CRN

CLUB RENAULT NORVEGE

CLUB RENAULT NORVEGE

BULLETIN NR. 5 /94.

All round!

(Perfekt også til weekend-turene)

Med baksetet nede tilbyr Renault 6 hele 900 l bagasjeplass. Skreddersydd for dem som ønsker en all round bil i økonomiklassen!

Forhjulsdrift / Radialdekk / Elektrisk oppvarmet bakrute / 5 dører / Variabelt interiør / Uavhengig fjæring på alle hjul / Torsjonsstaver / Vekselstrømsdynamo / Rattlås / Barnesikre dørlåser / Kontrollys for håndbrekk, choke og bremsesystem / Skivebremser foran / Ingen smørepunkter / Hermetisk lukket kjølesystem / Nordisk klimaanlegg / Service over hele Europa

RENAULT 6

Forhjulsdrift fremfor alt

Renault-modellene tilfredsstiller alle krav i gjeldende EØF-direktiver. Directions de Bruxelles No. 220 og Geneva Regulations Cap. I C.I. No. 15

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

CRN

CLUB RENAULT NORVÉGE

ØNSKER ALLE SINE MEDLEMMER OG
ANDRE GODE FORBINDELSER EN
GOD JUL og ett
GODT NYTT ÅR.

EN LITEN HILSEN FRA KLUBBEN TIL DEG - ET RYKENDE FERSKT KLISTREMERKE TIL
R E N A U L T E N!

ÅRSMØTE 1994 - 29. NOVEMBER 1994 PÅ MOTOR-MUSEET, STRØMMEN STORSENTER.

Årsmøtet ble avholdt i Motormussets fine møte-sal som klubbene, som har andeler i museet kan låne gratis.

Frammøte var rimlig bra, m en det burde selv-sagt vært flere.

Møtet ble avviklet i ro og fordragelighet uten de store sensasjonene. Etter møtet var det lagt opp til hyggekveld med gryterett, kaffe og fin sjokoladekake. Med litt sponsing fra klubb kasse kom det hele i havn med en 50 lapp. Det tror vi ingen hadde noe å si på?

Utførlig referat fra årsmøtet vil følge senere.

KONTINGENTEN FOR 1995 - VEDLAGT GIRO.

KASSA VÅR ER NOKSÅ SKRAPET TIL BUNNEN OG VI SENDER DERFOR MED EN GIRO FOR 1995.

HÅPER DU LEGGER DEN HELT ØVERST I BUNKEN, - FORAN STRØMREGNINGEN, OG BETALER VED FØRSTE ANLEDNING. DET HJELPER GODT PÅ FOR OLAF - DET KOSTER Å DRIVE CRN OGSÅ - .

MEGET VIKTIG: DU MÅ HUSKE Å AJOURFØRE FØLGENDE:

ADRESSE, TELEFONNUMMER OG OPPLYSNINGER OM BILEN/BILENE! BRUK TALONGEN PÅ GIROEN!

DESVERRE ER VI BLITT NØDT TIL Å STRYKE NOEN MEDLEMMER FRA LISTA. DET SKYLDES GANSKE ENK-ELT AT VI IKKE HAR MOTTATT KONTINGENTEN FOR 1994. DETTE PÅ TROSS AV AT VI HAR MINNET OM DETTE OPPTIL FLERE GANGER.

DET BETYR SELVSAGT IKKE AT VI IKKE VIL HA DEG SOM MEDLEM, OG VI REGNER MED AT DET ER EN FOR-GLEMMELSE. DU ER SELVSAGT VELKOMMEN TILBAKE SOM MEDLEM, GI OSS BESKJED - OG DU FÅR TIL-SENDT NY GIRO.

HAR DU EN RENAULTVENN SOM SAVNER BULLETIN, SÅ FORTELL HVA SOM KAN VÆRE ÅRSAKEN!

BIL markedet

RENAULT 4CV/DAUPHINE ØNSKES KJØPT.
RING MEG PÅ 70 25 32 01 (Normann)

TIL ALFA ROMEO ALSETTA HAR JEG KOMPLETT SENKESETT (NYTT) TILSALGS FOR KR. 800.
HAR OGSÅ 4 STK. ORG. ALUMINIUMSFELGER, TO MED BRA DEKK - SAMLET KR. 1500

NYOVERHALT RENAULT R5 ALPINEMOTOR TILSALGS KR. 5.000. - KAN OGSÅ BRUKES I R8/R10

RENAULT R5 ALPIME TURBO 84 MOD. TIL SALGS. BLÅ MET. MEGET PEN OG GOD - MÅ SEES OG PRØVES - TURBO INTERCOOLER - LETT TRIMMET - GÅR MEGET BRA - PRØV SELV!

PRISANT. KR. 45.000 - ring SAURO -22461885.

RENAULT 20 TS ØNSKES KJØPT.
RING 612 39258 (Ola)-

BILLIG R10 - kr. 1.000 TILSALGS.
MÅ HENTES I OSLO - Ring NEVELAND - 22143818

RENAULT BRUKSBILER TIL SALGS:
FUEGO TX/81 MOD. NYE SKJERMER, MÅ LAKKERES.
kr. 12.500
R18 STASJONSVG. DIESEL, GRØN MET. 160000 KM
kr. 25.000
R5 GTL/82 MOD. BLÅ - 80000 KM.
kr. 8.500

Trenger du noe av dette, så ring meg på 321 22824 eller 24044 - JAN-

---

Ingen flere annonser denne gangen, men kos de med annonsene fra Frankrike annet sted i BULL

1995

KALENDER

DET ER FORTSATT FULL VINTER OG VI SKRIVER FORTSATT 1994. LIKEVEL ER DET ALLEREDE NÅ PÅ PLASS MED EN LITE EN PÅMINNELSE OM AT NY SESONG STÅR FOR DØREN.

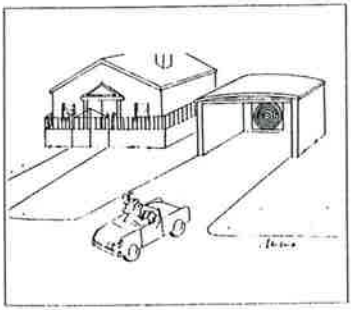
4.-5. mars 95	Salgsmesse for littertur, modeller og leketøy. (se egen annonse.)
14. mai 95	Lastebil/varebillløp med start fra Motormuseet, Strømmen. (- 30 år eller eldre)
Juni	CRN tradisjonelle årstreff.
Juli	Skandinavisk Renaulttreff i Sverige?
August	Treff til tusen?
September	STRØMMENLØPET 1995.

Vi kommer selvsagt tilbake med mere konkrete opplysninger etterhvert som ting faller på plass. - Erfaringene fra tidligere år tilsier at det er klokt å forberede seg i tide.

Salgsmesse for litteratur, modeller og leketøy, 4-5 mars 1995

I forbindelse med at vi skal avholde salgsmesse på MOTORMUSÉET STRØMMEN STORSENTER den 4 og 5 mars 1995 ber vi om at dette blir kunngjort i Deres aktivitets-kalender. På grunn av begrenset plass har vi satt en ramme rundt "vareutvalget" til kun å omfatte litteratur, modeller og leketøy. Vennligst spesifiser omfanget av "vareutvalget" slik at vi slipper og avvise andre selgere.
Vi vil også lage en med mere deltaljert annonse.
Plassleien er satt til kr 300,- for begge dager, eventuelt kr 200,- pr dag.
Publikum betaler vanlig inngangsbilett som pr dato er kr 30,-. Utstillingsplassene vil være betjente slik at klubbene kan gi informasjon og profilere sine aktiviteter.

Nærmere informasjon på tlf. (+47) 63802310, kl. 17.00 - 20.00



MOTORMUSEET STRØMMEN STORSENTER

I HELGENE (LØRDAG OG SØNDAG) ER DET VANLIG AT DE INNVOLVERTE KLUBBENE TAR SIN TØRN I TUR OG ORDEN. VÅR KLUBB VAR TILSTEDE EN HELG I SLUTTEN AV JULI OG EN HELG I SLUTTEN AV NOVEMBER. NESTE TØRN FOR CRN BLIR:

22. - 23. april 1995.

PASSER DET FOR DEG DA? - RING KNUT SNAREST. 613 - 30 060.

Club Renault Danois boutique

Renault modeller

Solido

Renault 40 CV Landaulet	1926	1:43
Renault 4 CV cabriolet	1954	1:43
Renault 4 CV	1954	1:43
Renault A110	1970	1:43
Renault A310 4 cyl.	1972	1:43
Renault Clio	1990	1:43
Renault Clio 16S	1991	1:43
Renault Espace	1991	1:43
Renault Twingo	1992	1:43
Renault Twingo soltag	1992	1:43
Renault Twingo soltag (åbent soltag)	1992	1:43
Renault Clio Williams	1993	1:43
Renault Clio Rally	1993	1:43
Renault 5 Maxi Turbo	1985	1:43
Renault A110 Rally (Monte Carlo)	1973	1:43
Renault 4 CV Rally	1954	1:43
Renault Espace (Coca Cola)	1991	1:43
Renault Express (Brand bil anhænger)		1:43
Renault Trafic		1:43
Renault Trafic Ambulance		1:43
Renault Savtem Brandbil		1:43
Renault 4X4 Brand		1:43
Lille Lastbil		
Renault 4 CV Police		1:43
Renault 4 CV Van		1:43
Lukket side ruder, som service vogn		
Renault Espace Gendarmerie		1:43
Renault Tank vogn		1:43
Renault FN hvid presenning last-vogn		1:43

Norev

Renault 8	1963	1:43
Renault 8 Gordini 1300		1:43
Renault 8S	1969	1:43
Renault 8	1965	1:43
Renault 8 Major	1966	1:43
Renault 8 Automatic	1966	1:43
Renault 8 Police		
Norev modeller der er på vej		
Renault 3&4 i 16 varianter		1:43

Onyx

Williams-Renault Prost og 1:24	1:43
Williams-Renault Hill og 1:24	1:43
Williams-Renault Senna og 1:24	1:43

Mini Champ

Williams-Renault Prost	1:43
Williams-Renault Hill	1:43

Maca Dam Mini

Renault Corlette 1 Tons Lukket varebil (kun 3 stk. til både)

Vitesse

Renault 4 L		1:43
Kommer snart.		
Renault Twingo	1993	1:43
5-6 varianter, meget flotte		
Renault Laguna V6 TXE	1994	1:43
Renault Safrane V6 RXE	1994	1:43
Renault Safrane V6 Baccara		1:43
Renault Safrane V6 Biturbo		1:43

RIO

Renault Tipo X Berlina	1907	1:43
Renault Marne Taxi	1910	1:43
Renault 40 CV Torpedo	1923	1:43
Renault 40 CV Sport	1923	1:43

Verem

Renault A110 Cabriolet	1966	1:43
Renault Floride Cabriolet	1959	1:43
Renault Floride Hardtop	1959	1:43
Renault 30TS	1978	1:43
Renault 25	1984	1:43
Renault 18	1980	1:43
Renault Clio	1992	1:43
Tour de Corsa		
Renault 4 Van Brand		1:43
Renault 12 Break Brand		1:43
Renault Clio Gendarmerie		1:43

Solido

Renault Lastbilsættevogn		1:50
Renault Safrane	1992	1:18
300 KR		

Priserne på modelbilerne

Solido	95,- kr. pr.stk.
Vitesse	150,- kr. pr.stk.

