CRN *Bulletin*

Club Renault Norvège *7-99*

CRN *Bulletin*
Nr 7-99
14. årgang

Redaktør:
Asgeir Larsen

Redaksjonens adresse:
CRN Bulletin
Postboks 3482
9277 Tromsø
e-mail: asgeir.larsen@vegvesen.no

Opplag: 400

Ettertrykk tillates hvis kilden oppgis.

Deadline for neste nummer av Bulletinen er 10. januar 2000.

Du finner oss også på intenett:
http://homex.c2i.net/reno/crn.html

CRNs kontonummer:
0825 08 48626

Innhold

	side
Redaktørens hjørne	3
Fra annonsearkivet	4
Årsmøteinnkalling	5
Utkast til årsberetning	6
Månedens frimerke	7
Fra Stora Bilboken 55	8
Fra jubileumsfeiring	12
Vår hjemmeside	16
Retromobile 1999	18
4CV	20
Notiser	24
Registreringsstatistikk	25
Annonser	26

Club Renault Norvège er en forening av og for Renaultentusiaster.

Styret består av:

Formann:	Svend Dahle, Slependveien 5, 1300 Sandvika, tlf 67 56 47 57
Nestformann:	Magne Ludvigsen, Postboks 60, Bærums Postterminal, tlf 22 35 31 23
Kasserer:	Olaf Danielsen, Strindheimvn 6, 7045 Trondheim, tlf 73 90 58 76
Redaktør:	Asgeir Larsen, Pb 3482, 9277 Tromsø, tlf 77 61 96 42, 957 30 950
Styremedlem:	Egil Otter, Ribstonvn 41, 0585 Oslo, tlf 22 15 49 69

Klubbens adresse er:

Club Renault Norvège
Postboks 60
1355 Bærum Postterminal

Redaktørens hjørne

"Halvferdig og lite funksjonell." Dette er overskriften som lyste mot oss fra Bil Listen nr 42 i høst.
Bil Listen har denne høsten en serie med presentasjoner av bilklubbers internettsider. Denne gangen var det vår tur til å bli satt under lupen.
Konklusjonen i "testen" av vår hjemmeside kan i korthet sammenfattes i overskriften. Jeg sjekket selv straks ut siden og fant at de faktisk hadde helt rett. Siden som tidligere hadde fungert var nå mye dårligere. Snart kom svaret på endringen fra sidens eier, Sigmund Petersen. internettleverandøren hadde nærmest over natten redusert størrelsen på siden. Som et resultat av dette måtte siden umiddelbart gjøres mindre. Bilder måtte tas ut og inntrykket av siden ble en helt annen. I skrivende stund arbeides det med å flytte siden til en annen internettleverandør som kan gi oss den plassen vi trenger.
Denne gangen var vi uheldige med tidspunktet vi ble testet på. Vi fikk heller ikke noen forespørsel forut fra Bil Listen. Alt i alt gir dette et korrekt øyeblikksbilde av vår side, men over litt tid gir den dessverre et galt inntrykk.
Jeg ønsker å rette en stor takk til Sigmund for det arbeidet han gjør for klubben.

Vinteren er igjen på trappene dette reduserer aktiviteten noe for mange av oss. Hva med å benytte anledningen til å gjøre opp status for dine biler? Finn fram forrige matrikkel, sjekk om det vi har registrert på deg er korrekt. Er det ikke det ser vi gjerne at du tar deg tid til å sende oss en oppdatering.
En ny matrikkel er under planlegging og kommer ut tidlig neste år.

Jeg regner med at dette vil bli siste utgave av Bulletinen i år og vil derfor benytte anledningen til å ønske dere alle en god jul!

Fra annonsearkivet:

Kjørekomfort à la Renault

Gratulerer! Hvis du er ute etter en småbil med mest mulig komfort, har du valgt riktig annonse. Les videre!

Setene i Renault 5 kan med rette kalles skreddersydde. De er nøye tilpasset bilens fjæring, noe både sjåfør og passasjerer nyter godt av.

