

CRN

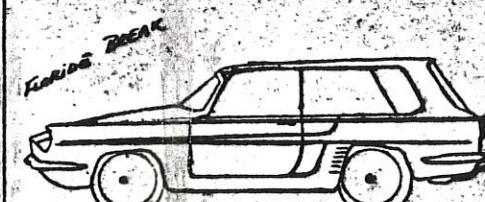
CLUB RENAULT NORVÉGE



BULLETIN NR. 5 1990

1992

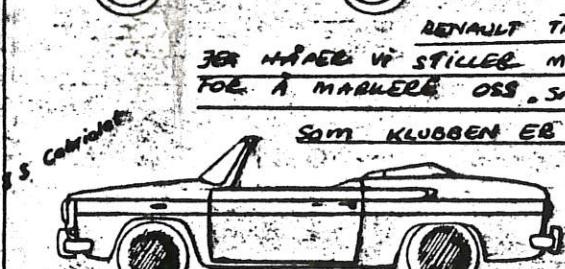
FORMANNENS ORD VED ÅRETS AVRUNDING



BENKER ANLEDDNINGEN TIL Å TAKKE FOR
ETT GODT KLUBBÅR. HYGGLIG MED STOR
Deltagelse på alle møter og treff
Vi har hatt.

Neste år er vi invitert til
Danmark på det

J. SCANDINAVIA



Det har vært et stille år
for å markere oss. Så stor
som klubben er nå.

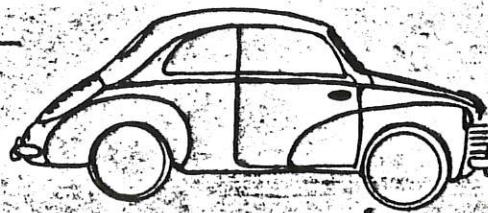


TIL NESTE ÅR

(1993) har Erik Lund (Avinomvalgt i
styret) også lovet at vi skal sette
mere fart rundt den nyere

GENERASJON AV RENAULT-BILER
BENKTER ANLEDDNINGEN TIL Å
ONSE ALLE MEDLEMMER EN GOD
JUL OG GODT NYTT ÅR

Svend



4CV COUPE

BULLETIN 5/92.

Det ble bare fem utgaver av Bulletin i 1992, men vi er rimlig godt fornøyd med det! Håper medlemmene syns Bulletin har sin berettigelse. Vi har endel tilbakemeldinger, og de er stort sett posetive. Noen syns at vi burde få et mer profesjonelt produkt. Vi diskuterte dette på årsmøtet, men vi oppfattet det dithen at hovedsaken med Bulletin må være at vi har et internt "blad" som kommer noenlunde regelmessig. Det finns et hav av lektere bilblader, men det koster penger. Derfor vil Bulletin fortsette i samme spor, ihvertfall inntil det kan skaffes et konkret tilbud om noe annet.

BULLETIN benytter anledningen til å ønske sine leserer GOD JUL og et GODT NYTT RENAULTÅR!

**GRET Å VITE, CLUB RENAULT NORVÉGE - FORMANN: Svend Dahle, t. 02-13 99 90 (arb.)
t. 02-90 21 21 (pr.)**

NESTFORMANN: Knut Nøkleby, t. 063 - 10 780 og 030 - 47 547, best på dagtid. Knut tar seg også av BULLETIN. Har du aktuellt stoff, annonser kjøp/salg så send noen ord, eller ring. Adresse: K.N., pb. 50, 2750 GRAN.

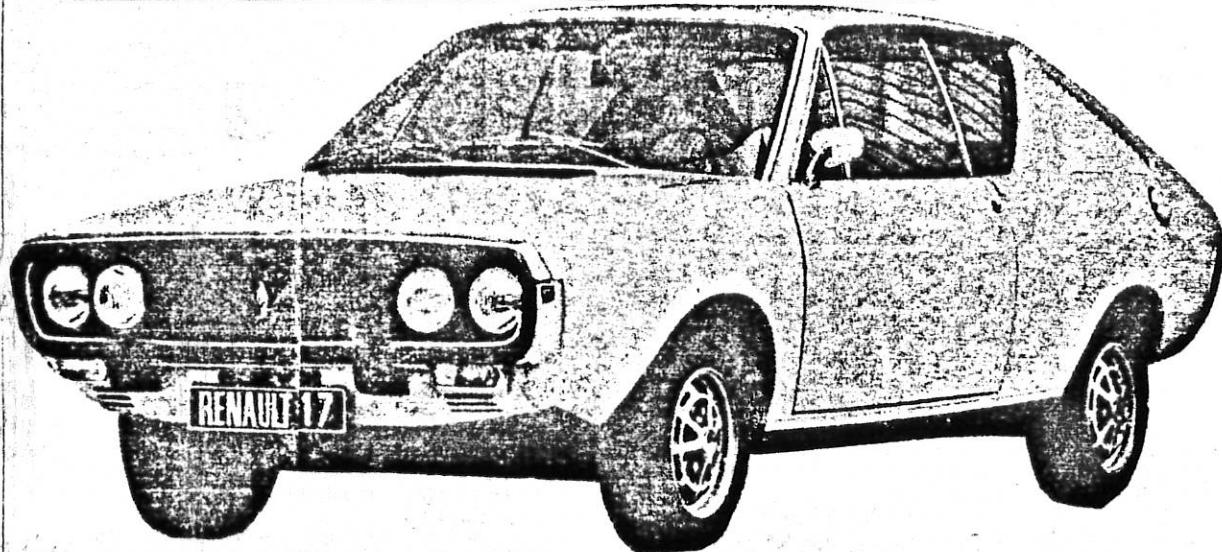
KASSERER: Olaf Danielsen, t. 07 - 97 63 90. Tar også imot innmelding av nye medlemmer.

VARAMANN TIL STYRET: AAGE Svarthoel, t. 09 - 92 40 47.

TIL STYRET (TILLEGG), Erik Lund, t. 02 - 15 85 50 (arb.) 02 - 84 49 92 pr.

RENAULT 17 TS

BLUNSDEN
TEST



Hej, vänner.

Äntligen har ni Coupé-journalen i handen, efterlängtad "va". Vi tog oss i kragen till slut, och producerade en tidning.

Som plåster på såren var vi extra ambitiösa. A4 och trettoiotvå sidor. Det samlades en hel del material på hög.

Bilden ni sett på sidan två är ingången till CAR:s klubblokal i Paris, om ni nu undrade över det?

Medhjälpare

Finns det någon som är intresserad att hjälpa till vid produktionen av nästa Coupéjournal. Har du en PC dator och kan tex. skriva in texter är det perfekt.

Vibehöver även hjälp med översättningar av artiklar från utländska tidningar.

Finns du som kan "dra in" annonser till tidningen för att minska tryckkostnaden? Ett arbete som kräver både idéer och uppföljning.

Sommaren har löpt sitt normala tempo, alldelens för snabbt. Träffarna har duggat tätt, tyvärr har inte tiden tillåtit besök på alla arrangemang. Det alla talar om nu är "banåka". Ska detta påfund bli en gren i Club 15/17:s verksamhet? En tävlings serie? Vem vet, vill du vara med och åka ska du kontakta oss, tillsammans med andra klubbar planerar vi några banträffar under -92. Se även kommande träffprogram.

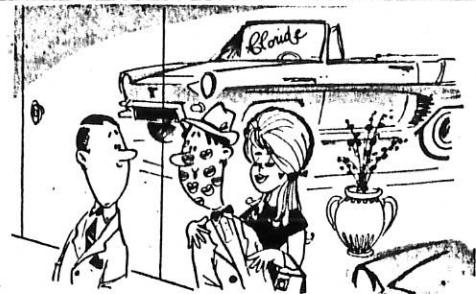
Vi har även fått kopior av FIA:s (Fédération Internationale de l'automobile) godkännandepapper för 15/17 i grupp 1 och 2. Roligt "va".

Renovera varligt,
Jörgen L.

COUPÉ JOURNALEN - Club Renault 15-17 Suede.

RENAULTUTSTILLING, forts. fra side 6
som har solgt Renault i distriktet i 20 år, ble det hjertelig gjensyn med flere gamle kunder. Omkvædet etter utstillingen var så posetivt, at dette måtte vi gjenta! Ny medlem i klubben ble det også. Velkommen til Ivan Wanvik med 62 mod. FLORIDE.

Hilsen Olaf.



- Jeg har nettopp gitt min kone en Floride..

Man brukar inte tänka på Renault som sportbilstillverkare numera, men i själva verket har dom varit på väg åt det hället ganska länge. R8 Gordini var ett steg i den riktningen förstås, den nuvarande Gordinin, baserad på R12, var en logisk efterföljare (och en mycket bättre bil) och längre upp på skalan finns R16TS som behållit sin karaktär av rymlig familjebil men fått peppigare prestanda. Och nu kommer fyra nya sportvagnar!

Framgångarna med 12 och 16TS var tydlig den uppmuntran Regie Renault behövde för att bestämma sig för sin nya serie sportvagnar (nej, dom behöver inte vara cabrioletter för att kallas sportvagnar) som lånat både konstruktionslösningar och komponenter från de båda föregångarna.

Rib-läsarna är redan bekanta med de nya coupéerna och vet att de döpts till 15TL, 15TS, 17TL och 17TS. Trots att samma grundkaross används genomgående görs 15 som en tvådörrars saloon medan 17 blivit en tvådörrars coupé med en något annorlunda akter. Motorerna går från en milt trimmad 16TS för mellanmodellerna 15TS och 17TL till en högeffektiv version av samma motor till 17TS. Största skillnaden mellan 17TS-motorn och de andra är bränsleinsprutningen som gör denna motor till Renaults allra första med insprutning.

forts. side 3



CLUB RENAULT NORVÉGE

RENAULT 17 TS, forts. fra side 2

TESTAD I ALPERNA

Vi testade alla fyra modellerna i sydfranska alperna men hänade naturligtvis mest intresse åt 17TS som ju är den sportigaste och mest avancerade de fyra.

Först en kort genomgång av tekniska data. Karossen sitter på en R12 bottenplatta. Man har lånat en R16-finess; hatchlytan bak till fälls upp tillsammans med bakdörren som ju hänger i överkanten. Bagageutrymmet är ganska imponerande. Det finns en liten spoiler baktill på 17TS. Den säjs öka toppfarten med ca 3 km/h.

God krockssäkerhet ger både fram- och bakvagnen. Metallen i nosen har gummiinläggningar och undre delen av ramen, som sitter i två gummielement, skall knycklas samman vid en krasch för att därigenom skydda resten av karossen mot deformation. Bakre stötfångaren är formad i polyester och klarar mindre smällar.