Norev og Verem ved vi endnu ikke priserne på, men de er nok omkring 200 - 400 Kr. pr.stk.

Onyx	110,- kr. pr.stk.
Mini Champ	180,- kr. pr.stk.
RIO	200,- 225,- kr. pr.stk.
Maca Dam Mini	225,- kr. pr. stk.

Alle priser er med moms, men uden forsendelse.

RIO - Norev og Verem kan der ofte være lang leverings tid hvis vi er uheldige.
Dette er et forsøg på at stable en rigtig clubbutik på benene, så jeg håber i vil benytte tilbudet og bære over med mig hvis i ikke får de bestilte biler lige hurtigt hver gang. I er velkomne til at ringe hvis der er nogle spørgsmål.

Peer Sabat
Dyrlægegaardsalle 20
3660 Frederikssund
47 38 43 19

RENAULT I NORGE 1922-1927

ART. NR. 2 - FRA TOR IVAR VOLLA

Etter å ha blitt reklamert for i en årrekke i tiden rundt 1. verdenskrig, blir det brått stille rundt Renault fra 1922 av. Dette hadde flere årsaker. I hjemlandet Frankrike hadde det nye Citroën kommet på offensiven, mens resten av landets bilindustri virket temmelig uinspirert, teknologisk sett. Renault var for sin egen del størknet i konstruktiv konservatisme: De holdt fortsatt på termosifonkjøling og radiator bak motoren, som var adskilt fra girkassen osv. Og så kom den amerikanske invasjonen av biler som var bygget helt i stål og etter Fords moderne produksjons-metoder. Citroën var først frampå med å adoptere dette også, ikke bare i Frankrike, men i hele Europa.

Hadde ikke Renaults økonomi vært like stabil som renommeet de hadde opparbeidet seg, er det ikke godt å si om de hadde overlevd 1920-årene. Med unntak av en eneste modell var type-utvalget fra Billancourt direkte kjedelig, og den modellen var den gigantiske og uselgelige 40 CV, det mest aristokratiske kjøretøyet som noensinne har rullet under Renault-emblemet.

Her i Norge var heller ikke inspirasjonen på topp. A/S Auto begynte å behandle Renault som et stebarn i merkeutvalget sitt. Det skyldtes at firmaets frankofile grunnleggere var ute av bildet, til fordel for Cathinco Bang. For Bang var det Dodge for alle penga, nesten bokstavelig talt. Dodge fikk helsides reklamer i motorbladene hver måned, Minerva fikk

småreklamer like ofte, mens Renault bare fikk være med i samleannonsene som firmaet ga ut hver jul, pluss en avrivningskalender som ble utgitt i 1924. På lastebilsektoren forsvant Federal ut (til Øivind Holtan), og som en halvhjertet erstatning kom Graham inn.

Men samtidig åpnet Johnsen & Heitmann bilverksted i Thomas Heftyes gt. 48 i Oslo, og det faktum at de i reklamen spesialiserte seg på Dodge, Minerva og Renault gir ihvertfall en pekepinn om en slags avtale med A/S Auto. Helt til midten av 1928 reklamerte verkstedet for de franske bilene.

Allerede i 1924 var det imidlertid helt slutt på A/S Autos reklameomtale av Renault, og i norsk bilsport viste ikke merket seg etter 1921, til tross for tidligere gode resultater. Det er mulig at leveringsforholdene har vært vanskelige, for i slutten av 1925 glimtet A/S Auto til med en pressemelding om "Renault-biler atter på lager". Salget kan heller ikke ha vært helt elendig, for samme år fantes det 106 personbiler og 32 lastebiler fra Billancourt på norske skilter, hvilket betyr at Renault var det 20. mest utbredte merket i landet. Men når hovedimportøren hevdet å ha levert 300 Renaulter hit lenge før dette, betyr det en hurtig redusert bestand rett etterpå - eller at A/s Auto har fart med sterkt overdrevet skryt!

Nei, det var først og fremst motorpressens redaksjonelle linje som påminnet publikum om Renaults eksistens. I disse årene

besøkte Norsk Motorblad Billancourt-verkene og bilutstillingene i Paris, de presenterte 40 CVs bakre vindsjerm og 6 CVens ballongdekk som forbilledlige, og de dekket til og med en Afrika-ekspedisjon med Renault terrengvogner (enda Citroën og Fiat hadde foretatt slike tidligere). De får også med at en Marne-drosje blir plassert i Invalidemuseet sammen med den jernbanevognen som Versailles-traktaten ble undertegnet i.

I 1926 begynte Norsk Motorblad å besøke den årlige bilutstillingen i København. Den snaut tilmålte presentasjonen av Renaults stand er omtrent det eneste som omtales av merket dette året, og da hjelper hverken rosende ordelag eller at en 40 CV har satt ny 24-timers rekord. En statistikk fra juni dette året viser at det på dette tidspunktet fantes 140 norskregistrerte Renaulter, alle bilkategorier inkludert. I følge en eldre NVK-oversikt skal en av dem fortsatt finnes i landet.

Fra København-utstillingen i 1927 viser både Norsk Motorblad og konkurrenten "Motorliv" bare bilder, de gidder ikke engang å nevne merket i teksten. For journalistene var Citroën og Mathis de interessante bilene fra Frankrike. Renault var tilsynelatende ikke lenger et merke å regne med i Norge.

Men i april 1927, nettopp som alt ser svartest ut, kommer en kort pressemelding som gir grunnlag for ny optimisme: "Repræsentationen for Renault automobiler er overtat av Renault

5194 - side 8

autoimport, Disponent Ing. Paul de Roger". Det var på høy tid, for A/S Auto hadde bare tre år igjen før firmaet gikk i likvidasjon.

De Roger hadde allerede 14 års erfaring i bransjen, bl.a. med å gjøre Norge til det største markedet i Europa for de eksklusive motorsyklene fra Henderson og å lede Auto-Centralen. Han holdt til i annen etasje i Kongensgt. 6 i Oslo (sjøfartsbygningen) "hvorfra oplysninger gis og 1927-modellen kan prøvekjøres". Medio April flyttet firmaet over gaten, til nr.7. De Roger gikk løs på markedet med friskt mot. Allerede måneden etter begynte reklamene å dukke opp igjen, og der ble det annonsert fire forskjellige personbilmodeller.

Helsidesreklamer var dyrt dengangen også, så resten av året ble framstøtet dempet ned til faste rubrikkannonser. Mot slutten av 1927 fantes det av Renault 152 personbiler (inkludert drosjer), 32 lastebiler og 1 buss innregistrert på norske skilter, tilsammen 185 biler. Merket var nå nr. 22 på registreringsstatistikken og den fjerde vanligste europeeren etter Fiat, Citroën og Opel.
De siste årenes negative tendens var ihvertfall i ferd med å snu!

Tor Ivar Volla

5'94 - side 9

(fra 1922)

Renault-fabrikkene i Billancourt.

Under Kristiania kommunedelegations ophold i Frankrike for nogen tid siden, besøkte den flere av Frankrikes største industrielle bedrifter som ei verdenskjendte saavel paa grund av sin mønstergyldige organisation som paa grund av sin produktion.

Blandt de besøkte bedrifter maa specielt nævnes Renaultfabrikkene i Billancourt, som ansees for de største i Europa.

Renault's navn er det ledende i den franske automobilhistorie, og de lette automobiler som utgik fra hans verksted hørte allerede ved sin tilsynekomst til Frankrikes bedste og erobret alle de første pladse ved de store internationale automobilveddeløp indtil 1907.

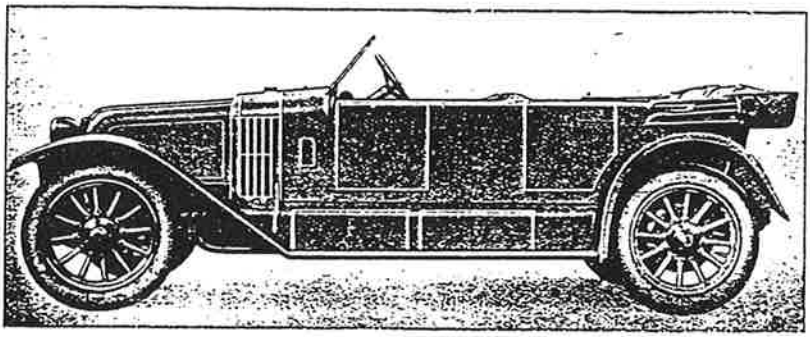
Fra dette aar av ophørte Renault med at delta i disse konkurrancer, da han hadde bestemt sig til for fremtiden helt at ofre sig for studiet og konstruktionen av billige vogner som kunde faa en stor utbredelse istedenfor væddeløpsautomobiler, der nødvendigvis kun interesserer et faatal. Det var hans sportslige seire som gjorde det store publikum bekjendt med kvaliteten av hans fabrikat og som senere sikret ham en trofast kundekreds.