Alle modeller har forseter med nakkebeskyttere. GTL og TS har i tillegg sidestøtter som øker komforten

At kjøreegenskapene ligger godt over det man venter av en bil i denne klassen, vil du fort merke. Velkommen til en prøvetur!

(Du sitter enda bedre i bilen når du vet hvor lite bensin den bruker. 0,49 l/mil v/90 km/t, 0,63 l/mil i byen. Gjelder TL-modellen, målt etter ECE A 70 normen).

RENAULT 5

3 modeller: TL, GTL, TS. 44–64 hk DIN. 2 dører, stor bakluke. 900 l bagasjeplass med baksetet nedslått.

Pris fra kr. 53.900,– (levert Oslo)

Renault 5 – nå hos Volvoforhandlerne:

Paul K. Olsen's Bilforretning
Arendal

Knutsen & Tveen A/S
Bergen · Voss

Chr. A. Jakhelln A/S
Bodø · Leknes · Svolvær
Mo i Rana

Østfold Motor Company A/S
Fredrikstad · Moss

Finn Malterud A/S
Gjøvik · Fagernes · Jaren

Harald Jorkjend A/S
Hamar · Tynset · Elverum

Lasstad & Co. A/S
Haugesund · Odda

Isberg's Henefoss A/S
Hønefoss · Gol · Årnot

Hermod Spiten A/S
Kongsberg · Notodden
Hokksund · Rjukan

Kongsvinger Bilco A/S
Kongsvinger · Flisa

Agder Motor A/S
Kristiansand S · Mandal

A/S Helge Ottesen
Automobilforretning
Lillehammer

Lillestrøm Bilcentral A/S
Lillestrøm · Jessheim

Isberg's A/S
Oslo · Bekkestua · Skl
Drammen

Hendens Bilforretning A/S
Sandane · Førde · Sogndal

A/S BilService
Sandefjord · Larvik
Holmestrand · Tønsberg

Olav Rieber
Thorsen A/S & Co.
Sandnes · Stavanger · Bryne

Østfold Bil A/S
Sarpsborg · Halden

Jacob Jorkjend A/S
Skien · Ytre Vinje · Porsgrunn

A/S Bilco
Tromsø · Alta · Finnsnes
Hammerfest · Kirkenes
Leksely · Narvik · Harstad

Bjarne Wist A/S
Trondheim · Molde
Kristiansund N · Røros
Stjørdal · Levanger · Verdal
Steinkjer · Namsos · Moelven

Norvest Auto Ålesund A/S
Spjelkavik

SORT

Innkalling til årsmøte for Club Renault Norvége

Det innkalles med dette til årsmøte i Club Renault Norvége på Motormuseet på Strømmen Storsenter, Strømmen **lørdag 11. desember kl 14.00.**

Årsmøtet åpnes med følgende saker:

- Godkjenning av innkalling og dagsorden.
- Valg av møteleder og referent.
- Årsberetning for 1999.
- Regnskap.
- Oppnevning av kontaktpersoner .
- Valg av de styremedlemmer som er på valg.
  I følge statuttene er følgende verv på valg i år, (årets styremedlem i parentes):
  - Formann velges for 1. år (Svend Dahle).
  - Nestformann velges for 2 år (Magne Ludvigsen).
  - Redaktør velges for 2år (Asgeir Larsen).

Saker som ønskes behandlet av årsmøtet må være styret i hende innen 1. desember.

Det vil bli en eller annen form for bespisning.

Etter møtet vil det bli anledning til en bilprat og en runde på museet.

For styret i CRN
Asgeir Larsen

Årsberetning for Club Renault Norvége 1999

Styret har i perioden bestått av følgende:

Formann	Svend Dahle
Nestformann	Magne Ludvigsen
Kasserer	Olaf Danielsen
Redaktør	Asgeir Larsen
Varamedlem	Egil Otter

I tillegg har vi hatt følgende kontaktpersoner oppnevnt:

Delekoordinator	Jan Urke
Fadder til klubbens bil	Svein Erik Arnesen
LMK	Olaf Danielsen og Halvard Nyland
Motormuseet	Knut Nøkleby

Styret har i perioden avholdt kun ett ordinært styremøte på grunn av stor avstand. Det har imidlertid vært hyppig telefonkontakt mellom styremedlemmene i gjennom året. Vi har spesiellt vært opptatt av neste års Nord Kapp tur, Renault Extreme 2000.