Motorn i 17TS har mycket gemensamt med Gordinimotorn. Slagvolymen är emellertid 1.565 cm³, den har slutet kylsystem med termostatreglerad elfläkt, oljekylare (bakom grillen), special Boschfordelare, och den elektroniska bränsleinsprutningen som fått ett extra luftintag bredvid bränslepumpen.

17TS har fått sin transmission från R12 Gordini, en femväxlad manuell låda med de fyra längsta växlarna i konventionellt "H" men med femman ut till höger och uppåt.

Hjulupphängningen är mycket snarlik R12-ans med högmonterade spiral-teleskopenheter fram tillsammans med dubbla triangellänkar, och liknande arrangemang

mittkonsolen på mig gör inträck av att vara ditslängd i efterhand och inte alls passar in i instrumentbrädans stil. Ventilationen arbetar relativt bra i varmt väder men hade sannolikt blivit kritiskt om luftfuktigheten varit högre.

Precis som man väntar sig av Renault är sålen extremt bekväma. Jag lyckades också justera in en mycket tillfredsställande körfästning i det tygklädda, mjuka sædet. Ratten sitter på bekväm höjd och trots framhjulsdriften krävs ingen atlet för att styra vagnen ens i hård körfart på slingriga alpvägar.

LAGOM UNDERSTYRD OCH LÄTTKONTROLLERÅD

Som väntas är bilen lagom understyrd, man kan ibland få en svag framvagnssladd på löst underlag, men ett kort uppsläpp på gasen räcker för att nosen skall peka dit man vill. Vagnen är så välbalanserad på löst underlag att man utan vidare kan ställa upp den i syrhulsladd och ändå behålla en perfekt kontroll: Adelsmärket för en "körtrevlig" bil och säkert något som gör att vi snart får se 17TS i tävlingssammanhang.

En av de förmäligaste detaljerna är bromsarna. Alperna ger ju fler möjligheter än normalt att testa deras uthållighet och efter nära 2 mils nästan oavbruten snabb körfart nerför, med fullbromsningar ungefärlig var femte sekund för skarpa hårnålar, var bromsarna fortfarande i bästa skick. Kanske blev pedalrörelsen något djupare och nog luktade det lite från de hårt stressade beläggen, men inte vid något tillfälle förlorade bromsarna sin effektivitet och balans. Här har Renault verkligen gjort ett strålande fint jobb.

Krängningen är lyckligtvis mycket mindre än på R16-serien och lite mindre än på R12, men körfarten blir aldrig stötig. Tillräckliga fjädringsvägar finns för att ta hand om de flesta vägöjmåheterna och naturligtvis hjälper de generöst stoppade hårna till för komforten. En annan god sak är styringens effektiva dämpning på alla typer av underlags.

Med den femväxlade lådan är 17TS växlad för 7,9, 12,2, 17,8, 23,5 och 30,6 km/h per 1.000 v/min på resp. växel. Motorn vr-

baktill, men där lägt monterade över en bakaxel i pressad stålplåt och med momentarmar. På 17TS har man emellertid ökat krängningshämmandernas diometrar: fram från 1,7 till 2,1 mm, bak från 1,4 till 1,6 mm. Bilens har också fått R12-ans fälgar och ventilerade framskivor. Normala skivor sitter baktill. Dubbelkrets hydraulsystem med dubbla huvudcylindrar och tryckbegränsare.

Styrning med kuggstång och en intressant detalj är "snäckans" justerbara höjd som gör att styregeometrin kan förändras.

Renault 17TS har en genomburkt instrumentering med bl.a varvräknare i centralgruppen om inalles fyra instrument, dessutom eluppvärmd bakruta, elektriska fönsterhissar och mittkonsol med klocka medan nackstöd, radio, metallic-lack, tintade rutor och konstläder- eller läderklädsel (i stället för tyg) hör till extrabilbehör.

Allt detta fick vi veta medan vi var på väg till testområdet. Det föreföll vara ett attraktivt paket Renault erbjöd. Så här efter provköringen är jag villig att instämma så när som på ett par anmärkningar.

180 I TOPP

Renault har gjort följsamma motorer under flera år. Motor i 17TS är inget undantag men här har bränsleinsprutningen gett avsevärt "go" (och troligen förbättrat driftsekonomi också). 17TS-motorn ger i sitt nuvarande skick 120 hkr, vilket räcker för en toppfart på 180 km/h.

Att man använder en femväxlad låda kan möjligen tas som tecken på att motorn har

var lätt och ledigt genom hela registret och gör utan vidare 6.000 v/min. Om vi lyckas hålla 6.000 blir motsvarande hastighet på växlarna 47, 73, 107, 141 och 184 km/h.

ett smalt effektivt varvtalsregister, men så är det inte. Okey, den ger inte mycket under 2.000 om man trycker gasen i botten, men draget kommer redan på 3.000 v/min på fyran, en växel som är användbar till det mesta. Däremot måste man se femman som en ren kryssningsväxel. Som sådan är den förräfflig och ljudnivån är anmärkningsvärt låg (delvis förstärktes intrynget under testköringen av att en illa inpassad sidoruta skapade störande vindbrus).

Renault hade mycket noga valt ut de backiga avsnitt där vi skulle testa bilarna. Detta var ett klokt drag för här kunde vi verklig konstatera att 17TS har utsökt backegenskaper och bättre acceleration än väntat mellan de många ska på hårnålarna. Trean och fyran är tillräckliga för det mesta, trean åker ni när backarna blir riktigt branta. Växlingen mellan dessa två lägen går lätt och exakt, men olyckligtvis kan man inte säga detsamma vare sig om de lägre växlarna — som ofta är svåra både att få i och ur — eller om femman — som krävde ganska hårdhårt tryck mot den starka returfjädern. Växlingen visade sig vara den minst tillfredsställande detaljen på denna tidiga produktionsmodell. Renault lär redan arbeta med förbättringar.

Den andra besvikelsen var instrumenteringen. Layouten är i princip riktig, men glasen blänker illa (ljus från sidomönstren reflekteras) och gör att speciellt de små tavlorna är synnerligen svårlästa.

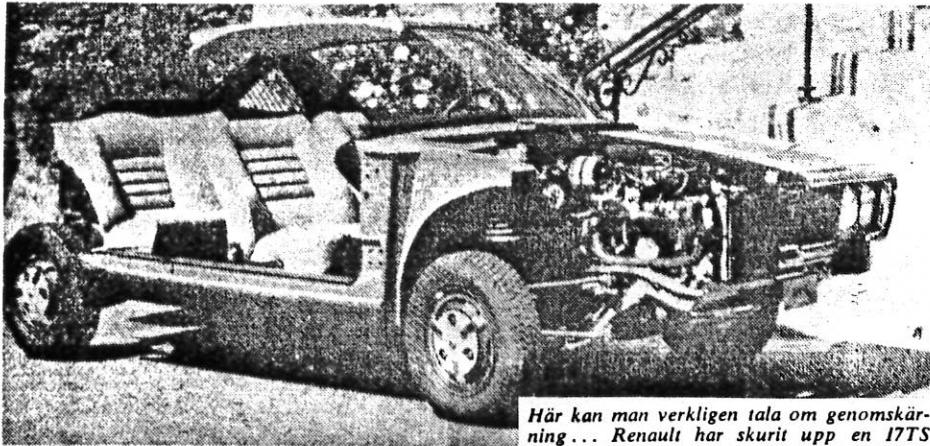
Jag tyckte om det praktiska handskacket på passagerarsidan och placeringen av de flesta kontrollorganen var bra även om



Blunden är kritisk mot bl.a den formmässigt avvikande mittkonsolen och mot att centralinstrumenten trots de stora mösskärmarna reflekterar så mycket ljus att de blir svårlästa. Det praktiska handskacket vann dock hans fulla gilla.

forts. side 4

RENAULT 17 TS, forts. fra side 3



Här kan man verkligen tala om genomskärning... Renault har skurit upp en 17TS längs mittlinjen och avslöjar därmed bl a att motorn sitter fram, att bilen är framhjulsdriven, har sköna sätten och att det faktiskt finns ganska gott om sikt genom gäglarna som ersätter bakre sidorutan.

1961 Juli-registreringen

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

	JULI SALG	JUNI SALG	SALG HITTIL	PLASS 1 JUNI
1. Volkswagen	784	1112	6680	1
2. Renault Dauphine 424	496	2595	3	
3. Ford Anglia	377	585	2958	2
4. Skoda	309	366	1621	4
5. Moskwich	208	251	1023	6
6. Volvo Amazon	186	216	847	9
7. Volvo 544, 446	160	251	1467	5
8. Taunus 17 M	147	222	1373	7
9. DKW AU jr.	142	222	1001	8
10. Opel 1200	132	113	525	18
11. Taunus 12 M	124	153	883	11
12. Opel Caravan	96	122	680	16
13. Saab	92	137	748	14
14. Fiat 600	91	113	625	17
15. Hillman	89	151	629	12
16. NSU Printz	86	83	528	19
17. Peugeot	85	123	575	15
18. Triumph Herald	74	32	107	-
19. Ford Consul	66	143	359	13
20. Simca Aronde	57	73	233	21
21. Neckar 1100	51	65	284	24
22. DKW AU 1000	49	70	228	22
23. Austin 155	45	83	289	20
24. Vauxh.Victor	44	64	287	25
25. Fiat 1100/1200	40	70	367	23

I juli måned ble det registrert 5672 nye biler. Av disse var 4631 personbiler. Hittil i år (ut juli) er det registrert 32 528 nye personbiler i Norge.

Över 6.000 finns en betryggande marginal kvar men om man förväntar sig ett långt motorliv bör man inte göra det till regel att gå högre.

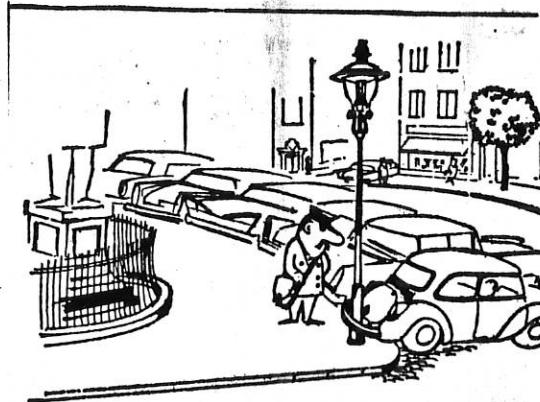
Tyvärr kunde vi inte göra något komplett accelerationsprov, men som ledning kan vi nämnå att 17TL, som är 18 hkr svagare och har kompressionsförhållandet 9,25:1 i stället för 10,25:1, förgasare i stället för insprutning, gör stående kilometern på 34,6 sekunder, stående 400 m på 18,3 sek och når toppfarten 169 km/h.