I 1898 anla Louis Renault sin første fabrik, som man endnu kan se midt i det store fabrikkompleks som nu er beliggende ved Seinen. Hans første automobil fra denne tid besad allerede hovedkjendetegnene for de nuværende og var saa genialt konstruert at hele den tids automobilkonstruktion blev paavirket av den.

I 1905 begyndte firmaet Renault konstruktion av droschebiler, og fik i en talrik konkurrance bestillingen paa de tusener av droschebiler som fremdeles anvendes i Paris, og hvis styrke og holdbarhet enhver Pariserbesøkende har kunnet beundre.

Det er endvidere firmaet Renault som efter længere tids forsøk netop har indført paa markedet en ny type droschebiler der i løpet av kort tid skal erstatte den uopslitelige forgjænger, som man agter at ombygge til smaa varevogner som endnu vil yde gode tjenester.

Arealet av Renaultfabrikkene som i begyndelsen kun var 300 m.² utgjør nu 600 000 m.² bebygget grund, og mens fabrikkens personale i 1898 kun bestod av 60 arbeidere, beskjæftiger den idag mere end 16 000 personer efter under krigen at ha beskjæftiget næsten 25 000.



Et av hovedtrækkene ved Renaultfabrikkene har altid været deres bestræbelser for at gjennemføre sin uavhængighet, det vil si selv at sørge for at fabrikere alle dele og gi avkald paa fremmed hjælp. Det er paa denne maate at deres egne smelteverker, stoperier, jern- og staalverker etc. efterhvert har utviklet sig. Det samme er tilfældet med karosserifabrikkene, som nu utfører alt nødvendig arbeide like til slipning og pudsning av glas.

Renault's fabrikker ydet fædrelandet de største tjenester under krigen, og de blev helt omlagt for at tilfredsstille hærens behov. Vi skal her kun minde om de tusener av lettere tanks som utgik fra Renaultverkstedene, og som kom til at spille en saa stor rolle for det endelige resultat.

Efter krigens slut blev Renaultfabrikkene straks omlagt for fredsfabrikation, der før krigen hadde lagt beslag paa hele deres virksomhet Til

5 gu - side 10

branchene personautomobiler, lasteautomobiler og aeroplanmotorer blev der imidlertid ogsaa tilføiet fabrikation av landbrukstraktorer tillikemed av det forskjellige materiel for kommunalt bruk.

Renaultfabrikkenes fabrikation bestaar først og fremst av den praktiske 10 hk. person-vogn, hvorav tusener er i bruk over hele Frankrike og i utlandet hvor de overalt skattes paa grund av sin holdbarhet, de smaa vedlikeholdsomkostninger og den enkle styreindretning, som altid har været det store merkes mest fremtrædende egenskaper.

Endvidere av de nye modeller personvogner: 12 hk. 4 cylindrede, 18 hk. 4 og 6 cylindrede, og endelig 40 hk. 6 cylindrede store luksus- og væddeløpsvogner. Renaultbilene er utstyrt med alle moderne indretninger, specielt et udmerket fjærsystem og rum for alt nødvendig verktøi og alle reservedele indbygget i karosseriet, tillikemed hundrede andre praktiske enkeltheter som gjør Renaultvognene behagelige, elegante og sterke.

Renaultbilens elegante linjer har holdt sig, idet den dog er blit paavirket av dagens smag. Ved den sidste luksuskonkurrance i Monte Carlo hjemførte saaledes en 6-cylindret Renault den store ærespris, og det i konkurrance som var baade stor og skarp.

Over 100 000 Renault-vogner er i bruk hele verden over, og mange av dem som er over 15 aar gamle gjør fremdeles god tjeneste. Hvad lastebiler angaar saa har Renaultfabrikkene været de første til at indse at for hver industrigren passer en speciel model. Det er i forstaaelsen herav at de for sine forskjellige typer, som varierer fra 500 til 8500 kg.s bæreevne med mellemliggende typer paa 1200 kg 3 og 5 tons, har konstruert de mest forskjelligarted karosserier for transport av de forskjelligste var sorter, foruten de talrike modeller for kommuna virksomheter som: »Søppelvogner«, »Brandvogner »Sprøitevogner«, »Feievogner«, »Tipvogner«, »Omn busser« etc., som man kan se i de fleste franske bye

Foruten disse automobiler leverer fabrikker ogsaa benzinlokomotiver for 1 meters og norma sporede jernbaner, bensinmotorvogner, lokomotiv der drives med komprimert luft for grubedrift e

Endvidere fabrikeres baatmotorer og motor for industri og landbruk (fra ¾ hk. til 400 hk for bensin, raaolje og petroleum.

Denne lille oversigt vil gi læseren en idé o omfanget av denne store fabriks virksomhet, so i saa høi grad har bidraget til at gjøre den frans automobilindustri verdenskjendt.

Renaultfabrikkerne er i Norge repræsentert v A/S Auto, Linaaesgt. 1—9, Kristiania, som h levert ca. 300 av disse vogner her i landet.

Kaptein G. Otto Mejlænder

Generalsekretær i Kgl. Norsk Automobilklub
Automobilkonsulent. Autorisert Sakkyndig i alle Landets Politidistrikter.
Certifikater for Automobiler og Motorcykler. — Førerprøver
Bistand ved Indkjøp av Motorkjøretøier.
Skjøn, Taksering og Overslag.

Slotsgt. 14 (Hj. av Karl Johansgt.) - Telf.: Kontor 10393. Privat 44230

Disponent Carl Simonsen.

Foto 1922

Norsk Motorblad 1923

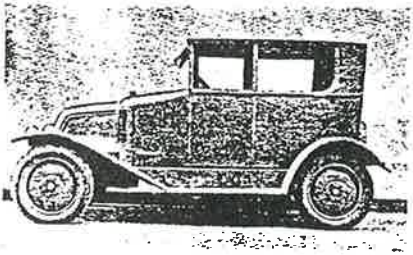
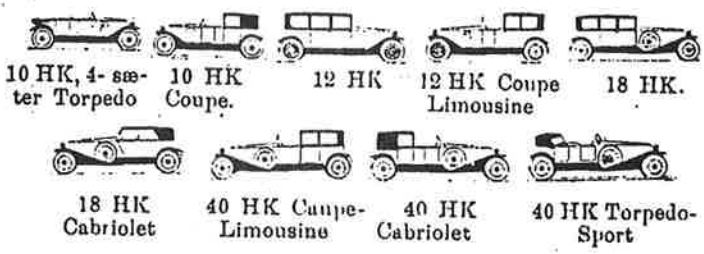


Fig. 1. En 6 HK. Renault med «Pneus Confort».

Lars Fuglevand

Kjørte løp med Renault.

5 gv. - side 11



Renault-modeller.

Renault tiltrækker altid en stor skare beundrere, og intet er naturligere. Firmaet utstiller en mængde typer fra 6 til 40 hk. og vi vet ikke bedre raad, end at vi faar vise vore læsere dem alle i rad og række. At gjøre forskjel vilde være uretfærdig mot den enkelte.

FRA PARISUTSTILLINGEN 1923

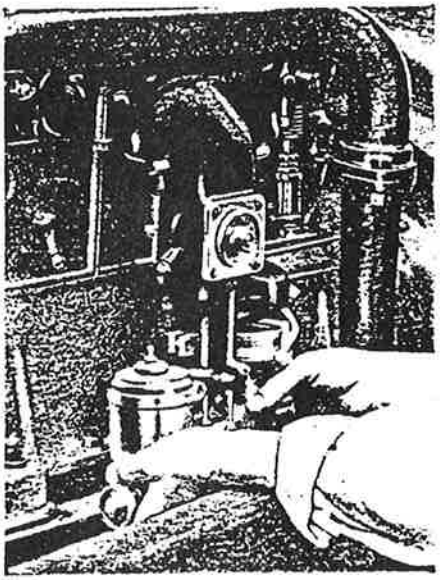
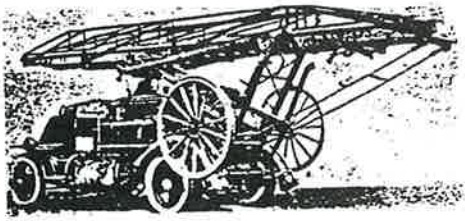


Fig. 8.

Alle Renaults konstruktioner udmerker sig ved sin store enkelhet.

Fig. 8 viser demonteringen av den nye forgasser. Den er overordentlig enkel. Det er tilstrækkelig at skrue ut skruen A, vippe op boilen B og ta ut naglen C, hvorefter man har forgasseren og alle dens organer ute.

Forøvrig staar firmaet Renault i en særklasse med en uendelighet av de forskjelligste nyttevogner,

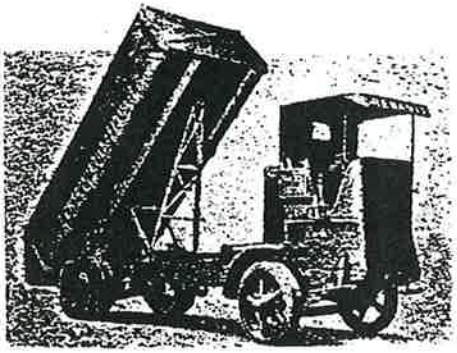


Renaults kombinerte stige- og sprøitevogn. — Kraft til samtlige redskaper leveres av motoren.

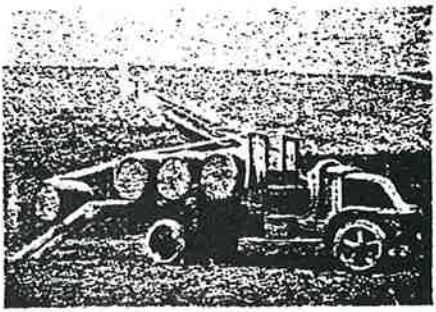
tildels ogsaa av helt ny konstruktion. Vi nævner saaledes dets utnyttelse av tractorprincippet for

En Renault-tractor med tilhænger.

almindelig gatetrafik (se fig.) samt vanlige tractorer for landbruket og for kanontransport ved artilleriet, hvorved skytset ogsaa kan kjøres utenfor de banede veier, selv i ulændt og tildels sumpig terræng.