Utsendelser: Siden forrige årsmøte har det blitt sendt ut i alt 8 utgaver av CRN Bulletin. Dette inkluderer en medlemsmatrikkel og to enkle ekstrautgaver. I tillegg ble det produsert en kalender for 1999 som ble sendt ut til alle medlemmene.

LMK: Samarbeidet går som det skal, men vi ønsker fortsatt at flere av våre medlemmer skal benytte seg av LMKs forsikrings- og bensintilbud.

Medlemsstatus: Vi har i 1999 hatt en god utvikling i medlemsmassen. Vi har p.r. dato 280 medlemmer i vårt register.

Arrangementer: 1999 har, som alltid, vært et travelt år for CRN. Det har vært mange arrangementer i inn- og utland som vi har vært representert på.
De vi selv har vært ansvarlige for, i større eller mindre grad, er:

- Garasjetreff på Hadeland, april og oktober.
- Årstreff i Trondheim, juni.
- Treff Til Tusen, august.

Årets skandinaviske treff ble arrangert i Sverige med flere norske biler tilstede.

Økonomi: Regnskapet foreligger ikke i skrivende stund, men økonomien i klubben er sunn. Tallene vil bli lagt fram for årsmøtet.

Pub Goelette: Bilen har i år igjen vært det naturlige midtpunkt på flere av årets arrangementer. Det har i løpet av året blitt gjort forbedringer på bilen, både teknisk og interiørmessig.

Volvo Norge: Vi takker for all velvilje fra importøren. Samarbeidet med dem har vært upåklagelig.

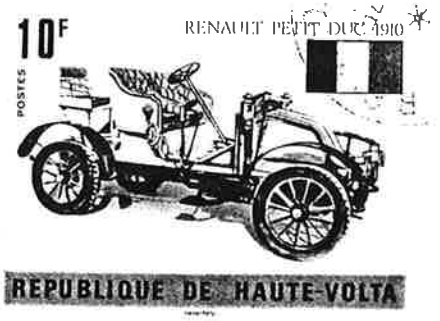
Delelageret: Det meste av oppbyggingsarbeidet er nå unnagjort. Det som krever mest arbeid nå er ajourhold og sortering av innkomne deler. Klubben har i perioden anskaffet mye nye deler.

Motormuseet: Vi er fortsatt inne som andelshavere på Motormuseet på Strømmen Storsenter. Dette medfører ca 2 helgevakter p.r. kalenderår. Til disse vakthelgene er det alltid vanskelig å finne frivillige. Kontaktpersonen tar gjerne imot henvendelser fra medlemmer som har anledning til å delta.

Styret er godt fornøyd med driften av klubben i perioden siden forrige årsmøte, og ønsker å fortsette på tilsvarende måte inn i det nye årtusenet.

Tromsø 20.10.99

Månedens Renaultfrimerke



AUTOBLEU

(Uttalas åttoblö')

Tillverkare Societe des Automobiles Autobleu, 15, Rue Aumont-Thiéville, Paris 17e, Frankrike.

Autobleu tillhör de små firmor som i stort sett bara gör karosserier till bilar. Här är det Renault 4 CV som bygges om och bilen säljes även genom Renaults försäljare i Frankrike. Utseendet är som man kan se på bilden mycket tilltalande och lackeringen är i 2 färger i flera olika kombinationer. Chassimåtten är de samma som för Renault 4 CV och likaså motordata och motorplacering, varför jag hänvisar till Renaultbeskrivningen. Yttre mått är dock större med undantag av höjd, som är mindre. De två blanka tättliggande klumparna, som man kan se omedelbart över nummerskylten fram är ej strålkastare, utan signalhorn av märket Sanor.