EXTREM T BRÄNSLESNAL

En sak som vi däremot mycket noga kunde kontrollera på 17TS var bränsleförbrukningen. Trots hård köring mest på alpvägar och motorvägar i toppfart stannade förbrukningen på 1,2 l/mil vilket är högst anmärkningsvärt och troligen till stor del beror på den elektroniska insprutningen och förbränningens effektivitet.

Det nya Renaultsortimentet är inga fel-fria bilar, men i grunden en riktig satsning. De är inte heller speciellt billiga (17TS kostar i Frankrike just över 24.500 kronor), vilket kanske blir den begränsande faktör för hur många man lyckas sälja. Jag är övervägd om att de säljer många också till det priset även om jag menar att ett pris så 2.000 kronor lägre skulle göra stor skillnad.

Kanske blir 17TL med sitt pris i Frankrike på 19.500 kronor den som säljer bäst. Den versionen är en fin allroundvagn, men saknar naturligtvis det bättre TS har, den mest intressanta bil Regie Renault visat upp på mycket länge.



KALENDER 1993 - CRN

JODA, - DU LESER RIKTIG.

Selv om sesongen ennå er et stykka unna, begynner det alle rede nå å skje ting!

DERFOR ANBEFALER VI AT DU ALLE REDE NÅ TAR FØLGENDE OPP I FAMILIERÅDET, !!!!!!!!!!!!!!!

28. - 30. MAI (PINSEN) - CRN
ÅRSTREFF.

9. - 11. JULI 3. SKANDINAVISKE
RENAULTTREFF I
DANMARK.

AUGUSTMND. - SOM VANLIG, - TTT!
NÆRMERE INFO ETTERHVERT I 1993.

DA VI NÄRMEST VED EN TILFELDIGHET KOM OVER NOVEMBER (NR. 6) AV BLADET FIRMABIL FANT VI EN MEGET INTERESSANT ARTIKKEL, ET EKSKLUSIVT FIRMABIL-INTERVJU AV EDOUARD SEIDLER. AT DET SVINGER OMKRING RENAULT FOR TIDEN, BURDE DET IKKE VÆRE TVIL OM. VI TILLATER OSS Å GJENGI HELE INTERVJUET, RENAULT-ENTUSIASTER SOM VI ER. Dette burde bli hyggelig lesning i julehelga!

Louis Schweitzer (Renault):

Jeg ønsker ikke å krangle med japanerne; jeg vil slå dem

Det store spørsmålet for europeisk bilindustri blir virkningen av at japanske fabrikker etter all sannsynlighet får fri adgang til det intereuropiske markedet i 1999. Det er ett av de temaene vi tok opp i vår samtale med Renaults nye topssjef

Louis Schweitzer. Renaultsjefen er barnebarn av Albert Schweitzer, har en betydelig politisk karriere bak seg – og gir klare meldinger om Renaults fremtidige modellpolitikk.

Et eksklusivt FirmaBil-intervju av Edouard Seidler

Louis Schweitzer overtok som topssjef i Renault etter Raymond Levy i mai 1992. Selv om han føler at han er forskjellig fra sin forgjenger (Levy var ingenør, mens Schweitzer er mer orientert mot økonomi) fortsetter han politikken som ble stakket ut av Georges Besse, og videreført av Levy.

Det er prinsipielt sett liten forskjell mellom en topp-byråkrat og en toppledger i industrien. I begge jobber kreves det «generelle talenter». En av forskjellene er at topssjef er ansvarlig for flere tusen ansatte. Det er ikke byråkraten. Schweitzer innrømmer at når han

Mannen: Louis Schweitzer, 50

– Styreformann og administrerende direktør i Regie Renault.
– Utdannet advokat og økonom, og var en fremtredende embetsmann frem til 1981, da han ble leder for Laurent Fabius, deretter budsjettminister, industriminister og til slutt statsminister. Kom til Renault i 1986 med ansvar for planlegging og senere også økonomi.
Vise-president (september 1989), president (desember 1990) og styreformann i mai 1992.

fikk sin nåværende posisjon før han fylte 50, vil han gjerne beholde den så lenge som mulig.

Intervjuet som følger er det første han har gitt siden han overtok som sjef for det statseide Regie Renault, som også er en meget viktig samarbeidspartner for Volvo-konsernet.

– Hva vil forandres med deg i sjefstolen?

– Levy lært meg mye. Jeg var hans høyre hånd i nærmere fem år. Fra ham lærte jeg fasthet, kvalitet, respekt for kunder og moral. Dette er suksessfaktorer for industrien.

Jeg tror vi kan gå videre på to områder: Produkter hvor Renault må skape det konkurrentene ikke har; en sterkt, ung og innovative biler. Vi bør også kunne drive store selskaper – som vårt – slik små selskaper styres; med bedre menneskelige relasjoner, mer motivasjon, med økt vilje til forandring, og smidighet. Alt i alt mi vi få en organisasjon som gjør team-work lettere, samtidig

Selskapet: Renault

- Produksjon 1991: 1.848.000 biler (inkludert 57.000 lastebiler)
- Eksport 1991: 63,3% av produksjonen.
- Omsetning 1991: FF 166 milliarder (70,6% fra biler og 15,7% fra lastebiler)
- Overskudd 1991 (etter skatt): FF 3,08 milliarder.
- Gjeld: 16,6% av omsetningen i 1990, 9,4% i 1991
- Personell: 147 000 ansatte (63 000 i Frankrike)

dig som hver enkelt mulighet til å gi uttrykk for sin kompetanse økes.

– Hva er du fortsatt misfornøyd med?

– Når jeg ikke ser flere muligheter til forbedringer i Renault-systemet, bør de skifte meg ut! Ser jeg på hva vi har gjort og hvor vi står, har jeg ingen kompleks i forhold til mine konkurrenter. Vår kvalitet er den beste i Europa, våre finansielle resultater er fremragende og vi får markedsandeler... Vi må med andre ord gjøre noen få ting riktige.

– Hva er dine prioriteter?

– Hovedprioriteten er kvalitet, kvalitet og fortsatt kvalitet. I et åpent marked, vil ingen kunder akseptere et dårlig produkt.

– Det sier alle.....

– Ja, men Renault satset mer beslutsomhet på kvalitet, og på et tidligere stadium i produksjonsprosessen, enn noen av våre konkurrenter.

Dessuten vil jeg legge vekt på nøkternes kosthold, billelig sett. Deretter på produkter som gir noe mer hvilte gjerder tekniske, designmessige og bruksmessige nyvinninger. Det jeg vil, er at folk skal kunne si: Takk Gud, dette er en Renault.

– Hva blir konsekvensene av at japanerne kommer til Europa for fullt?

– De hadde en positiv effekt ved at de tvang alle til å gjøre fremgang. Avtalen som gir japanerne full adgang til alle europeiske markeder i 1999 er et fornytlig kompromiss, da den på lang sikt sørger for å erstatte proteksjonisme med et åpent markedssystem.

Slik jeg forstår avtalen, skal man unngå overdriven bruk av japanske deler i japanernes europeiske fabrikker. Generelt sett tror jeg avtalen vil bli respektert på den best mulige måten av begge parter. Europa er ikke klar for å begå selvmod.

– Japan ser ikke ut til å lese avtalen slik du gjør. Hvor høyt tror du japanerne til slutt vil komme i Europa?

– Det er et tema som bekymrer meg. Japanerne vil ha 15 til 16% av det europeiske markedet i år 2000. Hvis europeere er gode, vil japanerne aldri oppnå over 30%.

«Jeg ønsker ikke å krangle med japanerne; jeg ønsker å slå dem»

– Dine konkurrenter tror at de bilprodusentene som vil få størst problemer i fremtiden er de som er best beskyttet i dag, nemlig italienerne og franskmenn.

– Det er derfor vi har utviklet vår europeiseringspolitikk. Renault er nå mye mer til stede i de nordlige markedene, som det norske, hvor også japanerne opererer med stor styrke.

Offisielt er japanerne begrenset til 3% av det franske markedet men takket være sine biler bygget i Europa har de allerede 4,5%. De vil gjøre det enda bedre.

EDOUARD SEIDLER, RENAULT ... forts. fra side 5

En dag vil de ha 15% av det franske markedet, men det vil skje som en gradvis utvikling. Mitt problem er ikke å bekymre meg om japanerne, men om vår egen utvikling. Jeg ønsker ikke å krangle med japanerne; jeg ønsker å slå dem.

- Tror du det er mulig?

- Ja. Har vi ikke gjort det i Formel 1, og uten noen form for proteksjonisme.

- Er du ikke redd for at eksportdelen vil gå ned?

- Vår strategi er å utvikle oss innenfor Europa med et stadig forbedret produktprogram.

- Er ikke dere mindre europeisk enn andre?

- Nei. Vi produserer i Frankrike, Spania, Belgia, Portugal og Slovenia. Skulle vi også ha produsert i Tyskland, ville kostandene våre simpelthen blitt lir store.

- Renault gjør lite i Øst-Europa?

- Fordi det er vanskelig å forutsi situasjonen, men jeg er overbeist om at Øst-Europa vil bli vårt nye satseringsområde.

**«Jeg vil at folk skal kunne si:
Takk Gud,
dette er en Renault»**

- Det har vært mange rykter om forandringer i aksjeporfotefjelen og dermed eierstrukturen?

- Vi kunne, som vi har sagt en stund, gå videre med Volvo. Vår alliance er ugenkallelig. Vår hovedaksjonær er staten. Som tilfellet er med ethvert privat eid selskap blir aksjonærene bedt om å engasjere seg i vanskelige tider. Når de er bedre – slik tilfellet er for perioden etter 1987 – betaler vi utbytte. Vi er faktisk stolte over å være jevnbrydige med våre konkurrenter på dette punktet.

- Du har sagt at dere ønsker et tettere samarbeide med Volvo?

- Det kommer til å skje.

- Har Volvo en fremtid?

- Soleklart. På lastebil-sektoren, som utgjør omlag halvparten av Volvos overskudd, kjemper Volvo og Renault sammen med Daimler-Benz om ledelsen.

På personbilsiden trakk Volvo alt for lenge fordelene av lettjente amerikanske dollars. Den perioden er over. Legg til det faktum at de markede hvor Volvo er sterkt – USA, Storbritannia og Sverige – opplever depresjon. Til slutt må vi ta med i betraktning at Volvo har en utmerket teknisk base.

- Hvorfor kjøpe en Volvo i stedet for en Renault?

- Forvent ingen ubehaglige kommentarer hva gjelder Renault fra meg! Ikke desto mindre; Volvo er åpenbart i en annen kategori enn Renault, og de trekker fordeler av en sterkt profil når det gjelder sikkerhet og holdbarhet.