Stor Renault tipvogn.



Vogn specielt konstruert for transport av tønder.

Desember 1922

Aktieselskabet AUTO

Lindtmannsgate 1—3 Kristiania

representerer de anerkjendte bilmerker:

DODGE
MINERVA
RENAULT
— og
FEDERAL
lastautomobiler

samt de bekjendte

NORTH EAST ELECTRIC CO.
selvstarter og lysanlæg

Stort lager av
reservedeler, rekvisita og gummi.

Chaufførskole og reparationsverksted.

Benzinstation og olie.

Telefonnr: 43 66 — 43 67

AKTIESELSKABET AUTO KRISTIANIA

Telegramadresse: „NIELAUTO"

Desember 1923

5/94 - side 13

AUTOMOBILES MINERVA

MINERVA

vandt
Iste PREMIE I BENZINPROVEN
ved K. N. A. C.'s jubilæums-løbene 1923. Nye modeller, saavel 4- som 6-cylindrede vækker til liv igjen i pænere og interesserte kredse indenfor bilismen i Norge.

RENAULT

De nye modeller av dette verdensberømte mærke har vakt berettiget opsigt. Modeller fra kr. 9000 HK.

FEDERAL

lastebiler er almindelig anerkjendt som de mest solide paa markedet.

Enelforhandlere for Norge

A/S AUTO

Lindtmannsgt. 1—3 · Kristiania.

Telefoner 43 66 - 43 67. Telegramadresse »Nielauto«

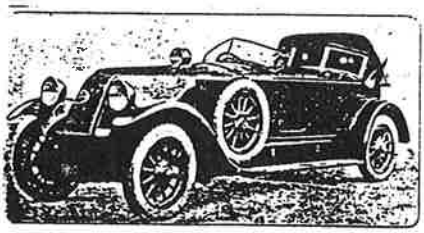


Fig. III. *En elegant løsning av bakskjærmsproblemet.*

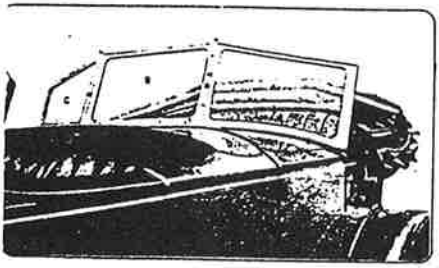
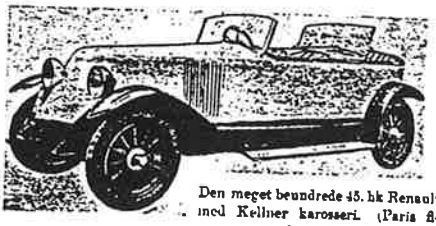


Fig. IV. *Samme konstruktion som paa fig III. — Skjærmen er meget effektiv.*

Desember 1924

En viss forenkling i chassienes konstruktion gjør sig gjældende, hvilket i særdeleshet vises paa de mindre vogner. Typiske eksempler herpaa er Delages og Renaults smaa modeller. Hvad fjærene angaar raader forvirring. Endel gaar fra



Den meget beundrede 45. hk Renault med Kellner karosseri. (Paris største karosserifabrik).

cantileverfjærene, andre tar dem op igjen. Siden man fik vite at Rolls-Royce paa sin nye model som vil bli omtalt i næste nummer, har forlatt netop dette system, mener mange at der ikke længer foreligger nogen grund til at sysle med denne fjærtype.

Trækhjulene mister tilhængere for hvert aar, men Panhard og Renault holder fremdeles paa dem. Apropos Renault, har denne fabrik frembragt en stor reisevogn, som har et særdeles tiltalende ydre. Firmaet holder vist paa, at radiatoren skal ligge bak og ikke foran motoren, men den skyter nu ikke længer opover motorskjoldet, hvorfor man knapt længer lægger merke til placeringen. Den nodvendige luft for kjølingen trænger ind ved siden av motoren.

FRA PARISUTSTILLINGEN 1925

5/27 - side 14.

Sahara gjennemkjørt paa 36 dage med en let vogn.

Den franske løitnant *Estienne* har utført en meget smuk bedrift, idet han med en 3,7 hk. Renault gjennemkjørte strækningen fra Paris til Tchad paa 11 dage, heri indbefattet overfarten over Middelhavet. Løitnant Estienne, som stadig selv sitter ved rattet i sin vogn, er nu ankommet til Algier. Han har gjennemkjørt 18 000 km. paa delvis daarlige veier, delvis i en ufremkommelig orken, paa 36 dage, hvilket svarer til en gjennemsnitsdistance paa 500 km. pr. dag.

Efter at ha gjennemkjørt Sahara fra nord til syd, naadd Niger-floden ved Niamey, og derefter østpaa til Fort-Lamy paa den anden side Tchad-sjøen, kjørte løitnant Estienne tilbake imot Niger, naadde Kotonou i Dahomey, Bamako i Sudan, gjennemkjørte derefter paany Sahara i motsat retning, og naadde endelig Middelhavet ved Alger.

Denne præstation, som er utført uten specielle forberedelser og med forcert kjørsel, beviser i fuldt maal, saavel mandens kolossale energi som materialets holdbarhet. Men man maa paa en gang være automobilist og kjende de strækninger, der her er tale om, for virkelig at kunne sætte sig ind i bedriftens omfang. april 1927

1926

Renault seirer i den franske konkurance for flyvemotorer.

For nogen tid siden indbod den franske stat til konkurrance for flyvemotorer til civilt bruk og opstillet 2 000 000 frc. i præmier.

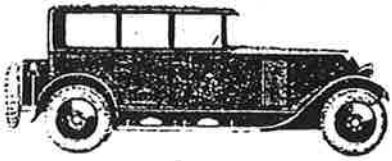
Der blev anmeldt 13 motorer hvorav 5 trak sig tilbake før provene begyndte. Disse bestod av ikke mindre end 30 bremseprøver, hver paa 8 timers varighet, foruten en flyveprove paa 2 timer.

Kun 4 motorer fuldførte provene herav var 2 Renault, en ventilløs Panhard-Levassor og en Lorraine-Dietrich. Første præmie blev tilkjendt Renault, og 2den Panhard-Levassor. Ekstrapræmien for lethet, økonomi og liten luftmotstand blev vundet av Lorraine-Dietrich.

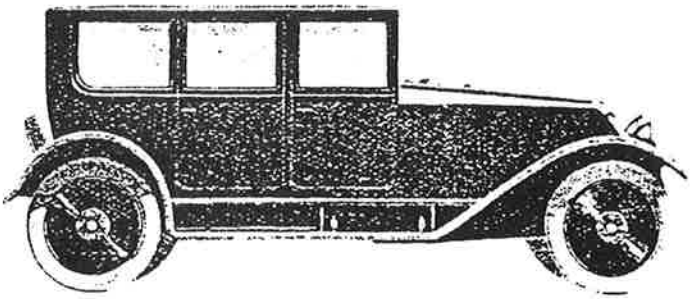
Den seirende Renaultmotor har 12 cyl. i V form. 134 × 180 mm. boring og slag og utviklet under provene 420 HK. ved 1500 omdr. pr. min. Vekten uten tanker og radiator men inkl. bensin for 5 timer var 2.5 kg pr. HK.

Renault.

Fra utstill. i København i 1927.



Renault



8,1 Sk. HK. Renault, et typisk eksempel paa fransk elegance. (1926)

Annonse fra 1927

Annonse fra 1927

5'94 - side 16

RENAULT AUTOMOBILIMPORT

DISP. PAUL DE ROGER
OSLO

søker velindførte forhandlere i alle byer for de igjennem 18 aar i Norge velrennomerte

RENAULT

Lette personvogner
Luxus- og Drosche-biler.

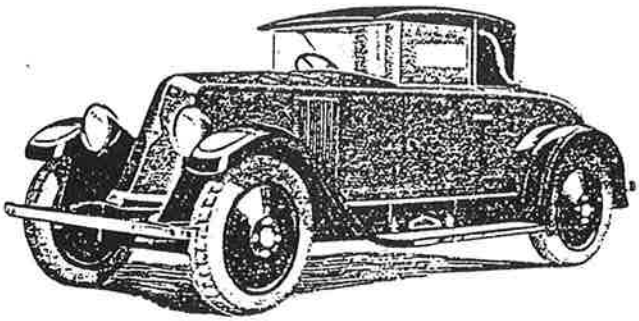
4 - sæter de Luxe
kr. 5,000

All Weather
2—3 sæter
kr. 5,750

Rute- og Lastebiler
Omnibusser

10 45 Sedan
kr. 7,500

6 cyl. 15 45 de Luxe
kr. 9,000



Den rette vogn til ethvert oiemed. til den rette pris.
1927-modeller aapne og lukkede paa lager.

Generalagentur for Norge:

RENAULT AUTOMOBILIMPORT

DISP. ING. PAUL DE ROGER

Kontor og utstilling Kongensgate 7 . Telefon 22685

Ann. fra mai 1927 - flott!

ÅRSBERETNING FOR CLUB RENAULT NORVEGE 1993 -1994

Styret har bestått av følgende:

Formann	Svend Dahle
Nestformann	Knut Nøkleby
Kasserer	Olaf Danielsen
Styremedlem	Erik Lund
Varamedlem	Aage Svarthoel

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

Utsendelser: 4 Bulletiner har sett dagens lys i klubbåret. Bulletin nummer 5 er under bearbeidelse.

LMK: samarbeidet går som det skal, men LMK forsikringen burde ha vært mer brukt av klubbens medlemmer. kontaktmenn i klubben har vært Halvard Nyland og Olaf Danielsen.

Medlemsstatus: Pr. november nærmer vi oss 200 medlemmer, en pen økning fra fjoråret.