Autobleu Coupé. Specifikation: Längd 375 cm, bredd 147 cm, höjd 134 cm. Motor se Renault 4 CV. Franskt pris 995.000 frs.

RENAULT

(Uttalas rönnå')

Tillverkare Régie nationales des usines Renault, 8—10, Avenue Emile-Zola, Billancourt (Seine), Frankrike.

Generalagent Fredlunds Automobil AB, Stockholm.

Renault tillhör de bilar vars försäljning gått starkt framåt under senaste år här i landet. De 3 första kvartalen 1954 såldes 2.740 st, vilket var nära 1.000 mer än under samma tid året före. Renault är Frankrikes största bilfabrik med en tillverkning på något 10.000-tal personbilar per månad, vartill kommer en mycket stor tillverkning av lastbilar och bussar, vilka vi dock aldrig ser här.

1955 tillverkas 2 huvudtyper nämligen den s. k. lilla Renault med beteckningen 4 CV samt en större, Frégate, vilken finns i två utföranden, Amiral och Affaire, som skiljer sig i utrustningen med Amiral som den elegantaste.

Renault 4 CV.

Denna modell, vilken är den som sålts mest här, har fribärande, 4-sitsig kaross av stålplåt. Motorn är placerad bak och driver bakhjulen. Den har för 1955 fått kylsystemet slutet, vilket tillåter högre temperatur samt hindrar avdunstning. Alla hjul har individuell upphängning, fram parallellogram och bak svängaxlar, fig. 1 och 32. Alla hjul har också hydr. stötdämpare och bromsar. Växellådan har 3 växlar framåt med de 2 högsta synkr. samt manövrering med golvspak. Värme med defroster samt kylargardin ingår i priset. Vägegenskaperna är utmärkta för en så liten vagn och en medelfart på 80 km kan hållas, där vägen tillåter och det gör den i allmänhet på huvudvägar.

Renault 2 CV.

Specifikation: Hjulbas 210 cm, spårvidd fram och bak 122 cm, längd 363 cm, bredd 143 cm, höjd 147 cm, däck 5,0×15 eller 135×400 eller 4.50×15, fri markhöjd ca 18 cm, vändradie ca 420 cm, tjänstevikt ca 680 kg. Motorn 4-cyl., rad. med toppventiler, vattenkylning och utbytbara cylinderfoder, volym 0,747 lit, cyl.-diam. 54,5 mm, slagl. 80 mm, kompr. 7,25:1, hkr 21 vid 4.100 v/min. Bensinförbr. ca 0,65 lit/mil vid en jämn fart på 75 km/tim, 0,8 vid 95 km/tim. Toppfart med 1 person ca 100 km/tim, med 4 personer ca 94 km/tim, allt enligt prov.

Franska priser från 414.500 till 562.000 frs. Svenska priser: Affaire 4.990:—, Sport 5.850:—, Sport med soltak 6.175:—, Grand Luxe cabriolet 7.195:— kr.

Renault Frégate.

Frégate har för 1955 fått en annan grill och högre kompr. samt lite ändrad inredning, men är i övrigt lika. Karosseriet är fribärande och 5/6-sitsigt. Framhjulen har den vanliga parallellogramupphängningen med spiralfjädrar. Bakaxeln är delad samt har längsgående länkar och spiralfjädrar, fig. 43. Alla hjul har hydr. stötdämpare och bromsar. Växellådan har 4 växlar framåt med de 3 högsta

synkr. och den högsta som överväxel samt manövrering med rattspak. Värme ingår i priset.

Specifikation: Hjulbas 280 cm, spårvidd fram och bak 140 cm, längd 470 cm, bredd 172 cm, höjd 154 cm, däck Amiral 5,40×15 eller 165×400, Affaire 165×400, armbågsbredd i baksätet 141 cm, vändradie 500 cm, tjänstevikt ca 1.250 kg. Motorn är 4-cyl., rad, med toppventiler och utbytbara cylinderfoder, volym 1,997 lit, cyl.-diam. 85 mm, slagl. 88 mm, kompr. 7:1, hkr enligt något osäkra uppgifter 63 vid 4.000 v/min. Bensinförbr. ca 1 lit/mil vid 80 km/tim. Toppfart under gynnsamma förhållanden 135 km/tim. Motorn gör då ca 4.400 v/min.