**«Det er idiotisk
å tro på en sammen-
slutning mellom Renault
og Peugeot/Citroën»**

- Det er de som fortsatt tror på en sammenlutting mellom PSA og Renault.

- Det er idiotisk. Først og fremst fordi PSA allerede har to merker, Peugeot og Citroën. Tre varemerker under samme

Renault-sjef Louis Schweitzer har en uvanlig karriere bak seg til biledirektør å være. Blant annet har han vært statsminister, og en slik stilling er det ikke mange bilkonsernsjefere som kan skryte av å ha vært innom.



**Jeg ønsker ikke å
krangle med japanerne;
jeg vil slå dem**

Forte fra foregående side



Renault setter mye på at deres nye Twingo skal bli en moderne kultbil med bred publikumsappeal.
For øvrig antyder Schweitzer i dette intervjuet at de kommer med biler som vil skille Renault fra mengden.

paraply ville være galskap. Dessuten vil en slik sammenslutning dramatisk redusere fransk bilindustriens nedslagsfelt. Jeg tror mer på et samarbeide mellom Renault og PSA om tekniske løsninger.

- Hva om Citroën forsvarer?

- Jeg tviler på om det er PSAs strategi.

- Din forgjenger Levy var ikke på talefot med PSA-sjef Calvet. Du, derimot, møter Calvet ofte.

- Vi møtes en gang i måneden, og det haper jeg vi vil kunne fortsette med.

**«Jeg ønsker en sterk,
ung og fornybar bilserie,
men ingen biler produsert
i et antall av
10 til 20 pr dag»**

- Vil du favorisere enkelte nisjer i din produktpolitikk?

- Jeg ønsker en sterk, ung og fornybar bilserie, men ingen biler produsert i et antall av 10 til 20 pr dag.

- Noe som betyr at Alpine vil dø...

- Jeg kan ikke se hvilken fremtid en sportbil vil ha i Europa, spesielt hvis en Alpine koster like mye som en Porsche. Det er fint å ha en cabriolet i programmet, men det er ikke sikkert du trenger mer.

- Det går rykter om at ditt forhold til Matra er blitt dårligere. Blant annet skal folkene hos Matra mene at Renault har brukt deres idé for Twingo.

- Renault og Matra trenger hverandre, og samarbeidet har hittil virket utmerket. Hva gjelder Twingo, så tilhører ikke et konsept noen. Enboks-biler, som Twingo er, finner du over alt, og er ingen særegen konstruksjon knyttet til Matra.

- Dere skal produsere 1.250 Twingo daglig, 800 i Frankrike og 450 i Spania. Regner dere med at den vil stjele mye marked fra Clio?

- Vi vet ikke, men vi tror det ikke. Twingo er et radikalt nytt produkt. Vi håper bilen vil gjøre erobringer. Hva gjelder Clio, så vil dagsproduksjonen reduseres fra 2.600 til 2.300 enheter.

- Twingo blir en forholdsvis dyrt bil.

- Et billig produkt, kjøpt for prisens alene, vil ikke erobere markedsandeler. Twingo blir ingen mindreverdig bil, billig og blottet for utstyr. I øyeblikket har vi to utstyrsvarianter, med softak og med air condition. I fremtiden kommer andre versjoner, blant annet en med automatgear.

Twingo skaper entusiasme hos unge mennesker, fortynner kvinner, og tilfredsstiller menn som ikke er konservative»

- Den blir mindre kostbar å producere enn Clio.

- Det avhenger av hvordan du ser det. Twingo er ingen liten Clio; det er en annerledes bil, ikke som Peugeot 106 som er en liten 205; eller som Fiat Cinquecento, som er en liten Tempra.

- I tidligere tider har radikalt annerledes biler slitt i markedet.

- Det kan nok ta lengre tid å etablere Twingo enn tilfellet var med R4, R16 og Espace, men de lever mye lengre. Twingo vil ha en lang livssyklus. Den har et aktivum andre biler ikke har: Twingo får hjørter til å banke fortere.

- Hvem håper du å selge den til?

- Unge mennesker som vi har testet den på, er entusiastiske. Den fortynner kvinner, og tilfredsstiller menn som ikke er konservative.

- Hvordan blir bil-verdenen om 20 år?

- Bilene blir sikrere og mer miljøvennlige. Det vil også bli mange forskjellige typer, tilpasset forskjellige bruksområder. Det vil for eksempel bli ekte by-biler, noe dagens Twingo ikke er. Det vil sikkert bli elektriske «by-taxier» som man leier for kjøring fra en plass i byen til en annen.

- Kundene vil i tillegg ha en tradisjonsbil på langturer, men i noen by-områder vil folk være forpliktet til å kjøre elektriske biler. Man kan også tenke seg at det vil utvikle seg kjøre/hjelpe-systemer – som Carminat.

- Men vil byene være egnet for slike biler?

- Det vil ta tid, kanskje opptil 15 år...

- Og hvem vil produsere disse bilene?

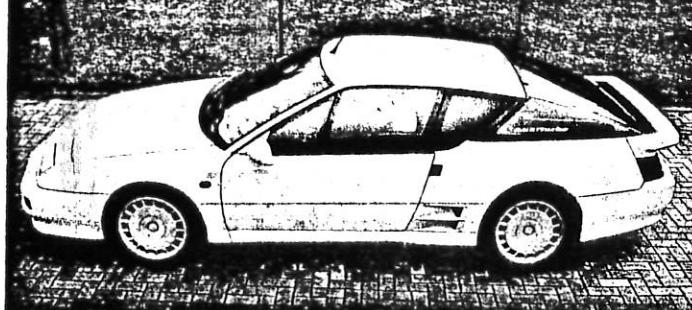
- Renault, så klart. Jeg vil ikke sitere noen andre bilprodusenters navn, fordi jeg vil ikke bli gjort til latter i 20 år, slik de nå gjør det med andre spåmenn.

RENAULTUTSTILLING HOS BJARNE WISTH I TRONDHEIM.

I forbindelse med en Renaultutstilling hos Bjarne Wisth i Trondheim 4. - 7. november ble jeg spurta om å stille ut mine to biler, Dauphine 1961 og Caravelle 65. Jeg takket selvfølgelig ja til det. Jeg stillt opp med bilene og benyttet også anledningen til litt PR for CRN ved å lage et skriv som fortalte om klubben. Utstillingen ble populær med mange kunder og mange gammelbilinteresserte, spesielt var Dauphinen populær. Mange hadde en onkel som hadde hatt Dauphine! For meg, forts. side 2

ALPINE A 610. artikkelfra danske BIL MAGASINET nr, 5 - 1992.

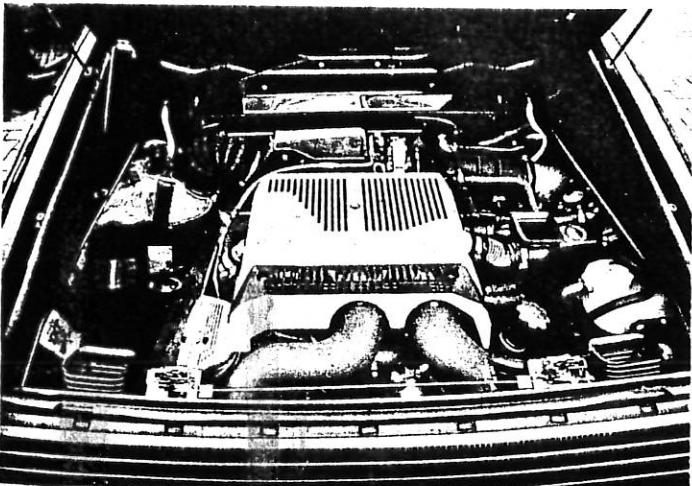
Alpine A610



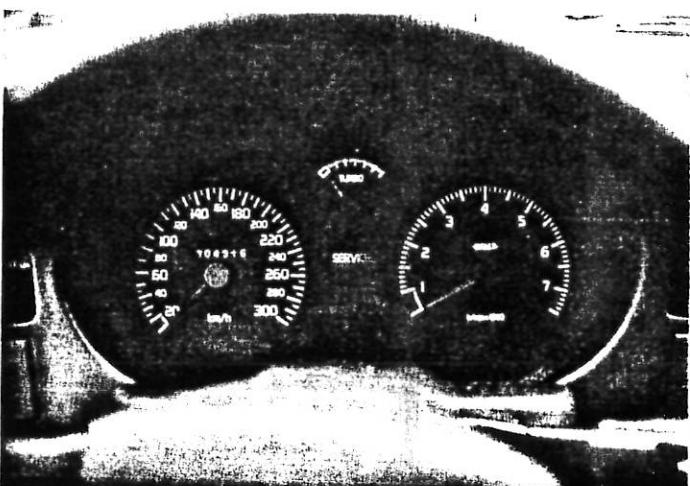
Alpine A610 ligner sig selv, men fronten har fået nye tiltforlygter, og der er kommet nye luftindtag bag fordørene.



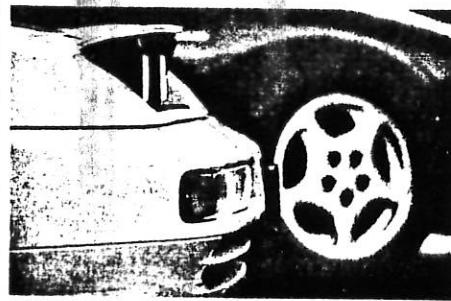
I den nye A610 er der blevet ryddet op i kabinen, som nu fremstår så smuk som de udvendige linjer.



Alpine's V6-motor kendes fra både Renault standardbiler og Volvo. Effekten er bævet med 50 bk. i den seneste model.



Den nye instrumentering i seneste model klæder Alpine. Ved siden af de store basis-instrumenter, sidder tre små ure.



Tiltforlygterne er smarte, men de stjæler bagageplads for i hækmotorbilen.

TEKNISK SET - Alpine A610

Motor:	Langsliggende hækmonteret V6'er med to enkelt overliggende knastaksler, to ventiler pr. cylinder og turbo. Baghjulstræk
Volumen:	2.975 ccm.
Ydelse:	250 hk. v. 5.750 omdr.
Moment:	350 Nm. v. 2.900 omdr.
Kompression:	7,6:1
Vægt:	1.420 kg.
Topart:	265 km/t
Acc. 0-100 km/t:	5,7 sek.
Pris:	ca. 1,3 mio. kr.

Renault Alpine for menneske-penge

Mens det kan være lidt svært at forholde sig til prisen for en ny Alpine, så findes der gode muligheder for at købe brugt inden for rimelighedens grænser.

