 1.55 m, däck 145 × 380 mm (15 tum), tjänstevikt: coupé 860 kg, cabriolet 850 kg.

Motor: 4-cylindrig toppventilmotor med våta utbytbara cylinderfoder. Cylinder-volym 815 cm³. Cylinderdiameter 58 mm. Slaglängd 80 mm. Kompression 8. Max. effekt 40 hk (SAE) vid 5.000 varv/min. Förgasare: fallförgasare med automatchoke. Bränsleförbrukning 0,7 l/mil under normala förhållanden.

Växellåda: Fyrväxlad med tvåans, treans och fyrans växlar synkroniserade. Utväxlingsförhållanden: Ettan 3,7:1, tvåan 2,1:1, trean 1,46:1, fyran 1,035:1, back 3,7:1. Bakaxelväxel med spiralskurna drev, utväxlingsförhållande 1,375:1. Enkel torrlamellkoppling.

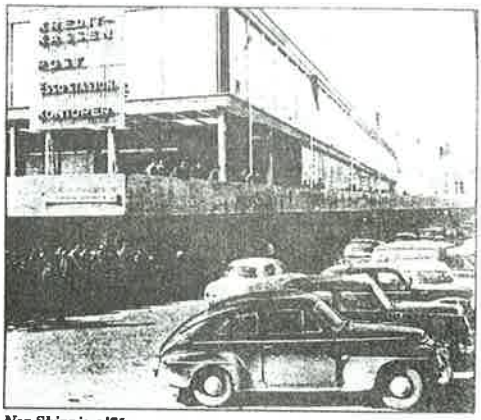
Elsystem: 12 volt. Batterikapacitet 40-50 ah.

I standardutrustningen ingår: Canadavärme, rattlås, vindrutespolning, cigarrettändare, vita däcksidor.

Extra utrustning: för cabrioletmodellen, hardtop.

Rätt till ändringar förbehålles.

Renault Floride



Nor-Shipping '71. – observante lesere skimter vel en Dauphine i bakgrunn. Ellers fine 60 tallere!

De bedste franske automobiler er fra

„RENAULT FRÈRES"

Udstiller i stand nr. 31

Droscheautomobiler • Luksusautomobiler

Ca. 75 % af Paris' [illegible] er fra Renault Frères fabriker

Af Kjøbenhavns ca. 140 droscheautomobiler er de 66 vogne fra Renault Frères.

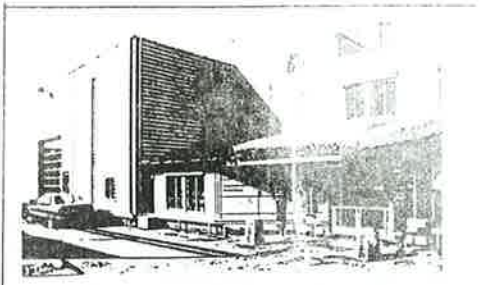
De største droscheautomobilfirmaer i de store europæiske hovedstæder vogter fra Renault Frères.

Deltaget i 33 konkurrencer og erhvervet 31 første præmier samt guldmedalje.

Paa 11 internationale udstillinger tildelte Renault Frères 8 guldmedaljer samt 7 grand prix.

DELER TIL RENAULT MED GOD RABATT!!!

VI MINNER VÅRE MEDLEMMER OM AVTALEN SOM ER GJORT MED NEDENSTÅENDE FIRMA. VI VET AT FLERE CRN MEDLEMMER HAR BENYTTET SEG AV DETTE BUDET, OG ANBEFALER DET!



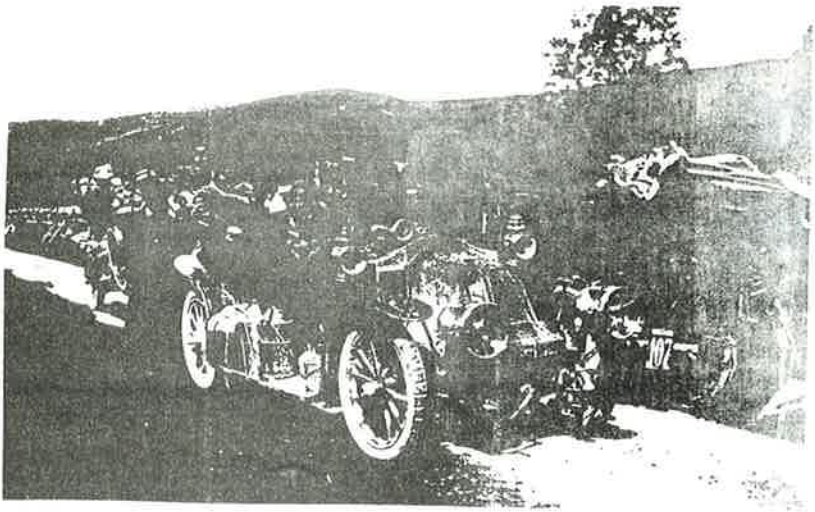
CRN HAR INNGÅTT AVTALE OM KJØP AV DELER TIL GUNSTIGE BETINGELSER HOS FIRMA CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S. I OSLO. FIRMAET SKAFFER DET VI STORT SETT TRENGER, OGSÅ TIL GAMMLE RENAULTER. VISER DET SEG Å VÆRE UMULIG ! SKAFFE NYTT, - KAN DET OFTE LAGES PÅ EGET VERKSTED. FIRMAET ER SPESIELLT KJENT FOR Å VÆRE "STORE" PÅ BREMSEDELER OG CLUTCH BLANDT DE SOM INTERESSERER SEG FOR ELDRE BILER. PRØV NESTE GANG -------