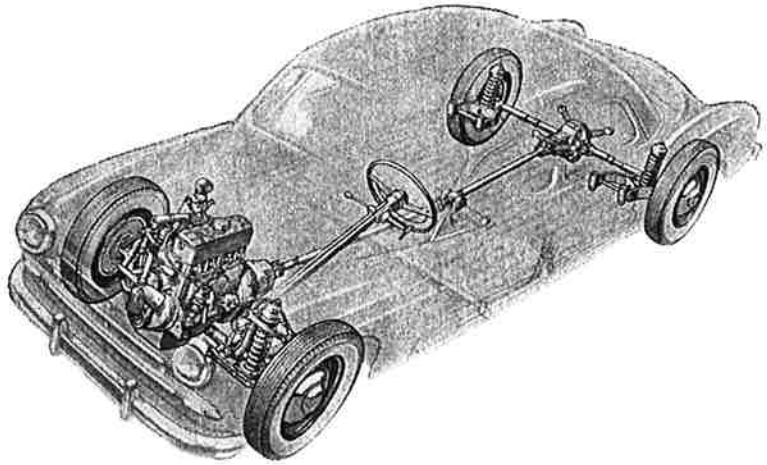
Renault Frègate Amiral.

Franska priser från 747.000 till 924.000 frs. Svenska priser: Affaire 8.990:—, Amiral 10.230:— och Amiral med soltak 11.120:— kr.

Som en nyhet för Renault, vilken väntas in våren 1955, kommer en växellåda utan kopplingspedal. Den kostar i Frankrike ca 22.000 frs och väntas här betinga ett tilläggspris på mellan 400:— och 500:— kr. Den kan monteras på både 4 CV och Frégate. Framför allt på den lilla 4 CV, som kräver rätt mycket växling, kan den kanske vara av värde. Allt man behöver göra vid körning är att vrida en liten kontakt på instrumentbrädan åt sidan samt lägga in 1:n och gasa. Vagnen sätter då igång mjukt och behagligt. När farten blivit lagom, släppes gaspedalen och 2:n lägges in med växelspaken. På samma sätt förfares med övriga växlar. Urkopplingen sker på elektromekanisk väg. När pedalen släppes helt upp och bilen rullar fortare än motorn går på tomgång, slår kopplingen ej ifrån förrän tomgångshastighet uppnåtts och man kan således bromsa med motorn, men riskerar ej att den stannar vid inbromsning. När man växlar brytes den elektriska ström som håller kopplingen "tillslagen" genom växelspakens rörelser, så snart gaspedalen släppts upp. Mellan 1:n och 2:n åstadkommer den t. o. m. 2 avbrott, den dubbeltrampar!

Kopplingen är konstruerad i form av en kåpa, som sitter fästad på motorns svänghjul. Kåpan innehåller ett antal kloformade elektromagneter inne i vilka

en järnskiva fäst på växellådans ingående axel kan röra sig fritt. Kåpan med magneterna roterar med motorn, när den går och när strömmen går genom magneterna griper de fast i den nämnda järnskivan, så att den också tvingas rotera med.



Renault Frègate.

Hur stor kraft elektromagneterna griper med är beroende av hur mycket ström som går igenom dem. Så länge motorn går tomgång, går ingen ström genom dem, men så snart varvet ökar släppes strömmen på.

När man väl lärt sig det speciella men enkla sätt på vilket gaspedalen bör behandlas, blir växlingen utan tvivel bekvämare än med den vanliga kopplingen.

SISTE NYTT:

KLUBBEN HAR FÅTT TAK I EN TIDLIG 4CV SOM SELGES TIL HØYSTBYDENDE. BILEN ER ET OLT RESTAURERINGS-OBJEKT.