Selv om Renault Alpine indeholder alt, hvad der skal til, for at blive en eftertragtet sportsvogn, så har den aldrig opnået samme karismatiske popularitet som dens tyske sidestykke, Porsche 911. Blandt andet derfor er det faktisk muligt at erhverve sig et godt eksemplar til en rimelig penge.

Modellen på billedet ved denne artikel er en A310 fra 1977. Da Alpine er opbygget af glasfiber over en gitterramme, er der kun få rustproblemer. Alpine-modeller er derfor ofte i god stand.

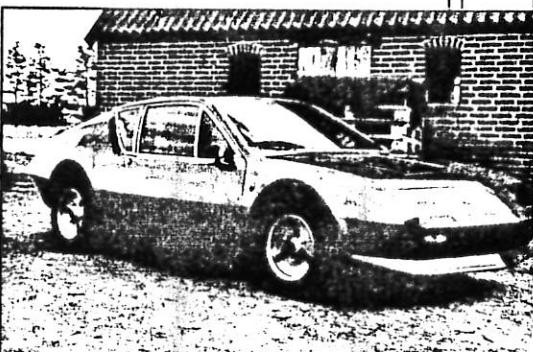
Der findes kun ganske få Alpine på danske nummerplader, men netop på grund af den manglende popularitet, er det muligt at skaffe et forholdsvis billigt eksemplar i udlandet.

I Tyskland ligger prisen på A310-modeller fra slutningen af 70'erne på mellem 40.000 og 80.000 danske kroner. I den dyreste ende er der tale om yderst velholdte

eksemplarer. Den danske afgift for en 77-model er ca. 65.000 kroner, så det kan altså lade sig gøre, uden at man bliver flættet.

Motordele er let tilgængelige. V6-motoren kendes fra både Renault 30 og Volvo 264. Resten er det lidt vanskeligere med.

mager



En A310 fra 1977 kan bentes til Danmark for under 150.000 kroner.

ÅRSBERETNING
CLUB RENAULT NORVEGE
1991-1992

Klubbåret startet 16. aug. 91 ved Borregårdarbeidernes ferie-hjem ved Skjeberg.

Styret har bestått av følgende: Formann Svend J. Dahle

Kasserer Olaf Danielsen

Styremedl. Knut Nøkleby

Varamedl. Aage Svarthol

Styremøter er noe vanskelig å få gjennomført grunnet geografiske rammebetingelser. Derfor har telefonmøter vært brukt i utstrakt grad.

Utsendelser : Seks bullentiner har sett dagens lys i klubbåret.
LMK : Samarbeidet går som det skal, men LMK-forsikringen burde ha vært mere brukt av klubbens medlemmer. Kontaktmenn i klubben er Halvard Nyland og Aage Svarthol.

Medlemstatus : Pr september er vi 130 medlemmer, En pen økning fra fjor-året.

Treff og møter : CRN har hatt et travelt klubbår.

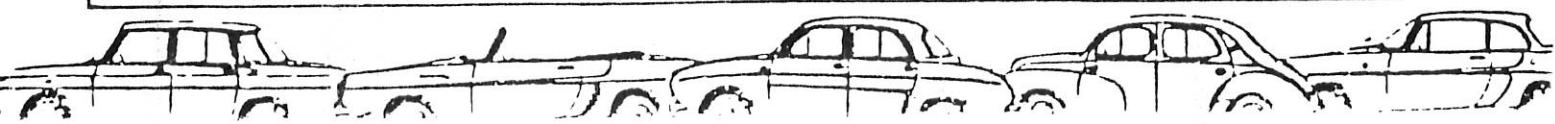
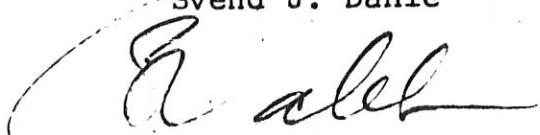
- 6 okt 91 Garasjetreff Hadeland
- 26 apr 92 Vårtreff Hadeland og Trøndelag
- 3 mai delarrangør økonomiløpet Gnier'n
- 3-5 juli 92 2. Skandinaviske Renault-treff
- 14-16 aug 92 Tøeff til tusen

Volvo Norge avd. Renault samarbeidet går knirkefritt. Vil takke Ebbestad for sin velvillighet igjennom året.

Voltigeur : eller tidligere kalt Goulette er til lakking og vil bli returnert til lagerte snart, etter ett opphold hos Det Norske teater (Utleie)

Generellt . Styret synes klubben virker liten og sunn og kan tenke seg å fortsette i samme spor. Dog kan "Section Moderne," styrkes noe.

Svend J. Dahle



Automobil



Renault 4CV

Sagan om hur en liten fransyska stötte på en stadig tysk.

RENAULT-paraden på Stjørdal

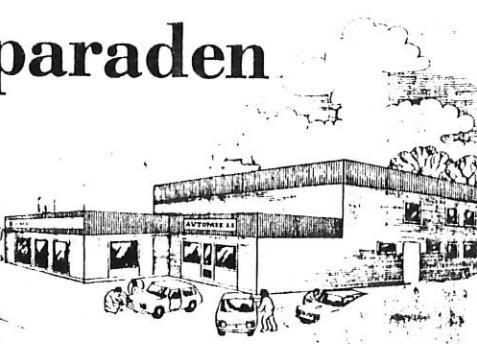
RENAULT 5 Kr. 36.800,-



RENAULT 12 Kr. 46.700,-



RENAULT 16 Kr. 54.800,-



RENAULT 4 Kr. 34.900,-



RENAULT 20 Kr. 69.900,-



Annonse fra august 1977.

AUTOPARK A/S

TANGMOEN, STJØRDAL - TELEFON (076) 95 5570

ÅPNINGSTIDER:

VERKSTED OG DELELAGER :

Mandag - Fredag 0700 - 1600.
Lørdag : Dessverre stengt.

SALGSAVDELINGEN :

Mandag :	Torsdag :
Tirsdag :	Onsdag :
Fredag :	
Torsdag :	0900 - 1900
Lørdag :	Dessverre stengt.

forts. side 10

Lumpartiden innebar en
ständig jakt på pengar.
Genom att skrota gamla
Oplarlyckades jag dock både
hålla min egen bil med re-
servdelar samt sälja en och
annan pryl.

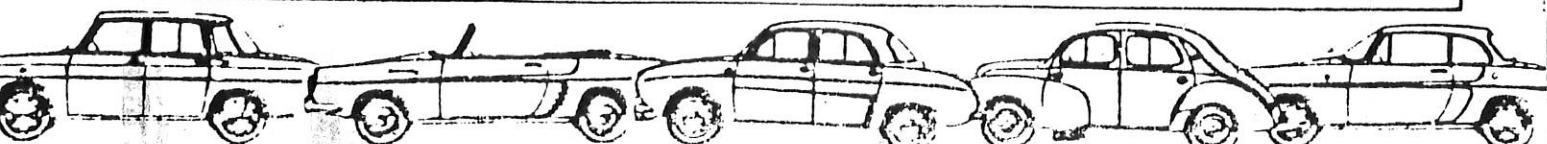
En av dessa Oplar köptes
och slaktades på regementet i Stockholm. Med hjälp av
yxa, spett, bågfil, avbitartång
och några fasta nycklar ob-
ducerades bilen på ett myck-
et brutalt sätt. Därefter gäll-
de det "bara" att få hem bi-
tarna till Småland...

Min skånske lumparkom-
pis Anders erbjöd sig slutli-
gen att hjälpa mig. "Jag får
låna farfars bil och en släp-
kärra - det är inga problem"
sade den trygge Malmöpågen.

En lika tidig som kall de-
cembermorgon för 20 år se-
dan körde Anders stolt in
sin farfars ekipage genom
kasernportarna. Kärran var
stor och kraftig - vi hade utan
problem kunnat lasta på kvar-
levorna av ett par bilar till.

Då var det värre med bi-
len - en 1950 års Renault 4CV.
Denna lilla fransyska är ju
ganska baktung redan utan
släp. Med den väldiga kärran
etter sig fick bilen minst sagt
intressanta tyngdpunktsför-
skjutningar när kärran rör-
de sig i vägens ojämnheter.

Fulla av ungdomlig optimism gav vi oss ändå ut i snö-
gloppet på Essingeleden. Alla
som har seglat kan förstå hur
det kändes att framföra det
livsfarliga ekipaget - vi krys-
sade fram genom trafiken.
Framhjulen hade minimal
kontakt med underlaget så
alla manövrar måste plane-
ras långt i förväg.



DE GAMLA TROTJÄNARNA
RENAULT 4 CV, forts,
fra side 9

Vi hade naturligtvis ett rejält överlåss. Bilen kan inte ha varit godkänd för några större tyngder efter dragkroken. Den person som överhuvudtaget funderar på att montera ett drag på en 600-kilos svansmotorbil måste antingen vara lökig, berusad eller fruktansvärt optimistisk.

Att köra krävde stenhård koncentration – vi bytte plats bakom ratten varje timme – längre orkade vi inte. Sakta och osäkert närmade vi oss Småland. Resan gick utan större intermezzon ända till Tranås...

Affärerna höll just på att öppna och staden vanknade sakta till liv. Mitt inne i stan svänger en iglooliknande Mercedes plötsligt ut från trottoarkanten. Med låsta framhjul kanade Renaulten in i Mercans framskärm. Ett kort ögonblick fylldes luften av små glaskristaller från

CV4:ans strålkastare – det var riktigt vackert.

Tack var den låga farten slog vi oss inte så farligt – säkerhetsbälten fanns det ju inte ens fästen till i 1950 års bilar.

Mercedesägaren var en sönnerstressad grävmaskinist – redan en timme försenad till ett bygge. Hans never blev inte bättre av att Mercans framskärm effektivt lätste vänster framhjul – det gick inte att vrida på ratten.

Urbageutrymmet plockade grävmaskinisten fram en jätkelik släcka. Jag beordrades att slå in framskärmen ytterligare en bit – så hjulet

RENAULT GRATULERER PORSCHE



I årets Rallye Monte Carlo vant Renault 5 Alpine klasse 2 og ble nr. 2 og 3 uansett klasse. Bare slåt av Porsche Carrera.

Gratulerer, Porsche!

Klipp fra Aftenposten lørdag 27.1.: «Det var det ekstremt vanskelige jo et som gjorde at den ellers manglen i forhold til favorittbilene ble utlign og Renaulten's forhjulsstrek var nesten uslåelig på alpeveiene.»