Treff og Møter. CRN har vært aktive dette året

- 2 Garasje treff April/Oktober Hadeland
- 2 Trondheims treff April/Oktober
- Årstreff Trondheim Juni
- Treff til Tusen August
- Klubb stand Automania Sjølyst
- Andel/deltagelse Motormuseet Stømmen
- Deltagelse skandinavisk Renaultmøtet Finland
- Deltagelse Vemdalen Sverige

Volvo Norge Avdeling Renault Samarbeidet går som det skal, vi takker Ebbestad for sin velvillighet

Voltigeur Det har i perioden vært stillstand, dog er forgasser skaffet tilveie.

Ny klubblogo Styret har godkjent ny logo.

Økonomi Regnskapet viser tallene, medlemskontigenten har vært som tidligere

Generelt Styret oppfatter klubben som " liten og sunn" og ønsker å fortsette på tilsvarende vilkår.

Bærum 29 november 1994

Svend J Dahle
Styrets Formann

NY KLUBBLOGO! SOM KANSKJE NOEN ALLEREDE OBSERVERTE PÅ FORSIDEN BULLETIN NR: 4/94 ER LOGOEN ENDRET NOE. HVORFOR? - FORDI NÅ SKAL DEN VÆRE "RIKTIGERE". IKKE SÅ STORE FORANDRINGENE OG FARGENE ER SELVSAGT DE SAMME.
VI HAR VÆRT HELT UTSOLGT PÅ KLISTREMERKER, MEN DET VIL RETTE SEG NÅ. VI VENTER NY FORSYNING FØR JUL.
VI KAN TILBY MERKER FOR PLASSERING PÅ INNSIDEN AV VINDU, MEN VI FÅR OGSÅ NOEN FOR PLASSERING UTENPÅ, F.EKS. PÅ KAROSSERI ELLER LIGNENDE.

RENAULT - DATA 1970

Antall ansatte:	123.000	(+ 7.000)
Omsetning:	ca. 13 milliarder n.kr.	(+ 23%)
Produksjon:	ca. 1.200.000 (totalt)	(+ 20%)
	1.064.000 (personbiler)	
	ca. 150.000 (varebiler)	
Eksport:	670.000	(+ 30%)
Markedsandel, Frankrike	31%	(+ 3%)
Dagsproduksjon:	ca. 5.200 biler	

RENAULT NORGE A/S 1970

Omsetning:	5.018 biler	(+ 20,25%)
Markedsandel:	7,14%	(1969:4,24%)
Salgs- og servicestader:	ca. 75	

BIL-MARKEDET I NORGE 1970

			(1969:)
1.	FORD (engelsk og tysk)	16,28 %	(19,39%)
2.	OPEL	12,97 %	(12,40%)
3.	VOLKSWAGEN	11,36 %	(21,50%)
4.	VOLVO	9,01 %	(9,30%)
5.	RENAULT	7,14 %	(4,24%)
6.	DATSUN	5,27 %	(3,07%)
7.	MAZDA	4,60 %	(1,96%)
8.	VAUXHALL	4,26 %	(3,36%)
9.	FIAT	4,04 %	(3,16%)
10.	SUNBEAM	3,10 %	(1,61%)
11.	AUSTIN	2,83 %	(2,15%)
12.	SAAB	2,74 %	(2,89%)
13.	PEUGEOT	2,55 %	(2,89%)
14.	MORRIS	2,52 %	(2,82%)
15.	SIMCA	2,29 %	(2,22%)

	Totallengde cm	Totalbredde cm	Totalhøyde cm	Spor cm: Foran	Spor cm: Bak	Akselavstand cm	Vekt: Foran	Vekt: Bak	Vekt: Totalvekt kg	Vendesirkel m	Vekt/ytelse kg	Maks. fart km/t	Bensinforbruk, liter
Renault 8	395	153	147	126	125	240	572	520	975	9,8	820	48	5.300	1108
Citroen, Amh 8	397	154	160	126	126	240	515	520	750	11,0	750	35	8.500	807
Ope 55	388	154	138	126	125	226	521	125	390	9,5	790	50	5.000	1108
BMC 1100	373	153	135	130	129	237	127	129		10,5	795	50	5.100	1066
Simca 1100	392	158	148	137	131	252	113	117	370	10,8	910	65	8.000	1118
Volkswagen 1200	407	155	150	131	135	240	116	122		11,0	760	41,5	3.900	1192
Volkswagen 1300	403	154	150	131	135	240	116	122		11,0	826	52	4.800	1285
Volkswagen 1302	406	158	150	137	135	242	116	122		9,8	885	52	4.800	1386
Ford Escort 1100	408	157	134	124	127	240	124	127	385	9,8	840	64	8.000	1088
Opel Kadett 1100	410	157	140	125	127	242	127	127	450	9,9	745	55	8.000	1079
Vauxhall Viva	411	164	134	130	130	248	130	130		10,4	817	60	5.500	1190
Datsun 1200	383	149	139	124	124	230			400	8,2	750	80	8.000	1171
Mazda 1300	379	146	139	121	118	228				8,0	780	78	8.000	1272
Fiat 128	395	159	142	130	130	244			370	10,3	770	80	8.000	1218

INGEN JOBB FOR LITEN INGEN FOR STOR!

Under dette mottoet ble innkallt til dugnad på garasjen på HADELAND, søndag 20.11.94.
Vi håpet på godt frammøte.
Det hele ble en ubetinget suksess og vi retter herved en takk til samtlige frammøtte! Ca. 10 CRN medlemmer i sving fra kl.10 til kl. 18 !

VI LAGET LOFT HVOR ALLE GAMLE DELER FIKK SIN PLASS. DET BLE FULLT! MEN VI KAN UTVIDE OM BEHOVET SKULLE VÆRE TIL STEDE.

ALT SKROT BL LEMPET PÅ BEDFORDEN OG KJØRT PÅ FYLLINGA:

SMÅ BILER ER PLASSERT UNDER LOFT OG DE ANDRE ER LAINET OPP PÅ REKKE OG RAD:

GODT HUMØR, GOD ARBEIDSLYST, - KAFFE OG VAFLER I RIKLIGE MENGDER. HVA MERE KAN EN ØNSKE SEG MITT OPPI EN MENGDE MED GAMLE RENAULTER.

CRN TAKKER FOR VEL UTFØRT JOBB!.

Til høyre, - tilsynelatene en smart måte å bespise små CRN medlemmer på!

RENAULT 6

Fra en liten brosjyre fra 1970. Antagelig beregnet for selgere. R6 i forhold til konkurrentene det var naturlig å sammenligne seg med.

5/94- side 19

SMÄCKER LITET BYGGE

VI TAKKER FOR MOTTATT BIDRAG TIL BULLETIN. ARTIKKLEN ER FRA ET SVENSK MOTORBLAD AV UKJENT OPPRINNELSE. ANTAGELIG FRA 1960/70 ÅRENE, SIDEN DET DREIER SEG OM GORDINIMOTOREN?

GERHARD SPÄTHS RENAULT

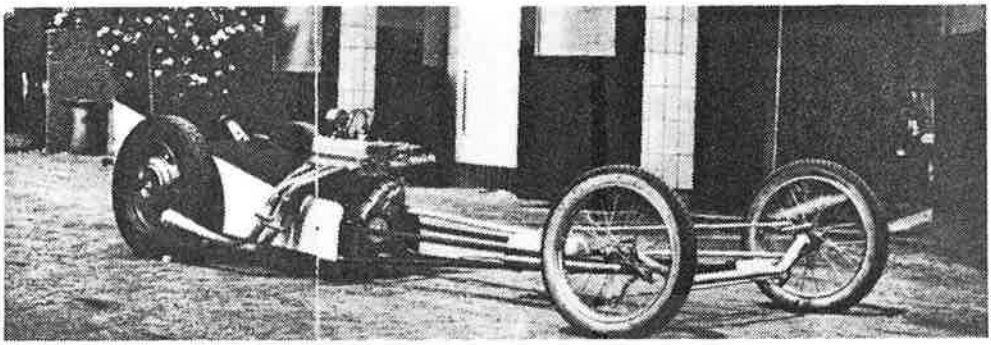
som har tillkommit med hjälp av välkände Harold "Strip Duster" Bull

Gerhard Späth är Renaultförsäljare i den lilla staden Ramstein — inte långt från Saarbrücken och franska gränsen. Tvärs över gatan har Gerhard Ramstein Auto-Sport Club, Tysklands pionjärklubb när det gäller drag racing. Så det är egentligen inte så märkvärdigt att det blev en dragster med Renaultmotor som blev det som fyllde ut all Gerhard Späths fritid. Förmodligen Europas (och världens?) enda Renaultdragster, ännu så länge.

■■■ En liten europeisk dragster är modellen tycker tyskarna. För att bygga, och hålla en sådan i skick behöver man inte en allt för svullen plånbok. En dragster som den som Gerhard Späth byggde kan vilken medelinkomsttagare som helst skruva ihop med litet händighet.

Det centrala i bygget är motorn, en 1256 cc Gordinitrimmad Renault. Med dubbla Weberförgasare utvecklar motorn 110 (Din) hkr men effekten skall upp avsevärt med kompressor till den kommande säsongen. Späth skall fodra ned motorn till 1100 cc och montera på Shorrockkompressor, så den kan gå i klassen upp till 1500 cc. (1100 cc plus 40 % volymtillägg för kompressorn.)

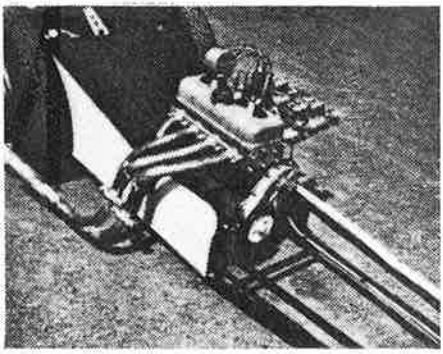
Som den är trimmad just nu, gör den mellan 11—12 sekunder i ET. Med kompressor och metanoldrift hoppas Späth kunna sänka tiderna med mellan 1—2 sekunder. Drömmen är att slå engelsmannen Harold Bull och hans kompressormatade BMC-dragster "Stripduster". Bull har själv inte försökt att hindra sin tyska kollega i dessa planer, tvärt om har han gjort allt för att hjälpa till att bli slagen. Det är nämligen den kände Harold Bull som har tillverkat och levererat ramen till Renaultdragstern, och måtten överensstämmer på millimetern med "Strip Dusters".