DU FÅR - 10% PÅ NTO. FORHANDLERPRIS MOT FRAMVISNING AV KVITTERING FOR BETALT MEDLEMSKONTINGENT I CRN FOR INNVÆRENDE ÅR.

CHRISTOFFERSEN & BEKKEN A.S

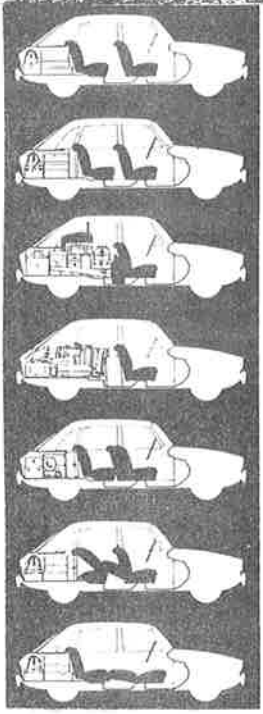
SLITEDELER MED ORIGINALKVALITET

Tlf 22 72 25 25 Fax 22 72 25 26 Smedvoll [illegible] Oslo



Renault 1910, [illegible] importøren [illegible] i Ålesund. [illegible] "Victoria 116", [illegible] den [illegible] Selter [illegible] 1910. Bilen er [illegible] Norsk Teknisk Museum, som har [illegible] den [illegible] Nor-Fjord Mek i Oslo. Antagelig [illegible] Norske [illegible] - bilen [illegible] Voll.

RENAULT R16 FORLOT SAMLEBÅNDET FØRSTE GANG I 1966, MED EN 1470 ccm. MOTOR PÅ 63 HK. I 1968 KOM EN TS VERSJON MED 1565 ccm. MOTOR PÅ 87 HK. I 1974 KOM EN TX VERSJON MED ENDA STØRRE MOTOR - 1647 ccm. og 93 HK DIN.



Renault 16 TS

Motor
Frontplassert. 4 sylindre i rekke. 4-takt. Toppventiler i V-form. Halvkuleformede forbrenningskamre. Våte, utskiftbare sylinderforinger. Hermetisk lukket kjølesystem. Sylindervolum (boring × slaglengde) 1565 ccm (77 ×84 mm). Ytelse 87,5 HK SAE v/ 5750 omdr./min. Maks. hastighet 165 km/t.

Renault 16 TL
Personbil med forhjulsdrift. 4 dører og en 5. dør bak som er hengslet i overkant. 5-seter.

Separate forseter med rygger som kan reguleres helt ned i horisontal stilling. Sammenleggbart baksete. Armlene i midten foran over et hanskerom. Elektrisk oppvarmet bakrute.

Karosseri
Karosseri av stål som sammen med det stive gulvet danner en selvbærende enhet. Vekt i kjøreklar stand 1025 kg. Maks. tillatt vekt 1490 kg. Total vekt med tilhenger 2415 kg. Bagasjerommets volum fra 350–1200 liter. Svingdiameter (mellom fortauskanter) 10,00 m.

Motor
Frontplassert, 4 sylindre i rekke. Parallelle toppventiler. Våte, utskiftbare sylinderforinger. Hermetisk lukket kjølesystem. Sylindervolum (boring × slaglengde) 1565 ccm (77×84 mm) – ytelse 70 HK SAE v/ 5.200 omdr./min. Maks. hastighet mer enn 150 km/t.

Gearkasse
4 synkroniserte gear forover samt revers. Betjent av gearspak på rattet. Utveksling kronhjul/pinjong 9×34 (1: 3,77).

Fjæring
4 uavhengig opphengte hjul med langsgående torsjonsstaver foran og torsjonsstaver på tvers bak, hydrauliske teleskopstøtdempere. Krengningsstabilisator foran og bak.

Styring
Tannstang. Utveksling: 23:1. Antall rattomdreininger: 4.

Dekk
155×355. Radial.

Bremser
Skivebremser foran, trommelbremser bak. Servoforsterker. Bremsetrykkregulator som virker etter belastningen for å hindre blokkering av bakhjulene.

Elektrisk utstyr
12 V. Vekselstrømsdynamo 30/40 A. Batteri 44 Ah.

Kapasitet
Bensintank 50 liter. Kjølesystem 6,25 l. Motorolje 4 l. Gearkasse 1,64 l.

Ekstrautstyr
Interiør i skinn. Elektrisk drevet soltak. Farget vindusglass. Automatisk gearkasse.

C - B L A D

Vidar Nyen
2436 Våler i Solør
Solør

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