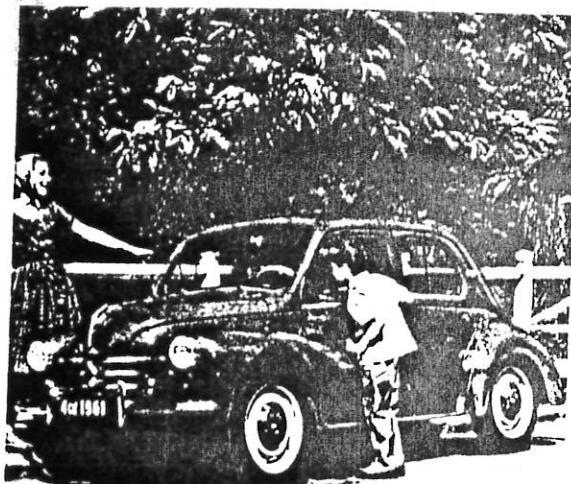
RESULTAT
RALLYE MONTE CARLO 1978
(generell):

1. Porsche Carrera (230 HK)
2. Renault 5 Alpine (130 HK)
3. Renault 5 Alpine (130 HK)
4. Fiat Abarth 131 (225 HK)
5. Fiat Abarth 131 (225 HK)



gick fritt. Därpå vred han på ratten så jag kunde kontrollera hjulets möjligheter till maximalt styrutslag. Tysklands stolthet var rejält byggd. Jag hann arbata mig ordentligt svettig med släggan innan framskärmen var så pass söndermosad att bilen blev körbart.

Då upptäckte jag folksamlingen... Människorna stod på tryggt avstånd och tittade med avskyn på vettvillingen som slog sönder en splitt ny Merca – medan ägaren förskräckt kurade bakom ratten. När jag gick emot dem för att förklara sammanhanget flydde de – jagglömde visst att ställa ifrån mig släggan.



forts. side 11

ÅRSMØTE I CLUB RENAULT NORVEGE
11. OKTOBER 1992.

Årsmøtet ble avviklet i "Lager 89" sine lokaler på Jaren. Det lille "kontoret" var fylt til siste plass, ca. 25 personer var tilstede. Formannen Svend ønsket velkommen. Det var ingen kommentarer til måten innkallingen til møtet var gjort på. Til referent ble valgt Knut Nøkleby. Årsberetning for 1991 – 1992 ble opplest og godkjent. Årsberetningen gjengitt i sin helhet annet sted i Bulletin nr. 5. Et enkelt og oversiktlig regnskap forelå fra kassereren, og viste at klubben hadde innestående på konto kr. 9.233 , pr. 2.10.1992.

Regnskapet ble godkjent av årsmøtet.

VALG: Formannen Svend antydet at han godt kunne tenke seg avløsning da han hadde mye å bestille i sin nye jobb og at også ventet familieforøkelse utpå nyåret! Da det ikke kom noe konkret forslag på andre til jobben, lovet Svend å ta en ny periode mot at vi andre også lovet å ta en tørn når behovet var tilstede! HUSK DET ALLE SAMMEN! (REF.' kommentar.)

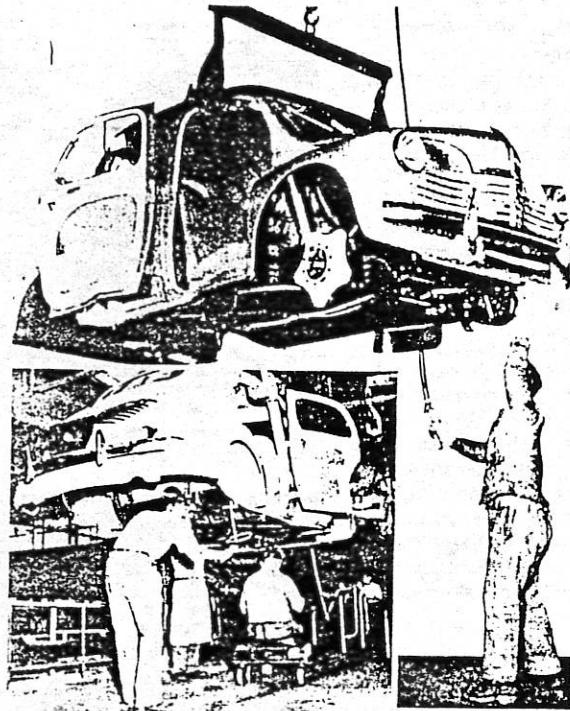
Siden det etterhvert kommer nya medlemmer med "nyere" – gamle Renaulter, kom det forslag om en burde velges som spesiellt skulle ta seg av denne interessegruppen.

VALGT BLE: Erik Lund. (Se forsida i BULL.)

forts. side 13

DE GAMLA TROTJANARNA, - RENAULT 4 CV, forts. fra side 10

Automobil



Frankrikes "Folkvagn" hade en hel del gemensamt med sin tyske motsvarighet. Det uppenbara är ju svansmotor och den bulliga formen med separata skärmarna. Förutom det så var 4CV delvis uppbyggd på samma sätt som en Volkswagen. Bl.a. så byggdes karosserna på en i sig bärande bottenträplatta. Nedan ser vi hur alla monteringsställ är bra...



Alltnog, när Mercan var fixad så återstod problemen med 4CV:n. Det gällde att inte blanda in polisen – vårt överlass skulle nog inte ses med blida ögon och vad skulle farfar säga...

Axel – som grävmaskinisten hette – visste dock på råd. I hans verkstad fanns både verktyg och en gammal 4 CV som vi fick ta delar från. Anders och jag började genast transplantera och rikta – när Axel kom tillbaka från bygget var Reanaulten åter körbar och vi tänkte fortsätta färden hem. Axel opponerade sig dock:

"Först ska bilen lackas, jag har en kompis som kan hjälpa oss. Kör efter mig, jag skabara hem och hämta lite hjälpmaterial.

Hjälpmedlen visade sig vara några flaskor whisky...

Kompsen var en f.d. flygplanslackerare som bodde i en ödlig del av Östergötland.

Hans hus var en kombinerad bostad och billackering.

Redan vid ytterdörren slog färg- och thinnerdofterna emot oss som en vägg. Att bo i ett sådant hus kunde inte vara nyttigt. Lacqueraren hette Olson och var en hyvens prick – men hade antagligen bott i huset alldeles för länge...

Samtidigt som Axel, Anders och jag började matta ned 4CV:ns lack så blandade Olson till färgen, pimplade whisky direkt ur flaskan och såde:

"Jag måste ha lite sprit, det motverkar mina thinnerskador och gör handen stadig. Det här blir en perfekt färg, din farfar kommer inte att kunna se att fronten är omvälvad."

Anders och jag var dock mycket tveksamma till Olsons förmåga. Hans berusning ökade i samma takt som spott-

loskorna hamnade i den färgburk som han rörde i under hela tiden som vi slipade och maskerade.

När bilen var klar för lackering var Olson så full att vi fick bärta honom runt bilen. Trots detta sprutade mannen med en robots precision.

Dagen därpå monterade vi ihop bilen efter lack. Olson hade rätt – det gick inte att se skillnad på den nya eller gamla lacken. Hur svårt han än hade det med doseringen av whiskyn så var det en jäkel på att blanda färg. Själv påstod han att resultatet till stor del berodde på färgens salivutspädning.

Detta var första och enda gången jag har mekat med en 4CV. Trots min ovilja mot svansmotorbilar så måste jag dock erkänna att detta var en ovanligt rejäl och välbyggd liten bil.

Efterföljarna Dauphine, R 4 och R 8 framstår som renare korthusen jämfört med 4CV:ns gedigna men lätt konstruktion.

Historik

Under andra världskriget förbjöds all utveckling av nya fordon hos Renault. Endast utveckling av gengasaggregat och anpassning av dessa till existerande bilar tillåts.

Trots att både de franska och tyska myndigheterna kontrollerade att detta efterföljdes så lyckades en handfull personer på fabriken utveckla en helt ny småbil mitt under kriget.

Edmond Serre – konstruktionsavdelningens chef – hade sett Porches "ur-bagge" på Berlinutställningen 1939. Serre tyckte att Porches koncept att bygga en liten och framförallt billig bil på verkade vettigt. Det var alltså ekonomiaspekterna som gjorde CV4:an till en svansmotorbil.

forts. side 12

DE GAMLA TROTJANARNA, - RENAULT 4 CV, forts. fra side 11

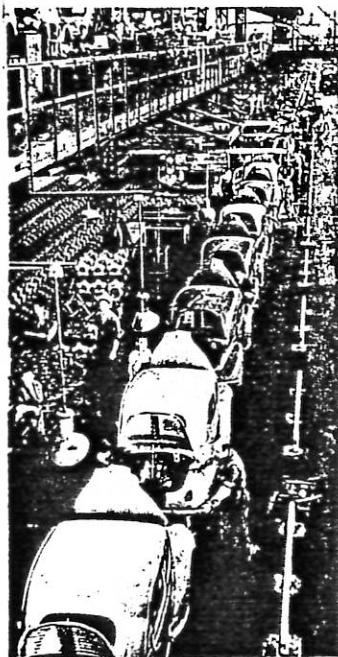
Automobil



Då som nu stansar man ut en hel karrossida på en gång.



Motorn var relativt avancerad med bl.a. kuggdriven kam.



Ovan rader av roliga Renaulter och till höger en samtida annons. Notera priset 5.475:-...

I december 1942 stod den första prototypen färdig. En ful liten tvådörrars bil med aluminiumkaross. Det var dock mycket utvecklingsarbete kvår. Motorn – en vattenkyld 4:a helt i aluminium – kokade på grund av dålig luftcirkulation. Den 4-växlade lådan – även den i aluminium – var svärväxlad. Drivaxlarna deformerades o.s.v.

Trots att Louis Renault själv ansåg projektet dödfött samit att den tyske "övervakaren" von Urach fått tips om att något otillåtet var på gång så fortsatte Serre & Co utvecklingsarbetet i löndom. Kriget måste ju ta slut någon gång, tänkte man och oavsett vem som vinner så måste det behövas små billiga bilar då.

17 mars 1944 rullade där för nästa "svartbygge" ut ur fabriken. Karosser var denna gång i stålplåt och mer lik den sluttigaste versionen. Fortfarande tvådörrars, men med 3-växlad låda och motorblock i gjutjärn.

20 augusti befriades fabrikerna. Planeringen av Renaults fredsproduktion kunde börja. I december 1945 hade CV4 blivit godkänd som projekt och den tredje, fyrdörrars prototypen började rulla.

Bilen hade också Renaults första variant på Gre'goires "stjärnhjul". Gre'goire hade tagit fram en hjulmodell som bestod av ett femuddigt nav i aluminium med stålbrostrumma och en fälgring. Renault tillverkade hela hjulet i plåt med nav, stålrumma, hjulstjärna och fälgring sammanskruvade.

På Parissalongen 1946 presenterades den färdiga bilen men det dröjde till 1947 innan produktionen startade. I likhet med de flesta bra grundkonstruktioner förändrades den inte mycket under sin livstid och de flesta modifieringarna gällde motorns effekt.