Ovan: Späths dragster med Renaultmotor utanför firmans verkstad i Ramstein — enda Renaultdragstern i Europa (och världen)?

T. v.: Gerhard Späth säljer Renault till tyska "Medel-Schmidt"-bilister i trakten av Ramstein, men gillar själv bättre att åka fort på stripen — med Renault!

T. h.: Närbild av den lilla vassa Gordinimotorn sedd från avgassidan.



5'74- side 20

Tredobbel seier til Renault i økonomiløpet

Artikkel hentet fra RENAULT REVY - 1980.

To Renault 5 og en Renault 18 med rekordlavt bensinforbruk.

Renault gikk i år igjen til topps i KNA/VG's økonomiløp. Det er ikke noe nytt. Nytt er det derimot at tre deltakende Renault-biler vant hver sin klasse. Et resultat som på alle måter understreker Renaults sterke stilling i driftsøkonomi.
Per Gunnar Nygaard og Jack Hassel vant klassen fra 1001 til 1150 ccm i Renault 5 TL med et totalforbruk på 0,4690 liter pr. mil. I klassen 1151 til 1300 ccm gikk 5 GTL på 0,4958 liter med Svein Erik Larsen og Arve Herstrøm ombord. Meget pene resultater som viser det de fleste allerede vet, at Renault 5 er en av de mest økonomiske biler som ruller på veien.

Dette er den Renault 5 TL som seiret i klasse 2 i økonomiløpet med et resultat på 0,4690 liter pr. mil, nesten 2,5 deciliter mindre enn nummer 2.

Den store «overraskelsen» kom imidlertid i klassen 1601 til 2000 ccm. Her stilte Stein Grøndal og Tor Halvorsen opp med Renault 18 GTS og vant med resultatet 0,5886 liter pr. mil i gjennomsnitt. Og selv om dette kanskje ikke var noen sensasjon for den som kjenner Renault 18's økonomiegenskaper, var det nok en rekke entusiaster og eksperter som ble forbløffet over at en så stor familiebil kunne kjøre en så lang og hard løype på godt under 0,6 liter på milen.

For hardt er det å kjøre denne økonomiprøven. Det er så langt fra noen søndagstur på «snille» flate veier. I år var løypa 670 kilometer lang. Bilene skal hele tiden holde oppgitte gjennomsnittshastigheter, og det er kontroller på hver eneste en av de 15 etappene løpet består av. Det vil si at det ikke er noen mulighet for luse-kjøring. Gjennomsnittsfarten for hele løpet er 55 km/t, og den deltaker som ikke klarer å holde den oppgitte gjennomsnittsfarten på en etappe får tillegg i drivstoff-forbruket.

Løpet startet i år i Oslo, med innkomst på Kongsberg. Da hadde deltakerene kjørt over Vassfaret, Norefjell, den bratte stigningen fra Rjukan til Gaustatoppen og på svingete grusveier i Telemark og Buskerud. Med andre ord en virkelig prøve for både biler og sjåfører.

5 GTL'en som Larsen og Herstrøm kjørte frem til klasseseier var også på mange måter en sensasjon. Bilen var nemlig en brukt-bil som hadde gått 70.000 km som firmabil for Securitas. Bilen var kjørt av et ganske stort antall sjåfører og ikke spart på noen måte. Det ble ikke gjort annet med bilen enn at den ble kjørt gjennom en skikkelig service. Resultatet ble altså under halvliteren i økonomi-løpet.

5/74 - side 21

To av suksessbilene fra årets økonomiløp, Renault 18 GTS og 5 GTL. Foran bilene, de som brakte dem frem til seier, fra venstre: Tor Halvorsen, Stein Grøndal, Arve Herstrøm og Svein Erik Larsen.

Mange stiller seg spørsmålet om resultatene i økonomiløpet er sammenlignbare med vanlig kjøring på norske veier. Svaret på dette er på mange måter ja. En hard løype med mange stigninger har vi allerede fortalt om. Bilene skal ellers være helt like de bilene som selges på det åpne markedet. Tekniske kontroller tar nøye for seg forgassere og hjullagere for å sjekke om det er benyttet annet enn de originale dysene i forgasserne, eller tynnere smørefett enn foreskrevet i hjullagere. Dekkene skal være standard og det er strengt forbudt å ha mer luft i dekkene enn det fabrikken anbefaler. Hvert lag består av fører og annenfører (kartleser). I tillegg er det en kontrollant med i hver eneste bil. Denne tredje personen har som oppgave å følge kontinuerlig med på hva førerne foretar seg, og notere hver minste detalj som avviker fra reglementet. Blant annet er det ikke tillatt å trille med bilen. Motoren må være tilkoplet hjulene hele tiden. Hver av kontrollantene skal veie like mye, slik at alle bilene har lik «last» 85 kilo er vekten på hver kontrollant. Veier kontrollanten mindre, blir det kompensert med sandsekker, slik at vekten er lik for alle.

Men det er klart at bak klasseseirene til Renault, står det også dyktige og rutinerte sjåfører. Både Svein Erik Larsen og Stein Grøndal har tidligere kjørt økonomiløp med SAAB. Per Gunnar Nygaard er imidlertid «gammel Renault-mann» i så vel økonomikjøring som i annen motorsport, og kjørte i år inn sin femte seier på rad med Renault 5 TL.

Illustrerende for den harde løypa er også treningsresultatene som oftest er nokså mye bedre enn hva som blir resultatet etter det harde økonomiløpet. Eksempelvis kjørte Stein Grøndal 18-bilen med så lavt bensinforbruk som 0,457 liter under trening, mens Svein Erik Larsen hadde presset sin Renault 5 GTL ned i 0,367 liter på blandet landeveiskjøring. Økonomiresultater det virkelig står respekt av.

KNA/VG's Økonomiløp 1980:

Klart lavest bensinforbruk i 3 klasser:

Kl. 2 (1001–1150 ccm) –	Nr. 1:	Renault 5 TL	0,4690 l/mil
	Nr. 2:	Citroën Visa	0,6018 l/mil
	Nr. 3:	Citroën Visa	0,6032 l/mil
	Nr. 4:	Citroën Visa	0,6066 l/mil
	Nr. 5:	Ford Fiesta	0,6301 l/mil
Kl. 3 (1151–1300 ccm) –	Nr. 1:	Renault 5 GTL	0,4958 l/mil
	Nr. 2:	Toyota Starlet	0,5835 l/mil
	Nr. 3:	Opel Kadett	0,6414 l/mil
	Nr. 4:	Ford Fiesta	0,6785 l/mil
	Nr. 5:	Datsun Cherry	0,7555 l/mil
Kl. 5 (1601–2000 ccm) –	Nr. 1:	Renault 18	0,5886 l/mil
	Nr. 2:	Honda Prelude	0,6441 l/mil
	Nr. 3:	Honda Accord	0,6660 l/mil
	Nr. 4:	Mazda 626	0,6752 l/mil

Renault 5 GTL ute i løypa. 70.000 kilometer som Securitas-bil hadde den gått for Svein Erik Larsen og Arve Herstrøm kjørte den fram til en meget klar seier.

5/74 - Side 22

Model		R12TS (R1177)	R12 Gordini (R1173)	R9/11 C/TC/GTC/TCE (L421)	R9/11 GTL/TLE (L42S/B37S/C37S) (E)	R9/11 TL/GTL/TLE (L422)
Engine specially tuned for						
Year		1972-80	1972-80	1982-88	1985-88	1982-88
Engine	Code	810-05	807-20	C1E (688)	C1G 700	C1J J715
No. of cylinders	Type	4/OHV	4/OHV	4/OHV	4/OHV	4/OHV
Capacity (Fiscal-Germany)	cm³	1289 (1280)	1564	1108 (1100)	1237 (1228)	1397 (1387)
Compression ratio/Octane	1/RON	9,5/98	10,2/98	9,25/98	9,2/98	9,25/98
Output	kW (DIN HP) rpm	45 (60) 5500	93 (125) 6250	35 (48) 5250	—	44 (60) 5250
Ignition system	Type	SZ	SZ	SZ	Renix	Renix
Ignition coil	Make	Ducellier	Ducellier	—	—	—
	Type	3920	2920	—	—	—
Voltage betw terminal 15 & earth	V	—	—	—	—	—
+ with o without ballast resistor						
Ballast resistor	Ohms	—	—	—	—	—
Primary resistance	Ohms	4-4,6	4-4,6	0,4-0,8	0,4-0,8	0,4-0,8
Distributor	Make	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier
	Type	R248/R280	R248	R335/D83	R 273	RE 007/207
Contact breaker gap	mm	0,4	0,4	0,4	0,45	—
Dwell angle	° (%)	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	54-60 (60-66)	—
Condenser capacity	µF	0,25	0,25	0,25	—	—
Ignition timing v BTDC n ATDC		v	v	v	v	v
o without + with vacuum		o	o	o	o	o
Basic timing	° Engine/rpm	0±1/800[1]	—	10/650[1]	6±1/625	4±1/625[1]
Advance checks	° Engine/rpm	—	—	—	—	2-5/650[2]
	° Engine/rpm	—	—	—	—	2-7/1550[3]
	° Engine/rpm	—	—	—	—	20-26/4050[4]
Centrifugal advance	° Engine/rpm	12-16/1600[2]	0/2000	0/1300	0/1100	—
(without vacuum and	° Engine/rpm	23-27/3000[3]	14-18/2300	11-15/2500	8-12/1800	—
basic ignition timing)	° Engine/rpm	34-38/4300[4]	27-31/5700	26-30/5000	28-32/5000	—
Vacuum check + advance	o retard	+	—	+	+	—
Range	° Engine	9-13	—	12-16	18-22	—
Starts	mbar	108	—	95	108	—
Ends	mbar	533	—	263	431	—
Spark plugs	Make	AC	Champion	Champion	Champion	Champion
	Type	42FS	N2	N9Y	N9Y	N9Y
Gap	mm	0,6	0,65	0,55-0,65	0,55-0,65	0,55-0,65
Battery	V/Ah	12/40	12/45	12/30	—	12/35
Starter motor	Make	Ducellier	Ducellier	Ducellier	—	Ducellier
	Type	6187	—	534029	—	534029
Starting voltage	V	—	—	—	—	—
Lockdraw	A/V	380/7	375/7	350/7	—	350/7
- at lower voltage	A/V	—	—	—	—	—
Alternator/Regulator	Make	Ducellier	P.Rhone	Ducellier	—	Ducellier
Alternator	Type	7022 0002	—	516 030	—	516 030
Output at engine speed	A/V/rpm	30/14/3000	—	61/13,5/3000	—	61/13,5/3000
Voltage regulator	Type	—	—	516023	—	516023
Regulated voltage [1]	V	13,4-14,4	13,9-14,3	13,5-15	—	13,5-15

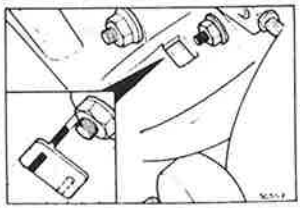
Notes

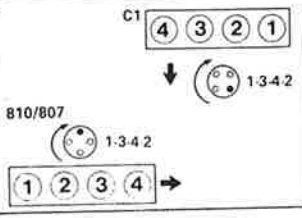
[1] Regulated voltage at alternator terminal B+ with battery under full load at engine speed (line 46)

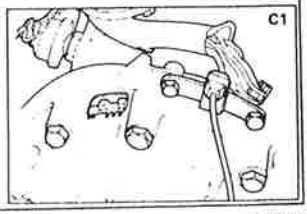
R280
[1]12±1/800
[2]0-2/1200
[3]14-18/2650
[4]22-26/5500

[1](CH)8/650

R207=
[1]3±1/625
[2]2-4/650
[3]4-6/1550
[4]21-26/4050







© Copyright Autodata Limited 1988

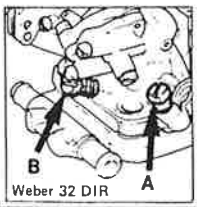
RENAULT

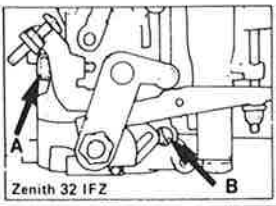
Autodata

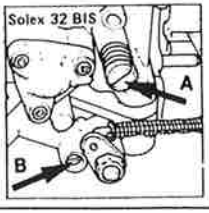
	R12TS (R1177)	R12 Gordini (R1173)	R9/11 C/TC/GTC/TCE (L421)	R9/11 GTL/TLE (L42S/B37S/C37 (E)	R9/11 TL/GTL/TLE
Model					
Engine specially tuned for:					
Year	1972-80	1972-80	1982-88	1985-88	1982-88
Engine	810-05	807-20	C1E	C1G 700	C1J J715
Valve clearance -IN [o cold]	0,15 (6) o	0,20 (18) o	0,15 (6) o	0,18 (7) +	0,15 (6) o
clearance -EX [+ hot] mm (1/1000 in)	0,20 (8) o	0,25 (10) o	0,20 (8) o	0,25 (10) +	0,20 (8) o
Compression pressure bar	12	12	—	—	—
Oil pressure bar/rpm	3,5	4,2	3,5	3,5/4000	3,5
Radiator cap bar	0,8	0,8	0,8	—	0,8
Thermostat opens at °C	82	82	—	—	—
Drive belt size a) Alternator mm	9,5x850	9,5x850	9,5x1150	—	9,5x1150
b) PAS-AC mm	—	—	—	—	—
Drive belt tension a/b mm	2,5-3	2,5-3	—	3-5	—
Carburettor/Injection system Make	Weber	Weber	Zenith	Solex	Solex
Type	32 DIR	45DCOE	32IF	32 BIS	32BIS
Idle speed rpm	750-850[1]	1000	650±25	625±25[1]	625±25
CO level at idle speed Vol. % CO	2,0-2,5	2,5-3,5	1±0,5	1,0-2,5	1±0,5
HC level at idle speed ppm	500	500	300	300	300
Oil temperature °C	60	60	60	60	60
Fast idle speed rpm	—	—	—	—	—
Choke valve gap mm	—	—	—	2,8[2]	—
Throttle valve gap mm	—	—	0,65	0,7[3]	0,75
Fuel pump delivery pressure bar	—	—	—	0,17-0,27	—
Filling capacities					
Engine with filter Litres	3	4,25	3,8	3,5	3,8
Gearbox 4/5 speed Litres	2	2	3,3	3,25-3,4	3,4
Automatic (refill) Litres	—	—	—	—	—
Differential Litres	—	—	—	—	—
Cooling system Litres	5	5,7	6,1	5,8	5,8
Tightening torques Nm	Tightening torques in Newton metres - for lb.ft. conversion see inside cover.				
Cylinder head Stage 1	55-65	70-75	55-65	55-65	55-65
Stage 2	■20 min	—	■20 min	■ 20 min	■20 min
Stage 3	●150 min	—	●150 min	● 150 min	●150 min
Stage 4	□	—	□	□	□
Stage 5	55-65	—	55-65	55-65	55-65
Stage 6	—	—	—	—	—
Main bearings	55-70	65	55-65	55-65	55-65
Big end bearings	45	45	35	35	45
Flywheel	50	50	50	50	50
Spark plugs	—	—	—	—	—
Road wheels	70	70	80	80	80
Wheel alignment - front					
Load positioning (see page 3) o unladen	o	o	o	o	o
Toe-in (N/Neg = toe-out) mm	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1
deg	0°10'Neg±1°	0°10'Neg±1°	0°10'Neg±10'	0° 10'Neg±10'	0°10'Neg±10'
Camber deg	1°±30'	1°30'	0°10'±30'	0° 10'±30'	0°10'±30'
Castor deg	4°	4°	2°30'±30'	2° 30'±30'	2°30'±30'
King pin inclination (KPI) deg	8°	—	13°±30'	13°±30'	13°±30'
Notes	[1]AT:625±25/D			Zenith 32 IF2 [1]650±25 [2]2,1 [3]0,75	

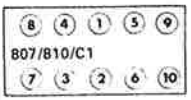
Note
1. lb.ft. conversion see inside cover
2. when symbols are shown against data, see special instructions on page 3.

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









©Copyright Autodata Limited 1987

5'94 - side 24

BULLETIN I 1994 - BULLETIN NR. 5/94.

VI NÆRMER OSS ÅRSSKIFTET OG DET ER NATURLIG Å SE TILBAKE PÅ ÅRET SOM SNART LIGGER BAK OSS.

DET BLE FEM BULLETINER I ÅR OGSÅ. DET ER LIKSOM DET VI HÅPER Å FÅ TIL. VI FÅR STADIG TILBAKEMELDINGER FRA MEDLEMMER SOM SETTER PRIS PÅ Å FÅ BULLETINEN. DET SETTER VI PRIS PÅ, DET ER ALLTID HYGGELIG Å FÅ LITT SKRYT!

FOR MANGE AV CRN`S MEDLEMMER, SOM ER SPREDT RUNDTOMKRING I HELE VÅRT LANGSTRAKTE LAND, ER DET SIKKERT DET ENESTE BINDELEDDE MED KLUBBEN. DET ER SYND, MEN DET MÅ KANSKJE BLI SÅNN.

SIDEN KLUBBEN BESTÅR AV MEDLEMMER MED GENERØ INTERESSE FOR RENAULT, PRØVER VI Å FÅ MED BÅDE RELATIVT GAMMELT OG NYERE RENAULTSTOFF DEN GRAD VI HAR TILGANG TIL DET.

SOM F.EKS. I DETTE BULLETIN HAR VI STOFF FRA 20 ÅRENE. HÅPER DETTE KAN BLI INTERESSANT Å LESE I JULEHELGA.

ELLERS FÅR VI STADIG TILBAKEMELDING OM AT KJØP/SALG RUBRIKKENE ER INTERESSANTE OG TIL NYTTE FOR MANGE. HER VIL VI GJERNE AT MEDLEMMENE BENYTTER MULIGHETEN MERE - OG HUSK AT DET ER HELT GRATIS. ET ANNET POENG ER JO AT DU VED SALG, NÅR DE SOM ER POTENSIELLE KJØPERE AV RENAULT. MANGLER DU NOE TIL DIN RENAULT, BØR JO MULIGHETENE SÅ ABSOLUTT VÆRE TILSTEDE.

OM RESPONSEN IKKE KOMMER UMIDDELBART, HAR VI MANGE EKSEMPLER PÅ AT DEN KAN KOMME VED EN SENERE ANLEDNING.

BULLETIN ER FORTSATT ET RENT AMATØRPRODUKT, OG DET VIL DET FORTSATT BLI INNTIL DET MELDER SEG KREFTER MED STØRRE AMBISJONER.
TROSS ALT SYNS VI AT BULLETIN HAR "LØFTET" SEG ET HAKK MED DET NYE FORMATET, - DET ER MANGE SOM HAR UTTALT DET!

BULLETIN ØNSKER ALLE SINE LESERE EN RIKTIG

GOD JUL

OG VEL MØTT I 1995, - VI ER TAKKNEMLIG FOR Å MOTTA STOFF OG ANNONSER.

red.

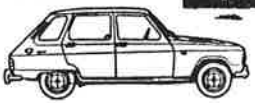
RALLYE MONTE-CARLO
27.-28.2.1978

service

RENAULT

après-vente

RENAULT 20
- har det din egen bil mangler



RENAULT 6

MOTOR:

Sylinderantall	
Boring mm	
Slaglengde mm	
Slagvolum ccm	11
Kompresjon	
HK (SAE)	
v/omdr./min	5,3
Maks. dreiemoment	8 k
v/omdr./min	3

OVERFØRING: Tørr én-plateclutch med membranfjær.

GEARKASSE: 4 synkroniserte gear. Utveksling: 1.:3,67 - 2.:2,05 - 3.:1,36 - 4.:1,03 - R.:3,

ELEKTR. UTSTYR: 12 volts batteri, 45 Ah. Vekselstrømsdynamo 30 A.