Den ursprungliga 4CV-motorn hade sidventiler och

utvecklade 19 hk. 1953 kom modell "1063" en 4CV modifierad för rally/racing med 42 hk och 115 km/tim i toppfart. 1956 kom dock en ännu starkare variant med 4- eller 5-växlad låda och toppfart på upp till 130 km/tim. Samma år fanns även en automatkoppling som tillval.

1958 var också ett revolutionerande år. Då ersattes stjärnhjulen av konventionella plåtfälgar av tallriksmodell. Bilen fick även ett konventionellt värmpaket som standard. Tidigare sköttes uppvärmningen genom att plåtluckor fälldes för kylfläkten och styrde varmluftens genom slangar och dörrtrosklar.

Bilhungern direkt efter kriget gjorde att CV4:an sålde mycket bra, men den var trots allt lite för trång för en barnfamilj med fler än 2 barn. Lösningen på detta presenterades 1955 och hette Renault Dauphine – i princip en vidareutveckling av 4CV.

4CV-modellens slutliga död kom 1961 då den ersattes av en lika liten och enkel, men rymligare bil – Renault 4. "Skrytbilen" hade nästan samma motor som 4CV. Det som skiljer är rotationsriktningen och därmed också växel, kamaxel och vattenpump. Denna motor tillverkades sedan långt in på 80-talet.

Att äga en 4CV

För att vara en bil med pendelaxlar så har 4CV ganska speciella hjulvinklar bak. I obelastat viloläge är cambern ca +0.5 grader. Fullt utfjädrade har bakhjulen ungefär samma positiva camber som en pendelaxlad VW-buss i viloläge. Vid hård kurvtagning kränger dock ytterhjulet till negativ camber istället för att som de flesta andra pendelaxlar, klättra upp och öka den positiva camber. Men man får betala för nöjet – bakhjulslagen är endast 15 mm breda och andra

änden av drivaxeln hänger i splinesen i drivknuten, så med lite böj och slit i knuten blir hjulen med tiden "relativt rörliga".

Därmed har vi också kommit in på "akilleshälarna". Trots att 4 CV är en mycket robust och tålig liten bil så har den dock två mycket speciella svagheter.

Vid hård kurvtagning kunde riktigt slitna exemplar av de tidigaste modellerna ibland tappa det bakre innerhjulet. Detta problem försvann dock redan 1950 då drivaxeln fick en annan utformning.

En annan svaghet är risken för kamdrevras. Detta fel uppstår dock endast om man inte byter motoroljan med rätt intervall. Med dagens oljor måste man byta motorolja inför varje säsong om man kör mindre än 300 mil om året. Får bilen rulla mer så skall oljan alltså bytas var 300:e mil. Med 50- och 60-talets oljor gällde 200 mil som intervall. Detta beror på att motorn får jobba ganska hårt, oljevolymen är endast 2 liter samt att oljefilter saknas. Däremot är oljeförbrukningen noll i en frisk motor.



8.000

EFTERKRIGS-RENAULT NU I SVERIGE
Börja sätta igång
Renault 4 CV är marknadens lägst prisbelagda 4-dörrars sedan.
5.475/-

Fredlund
FREDLUNDENS AUTOMOBILER AB
LÄRAREN 10, 111 30 LÄRAREN

ÅRSMØTE I CRN, 1992 - forts. fra s. 10

Resten av styret var ikke på valg. En del saker kom opp til diskusjon, bl.a. var det flere som gjerne ville få de nyere, gamle Renaultene fram i lyset. Derfor ble Erik Lund valgt til nettopp å ta seg litt av dette.

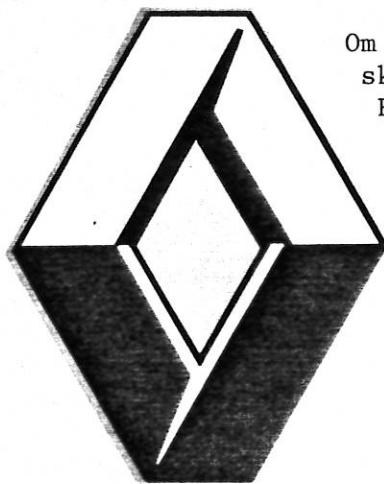
Det er jo allerede mange medlemmer som er av eiere av bilene vi tenker på, f. eks.: R4, R5, R6, ja hela rekka oppover R 15, R17 osv.

FAMILIMEDLEMMER? Det ble bekreftet at det er anledning til å være familiemedl. i CRN, - for kr. 50 pr. år. Forslag fra kassereren om å spille over Renaultfilm, som antagelig kan lånes, til video - som igjen kan lånes ut eller selges til CRN' medlemmer. God ide, - Olaf jobber videre med saken. Beskjed til Olaf herved gitt! Det ble notert stor interesse for at CRN skulle lage klubbartikler, pins, merker etc. for salg til medlemmene. I disse OL tider var det naturlig at pins ble spesielt nevnt. Det vil bli "arbeidet" med saken!

Erik Lund, - hadde forbindelser som kan skaffe komplett sett skjermer til R8, - ca, kr. 2.000 - Kontakt Erik - telefon 02 - 15 85 50, arb. eller pr. 02-844992.

Det ble bestemt at kontingensten blir som før, -uforandret kr. 150.

kn.



Om det fortsatt
skulle være noen
RENAULTENTUSIASTER
som ikke vet det?
HER ER DEN NYE
ROMBEN!

KLIPP HER

Fra VOLVO personbiler AS har vi mottatt en melding, en oppdatering på nyhetene i Norge. Renault Espace, - DEN ORGINALE FLERBRUKSBILEN, som Renault selv kaller den! Bilen kan nå kjøpes i Norge, også som varevogn. Bilen selger dobbelt så mye som samtlige konkurrenter tilsammen i Europa!

RENAULT CLIO, - i en klasse for seg! Bilen ble introdusert på det norske marked ifjor. Clio er en av Europas mest solgte bil, uansett klasse.

RENAULT 19 - som mange allerede kjenner har blitt enda bedre bl.a. med servo-styring som standard på alle modellvarianter.

Det virker som Volvo tar Renault på alvor nå også i Norge. Budskapet lyder:

"Renault satser for fullt i Norge". I dagspressen har vi lest at det satses på ny "egen" Renaultavdeling hos Volvo i Oslo. Den skal visstnok komme på nyåret. - Det vil sikkert bli populært for gamle og nye entusiaster!

Nederst på siden har vi kopiert av en svarkupong, som vi tar som en selvfølge, at Volvo Personbiler Norge A.S.- ikke vil innsigelser imot! Benytt kupongen og vi lovet at du mottar interessant stoff om nye Renaultmodeller i Norge.

2. SKADINAVISKE RENAULT TREFF - 1992.

Som nevnt i BULLETIN nr, 4 gikk arrangementet av stablen 3. - 5. juli på VIK CAMPING utenfor Hønefoss. Referenten fra treffet er bortreist, men vi kan fortelle til de av CRNs medlemmer som ikke fikk anledning til å være med: DET BLE EN KJEMPEMØNSTRING AV FINE RENAULTER.

Det var ikke mange modellvarianter av de eldre Renaultene som ikke var representeret. Ialt startet 55 ekvipasjer, med fyldig deltagelse fra Danmark, Finland og Sverige. Løypa gikk i spesielt vakre omgivelser og var en attraksjon i seg selv. Siden treffet gikk over to dager ble det tid til sosialt samvær, noe vi har inntrykk av er populært. Et RENAULTTREFF er selvfølgelig sosialt i seg selv, - men noe utover bare bil er på sin plass!

NESTE ÅR, - DA MÅ DET BLI EN SKIKKELIG RENAULTKARAVANE FRA NORGE TIL DANMARK!

SVARKUPONG

JA TAKK, Jeg vil gjerne vite mer om disse Renault-modellene: (Sett kryss)

Renault 19 Renault Clio Renault Espace

Navn:

Adr.:

Postnr.

Sted:

Klipp ut og legg kupongen i en konvolutt. Konvolutten sendes til Renault Kundeservice, 1411 Kolbotn.