BREMSER: Skivebremser foran, trommelbremser bak.

STYRING: Tannstangstyring. Totalt utvekslingsforhold: 17,06:1.

FORHJULSOPPHENG: Uavhengig opphengte hjul med langsgående torsjonsstaver. Hydrauliske teleskopstøtdempere. Krengningsstabilisator.

BAKHJULSOPPHENG: Uavhengig opphengte hjul med tverrgående torsjonsstaver. Hydrauliske teleskopstøtdempere. Krengningsstabilisator. Langsgående svingarmer.

DEKK: 145 x 300. Radialdekk.

MÅL OG VEKT: Se neste side.

ROMMÅL: Bensintank ..... 40 l
Kjølesystem ..... 6,3 l

SMØRING: Oljeskift hver 5.000 km. Ingen smørepunkter.

YTELSE: Maks. hastighet ca. 135 km/t.

PRIS: .....

FARVEPROGRAM:

	Hvit 355	Rød 717	Giftgrønn 846	Grå met. 686
Renault 6	Rødt kunstlær	Sort kunstlær	Sort kunstlær	Rødt kunstlær

5/94 - side 25

CLUB RENAULT NORVÉGE

BIL markedet

Club des Amateurs d'anciennes Renault

mars 94

PETITES ANNONCES

VENTE DE VEHICULES

VV164 - RENAULT 4 CV de 1960 Prix: 11000frs
à remettre en route,n'a pas servi depuis 1985
couleur beige clair,pièces.
Mme FILLEUL 37,r du Doc. Conseil
27380 CHARLEVAL
Tél: 32 49 43 19

VV165 - RENAULT DAUPHINE Prix: 10000frs
R1090 de 03/58,70800kms,bon état général,
sellerie à revoir,freins,embrayage,amort. neufs
CT OK 10/96.
Mr MAVEL 2,r Corbineau 75012 PARIS
Tél: (1) 43 40 39 47

VV166 - MARTIN de 1992 Prix: 95000f
(réplique de la lotus seven) moteur 1900
culasse cosworth+ moteur 1600 état neuf.
Tél: (1) 39 57 75 73

VV167 - ALPINE A110 1600S 1972 Prix: faire offre
bon état général .
Mr MANCEL 30,r Ferdinand Buisson
78800 HOUILLES
Tél: (1) 39 57 75 73

VV168 - RENAULT 4 R1120 de 1968 Prix: 14000frs
Mr SETIEN Tél: (1) 42 05 40 72 44 49 21 57 (oise)

VV169 - RENAULT DAUPHINE de 1965
Tél: 74 97 73 73

VV170 - RENAULT 25 Limousine Prix:92000frs
52000kms,état impeccable,air conditioné,cuir noir
automatique,anthracite,av banquette AR,CT OK.
Mr DUBOURG 33,rdu Mesnil
76270 Neufchatel en Bray
Tél: 35 93 01 48

VV171 - RENAULT 12 GORDINI Prix: 30000f
76000kms, excellent état,bonne sellerie,4 gotti
Mr MOBILLION (dépt 02)
Tél: 23 54 05 31

VV172 - RENAULT DAUPHINE Prix: 18000frs
1963,45000kms,restaurée de A à Z,rouge,factures
à l'appui,modèle USA,12v,gros phares 1093,
possibilité envoi de photos.
MrGROSSE 36,r principale
57660 DIFFENBACH LES HELLINER
Tél: 87 01 82 87 dom 88 60 86 47 bur.

VV173 - RENAULT DAUPHINE Prix: 3000f
moteur bloqué,caisse très saine,bon état,carrosserie
à revoir,complète à restaurer avec CG.livraison
possible si rapide, intérieur bleu et blanc.
voir VV172

VV174 - COUPE AUTOBLEU CHAPRON
voiture restaurée,CT OK 09/95,crème et vert foncé,
état neuf,voiture exposée au salon 1955 (n°147 serie)
Mr TRAMONT 70,r la Fontaine 87100 LIMOGES
Tél: 55 77 24 64

VV175 - RENAULT 4 CV de 1956 Prix: 6000frs
très saine,CG.
voir VV174

VV176 - RENAULT DAUPNINOISE Prix:30000frs
à débattre,01/58,véhicule entièrement restauré,
vendu avec de nombreuses pièces.
Mr QUERTELET,gendarmerie nationale,
groupement des Hauts de Seine,service recrutement
18,bd Jules Masard BP 1413
92014 NANTERRE CEDEX
Tél: (1) 47 25 25 25

VV177 - RENAULT MT de 1925 Prix: 96000f
6CV,coupé docteur,blanche ailes noires,
entièrement restaurée.
Mr MUSCHANG 8,r des 2 Luxembourg
6700 ARLON (BELGIQUE)
Tél: 19 32 63 234 304

VV178 - RENAULT 4 de 04/64 Prix: 3000f
1ère main,70000kms,TBE.
Mr FOUCAULT Tél: (1) 30 24 42 36

5/94 - Side 26

CLUB RENAULT NORVÉGE

BIL markedet

VV179 - RENAULT 8 de 1963 Prix: 10000frs
R1130,76000 kms d'origine,peinture,pneus neufs
TBEG,à voir.
Mr DEVIDAL 1 bis,r de Verdun
38110 LA TOUR DU PIN
Tél: 74 97 83 63 répondeur

VV180 - ALPINE V85 de 1974 Prix: 100000frs
TBEG,entièrement d'origine y compris la
peinture.
Mr SERRET 9,r Alexandre Cabanel 75015 PARIS
Tél: (1) 45 67 43 53

VV181 - RENAULT FREGATE de 1954
état de marche,à restaurer.
Tél: 76 07 21 90

VV182 - RENAULT 5 Alpine turbo Prix: 30000frs
1983,moteur,freins,echap Devil 200 kms,TBEG.
Mr GUERRIER 40, r du Dr Bombiger
92 150 SURESNES
Tél: dom (1) 40 99 05 52 bur (1) 45 06 29 80

VV183 - RENAULT AEB 2 de 1938 Prix:35000frs
à débattre,TBEG,pneus,chromes,sellerie neufs
toit découvrant spécial (licence CB) nombreuses
pièces neuves.
Mr WARBECQ 18,r des Peupliers
92270 BOIS COLOMBES
Tél:(1) 47 80 17 21 dom (1) 45 60 04 69 bur

VV184 - RENAULT 5 Car Van de 1980
carrossée par Heuliez.
Mme MAILLARD 2,allée St Andrieu
06270 VILLENEUVE LOUBET
Tél: 93 87 76 85 ou 93 20 07 54

VV185 - ALPINE A110 de 1974 Prix: 80 à 100000frs
selon finitions,1300VC,bon état avec petits travaux
Mr MONNIER les Monteils 07200 VESSEAUX
Tél: 75 93 61 65

VV186 - RENAULT MONASTELLA RY2 de 1930
entièrement restaurée
Mr PANNECLERE 92120 MONTROUGE
Tél: (1) 42 53 53 06

VV188 - RENAULT R8
Mr RITTER 3,av de Maintenon
78150 LE CHESNAY
Tel: (1) 39 54 69 04 dom
(1) 44 72 12 00 poste 1639 bur

VV189 - RENAULT KJ1 de 1923 Prix: à déb.
4 cyl.,entièrement restaurée,
Mr MUSCHANG 8,r des 2 Luxembourg
B- 6700 ARLON
Tél: 19 32 63 23 43 04

VV190 - RENAULT 16 SUPER Prix: 15000f
1970,8cv,108900kms d'origine,bleu RAF
métallisé,état exceptionnel int et ext,auto
radio,pneus AV 12000kms,attelage,avec
plusieurs accessoires et pneus de secours
pour AR,parfait état de marche.
Mr FAUTRIER
Tél: (1) 39 58 11 33 de17 à 19h30 lundi au vend.

VV191 - RENAULT R2101 de 1957 Prix: 2000frs
pour pièces,sellerie bonne.
Mr BEAURE D'AUGERES Martial
Tél: (1) 64 05 18 21
véhicule en Haute Vienne.

VV192 - RENAULT KZ 14 de 1934 Prix: 20000frs
complète,moteur tournant
Mr MENIER 86120 St Léger de Monbrillais
Tél: 49 22 92 88

VV193 - RENAULT 5 TURBO Prix: 150000frs
n°0024,rouge,50000kms,entièrement refaite(factures)
Mr ABASSIN 38860 LES DEUX ALPES
Tél: 76 79 57 84 dom

VV194 - RENAULT 8 de 1966 Prix 15000frs à déb.
130000kms refaite à 100000kms,20000frs de travaux
(distribution,freins,etc)TBE,peinture bleu france avec
bandes blanche,sellerie bon état.
Mr PATRICK 45,r Condorcet 75009 PARIS
Tél: (1) 42 81 14 30 dom (1) 45 26 08 81 bur

VV195 - ALPINE A310 V6 de 1981 Prix: faire offre
restaurée 1000kms,moteur 200cv,échap. devil,boite
refaite,peinture neuve,amortisseurs,pneus neufs etc.
Tél: 56 45 19 50 aprés 20h

VELKOMMEN *til* MOTOR*museét*

Opplev motorhistoriske kjøretøyer og motorsykler i tidsriktig miljø.
Benytt høsten til å ta en tur til Oslo - områdets største rene motormuseum.
Kjøretøyene er satt inn i miljøer som bl.a. viser hvordan vi bodde i den aktuelle tidsperioden.
Dette gjør utstillingen severdig, også for de som ikke er "hellfrelste entusiaster".
Skal du allikevel ut å handle - så kombiner turen til Storsenteret med et museumsbesøk.
Du finner inngangen ved Rema 1000, rett den siden av senteret som vender mot
ABB Strømmen. Hvorfor ikke ta toget til Strømmen stasjon, og spasere noen minutter?
Velkommen!

TLF: 63 80 23 10

Åpningstider Monday - friday 17.00 - 20.00 Lørdag 10.00 - 18.00 Søndag 14.00 - 18.00