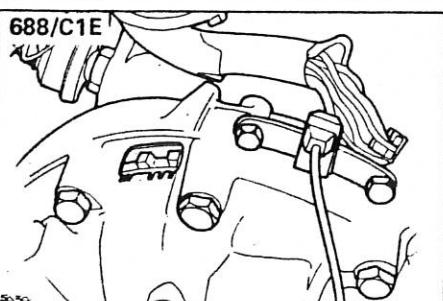
CLUB RENAULT NORVÉGE

5/92 - side 14

Autodata

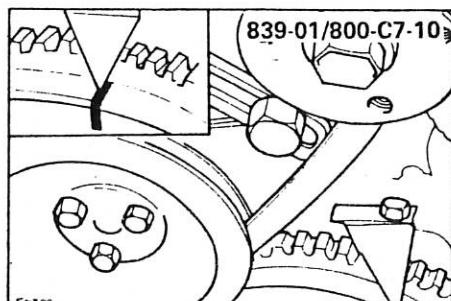
RENAULT

Model	R4 TL (112C)	R4 (R1128)	R5L (R1220)	R5L (R1220)	R5L (R1221) R5L (R1391)	1 2 3 4 5
Engine specially tuned for:						
Year	1986-88	1976-88	1972-85	1972-85	1972-81	
Engine	Code C1C 708	688/C1E	839-01	839-01	800-C7-10	6
No. of cylinders	Type 4/OHV	4/OHV	4/OHV	4/OHV	4/OHV	7
Capacity (Fiscal-Germany)	cm ³ 956 (949)	1108 (1100)	782 (755)	782 (755)	845 (839)	8
Compression ratio/Octane	:1/RON 8,3/91	9,5/98	8,5/91	8,5/91	8,5/91	9
Output	kW (DIN HP) rpm 30 (41) 5750	25 (34) 5000	36 (SAE) 5200	36 (SAE) 5200	26 (36) 5500	10
Ignition system	Type SZ	SZ	SZ	SZ	SZ	11
Ignition coil	Make Sev	SEV	SEV	SEV	SEV	12
Voltage betw. terminal 15 & earth + with o without ballast resistor V	Type —	91685	—	—	—	13
Ballast resistor	Ohms —	—	—	—	—	14
Primary resistance	Ohms 1,45	1,45	1,45	1,45	1,45	15
Distributor	Make Ducellier	SEV	Ducellier	Ducellier	Ducellier	17
	Type R268/C52	R244 ¹	R286/R220	R284	R275	18
Contact breaker gap	mm 0,4	0,45	0,4	0,4	0,4	19
Dwell angle	° (%) 54-60 (60-66)	54-60 (60-66)	54-60 (60-66)	54-60 (60-66)	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	o	23
Basic timing	° Engine/rpm 4±1/700	6±1/700 ²	0±1/700	4±1/700	6±1/700	24
Advance checks	° Engine/rpm —	—	—	—	—	25
	° Engine/rpm —	—	—	—	—	26
	° Engine/rpm —	—	—	—	—	27
Centrifugal advance	° Engine/rpm 11-15/2000	0-4/1200	8/2000 ¹	0/1300	12/2000	28
(without vacuum and basic ignition timing)	° Engine/rpm 18-22/2500	14-18/2650	10/3000 ²	15/2300	14/3000	29
	° Engine/rpm 32-36/4500	22-26/5500	26/3360 ³	22/3600	18/5000	30
Vacuum check + advance o retard	+	+	—	—	—	31
Range ° Engine	13-17	22	—	—	—	32
Starts mbar	96	133	—	—	—	33
Ends mbar	513	479	—	—	—	34
Spark plugs	Make Champion	AC	Champion	Champion	Champion	35
	Type L92Y	42FS	L87Y	L87Y	L87Y	36
Gap mm	0,6	0,6	0,6	0,6	0,6	37
Battery	V/Ah 12/28	12/45	12/28	12/28	12/28	38
Starter motor	Make Ducellier	Femsa	Paris-Rhone	Paris-Rhone	Ducellier	39
	Type 6291-6185	MTA12,19 900	D8E74	D8E74	6291-6185	40
Starting voltage V	—	—	9	9	—	41
Lockdraw A/V	300/6	260	350/6	350/6	300/6	42
- at lower voltage A/V	—	—	—	—	—	43
Alternator/Regulator	Make Ducellier	P.Rhone	P.Rhone	P.Rhone	P.-Rhone	44
Alternator	Type —	A 12 R 11	A 12 R 11	A 12 R 11	—	45
Output at engine speed A/V/rpm	35/13,5/2500	35/13,5/2500	—	35/13,5/2500	35/14/2500	46
Voltage regulator Type	—	—	—	—	—	47
Regulated voltage V	13,4-14,4	13,4-14,4	13,4-14,4	13,4-14,4	13,4-14,4	48
Notes		1981- ¹ R280 ² 10±1/700	R220=	110/2000 ² 22/3000 ³ 26/3360		49 50 51 52 53 54



4 3 2 1 →

1-3-4-2

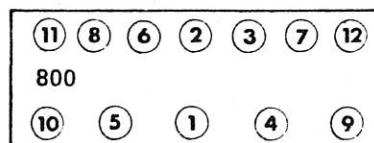
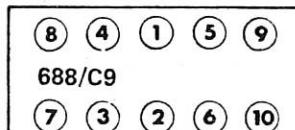
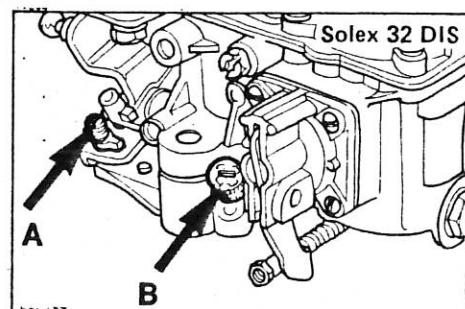
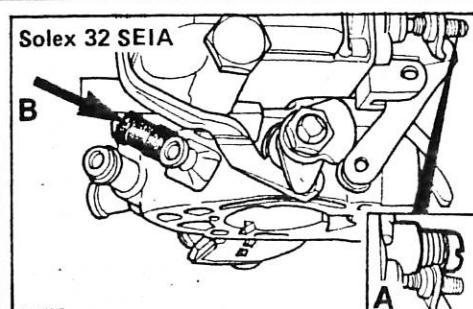


CLUB RENAULT NORVÉGE

RENAULT

Autodata

55	R4TL (112C)	R4 (R1128)	R5L (R1220)	R5L (R1220)	R5L (R1221) R5L (R1391)	Model
56						Engine specially tuned for:
57						Year
58						
59	1986-88	1976-88	1972-85	1972-85	1972-81	
60	C1C 708	688/C1E	839-01	839-01	800-C7-10	Engine Code
61	0,15 (6) o	0,18 (6) o	0,15 (6) o	0,15 (6) o	0,15 (6) o	Valve IN [o cold] mm ($\frac{1}{100}$ in)
62	0,20 (8) o	0,25 (8) o	0,20 (8) o	0,20 (8) o	0,20 (8) o	clearance EX [+ hot] mm ($\frac{1}{100}$ in)
63	—	6,5-9,2	11,5	11,5	11,5	Compression pressure bar
64	3,5/4000	0,7-3,5	2,4	2,4	2,4	Oil pressure bar / rpm
65	—	—	0,9	0,9	0,9	Radiator cap bar
66	82	82	82	82	82	Thermostat opens at °C
67	—	9,5x625	9,5x825	9,5x825	9,5x825	Drive belt size a) Alternator mm
68	—	—	—	—	—	b) PAS-AC mm
69	3-5	3-5	5,5-6,5	5,5-6,5	5,5-6,5	Drive belt tension a/b mm
70	Zenith	Solex	Solex	Solex	Solex	Carburettor / Injection system Make
71	28 IF	32 SEIA	32 SEIA	32 SEIA	32 DIS	Type
72	700±25	700±25 ²	700±25	700±25	700±25	Idle speed rpm
73	1,5±0,5	2,0-2,5 ¹	2,0-2,5 ¹	2,0-2,5 ¹	2,0-2,5	CO level at idle speed Vol. % CO
74	300	500	500/300	500/300	500/400	HC level at idle speed ppm
75	60	60	60	60	60	Oil temperature °C
76	—	—	—	—	—	Fast idle speed rpm
77	—	—	0,6-0,7	0,6-0,7	0,6-0,7	Choke valve gap mm
78	—	0,9	—	—	—	Throttle valve gap mm
79	0,17-0,27	0,17-0,26	0,17-0,26	0,17-0,26	0,17-0,26	Fuel pump delivery pressure bar
80						Filling capacities
81	3,25	3,25	2,75	2,75	2,75	Engine with filter Litres
82	1,8	1,8	1,8	1,8	1,8	Gearbox 4/5 speed Litres
83	—	—	—	—	—	Automatic (refill) Litres
84	—	—	—	—	—	Differential Litres
85	6,3	6,3	5,8	5,8	5,8	Cooling system Litres
86	Tightening torques in Newton metres - for lb.ft. conversion see inside cover.					
87	55-65	55-65	55-65	55-65	55-65	Tightening torques Nm
88	■ 20 min	■ 20 min	■ 20 min	■ 20 min	■ 20 min	Cylinder head Stage 1
89	● 150 min	● 150 min	● 150 min	● 150 min	● 150 min	Stage 2
90	55-65	□	□	□	□	Stage 3
91	—	55-65	55-65	55-65	55-65	Stage 4
92	—	—	—	—	—	Stage 5
93	55-65	55-65	55-65	55-65	65	Stage 6
94	35	35	35	35	35	Main bearings
95	50	50	40	40	50	Big end bearings
96	—	18	15-20	15-20	15-20	Flywheel
97	50-60	48-60	50-60	50-60	50-60	Spark plugs
98						Road wheels
99	o	o	o	o	o	Wheel alignment - front
100	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1	Load positioning (see page 3) o unladen
101	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	Toe-in (N/Neg = toe-out) mm
102	1°±30'	1°±30'	0°-1°	0°-1°	0°-1°	deg
103	13°+0/-1°	13°+0/-1°	6°+0°/-1°	6°+0°/-0°	6°+0°/-1°	Camber deg
104	13°40'±30'	13°40'±30'	13°40'	13°40'	13°40'	Castor deg
105		1981--	1981-1,0-2,5	1981-1,0-2,5		King pin inclination (KPI) deg
106		1650±50				
107		21,0-2,5				
108						Notes



BIL**markedet**

RENAULT 18 TS

Selges i deler

02-644790 08-15 Bøe

DIV. NYE DELER:

Clutch wire 7701348493
----- 7700585084
Tannstaggfor 7701454694
----- 7701455251
Gear sinn. 7700554257
DrivakselerRI 6 7700250,257
Stempelringer 70-76-77 mm
Drivakselman. 7001457539
----- 7001013273
----- 7001200694
Spylerpumpe(hånd) 7001003891

GORDINI 1255

Brukte stempler 74 mm

" BILLIG" OK!

02-644790 08-15 Bøe

RENAULT R17 TS TIL SALGS. BILEN ER I DAGLIG DRIFT, NYE NYTT. SELGES HØYST-BYDENE. RING FOR NÆRMERE INFO!

02 - 15 85 50 arbeide og
06 - 84 49 92 privat - ERIK LUND

DIVERSE DELER TIL ELDRE RENAULTER SELGES

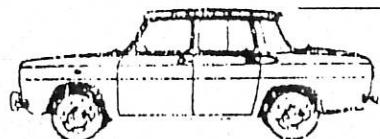
R8/R10 - calippersett bak (Bepik) nye
kr. 1.000

R17, 77 mod. og nyere - h.forskjerm
kr. 1.000

R4 , 2 stk. nye lykteinnsatser, kr. 400

NYE VINTERDEKK, 145-15, 4 st, kr. 1.200 -

ØNSKES KJØPT TIL
RENAULT R16 TX:
GRILL/FRONT M/DOBB.
LYSKASTERE. - RING
09 - 89 18 33, -
Borge



RENAULT 8-64

Selges 3500,-

02-644790 08-15 Bøe

RENAULT 8 S FRONT

Selges komplett

02-644790 08-15 Bøe

RENAULT 8 S

Komplett inst.bord
02-644790 08-15 Bøe

ØNSKES KJØPT:

Defekt motor R 17-20 TL
02-644790 08-15 Bøe

TIL SALGS GRUNNET PLASSPROBLEMER-- PASS
PÅ - FORNUFTIGE PRISER KAN PÅREGNES !!!

1958 mod. 4 cv.m med endel deler,
nesten komplett.

1973 mod. 15, komplett og kjørbar.

1972 mod. Estafette, komplett (russeb.)

BILENE STÅR I TRYSIL - RING ANDREAS AKRE
064 - 51 2 34

R 16 TL, 77 mod. delebil (lite rust) skade
h.foran, kan rep. - bra motor.

R 20 TL. 78 mod. delebil, kan repareres.

Bilene er tilsalgs - ring Robert Olsen
07 - 55 90 86.

RENAULT 4 CV, 1955 MOD. VURDERES SOLGT!

Bilen er kompl. men det er
endel rust. Interessert? -

Ring Arne S. Andersen, 3090 HOF -
telefon 033 - 58 520

Ring ERIK - t. 02.158550 a. 06.844992 pr.