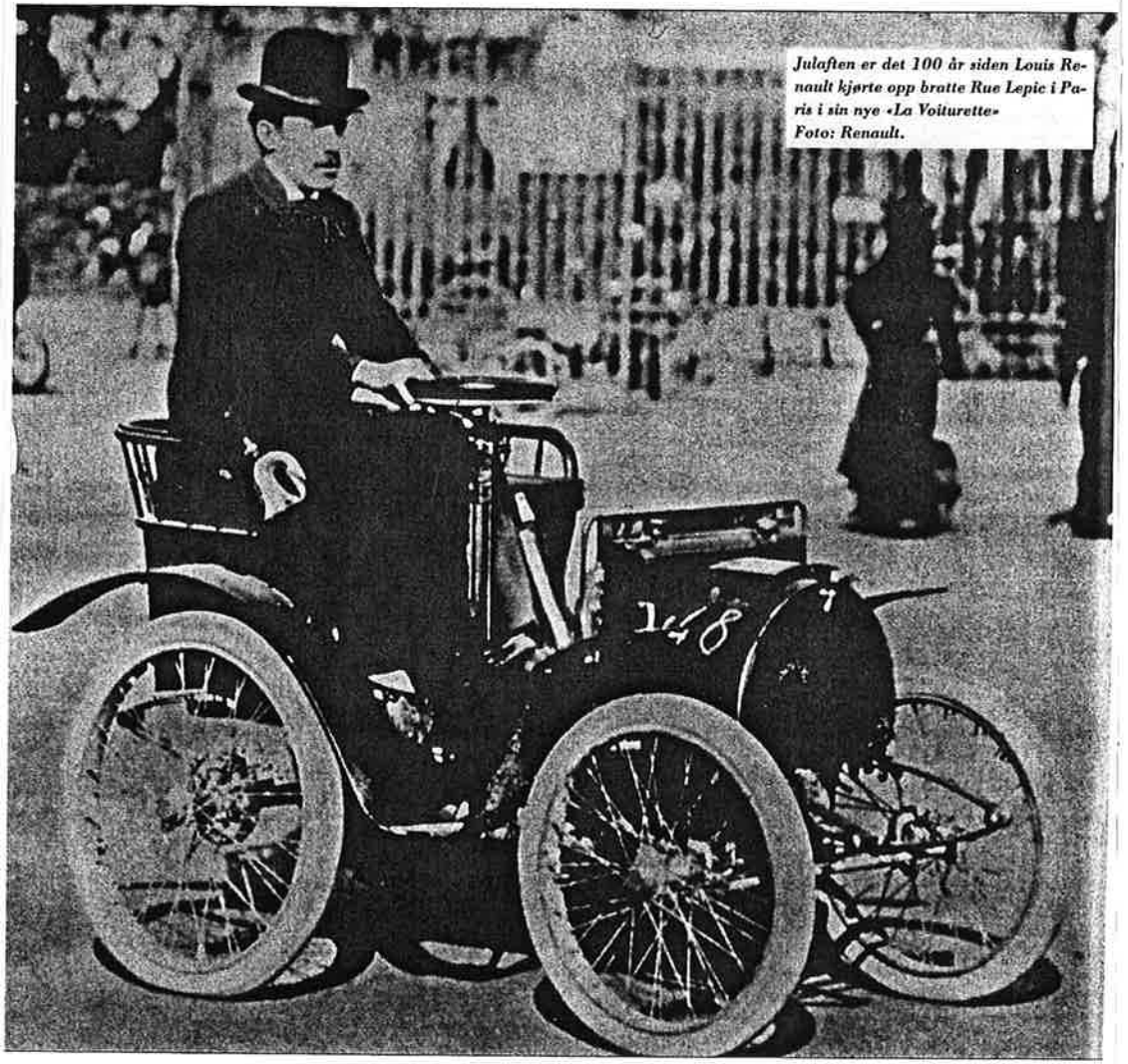
KONTAKT SVEND DAHLE FOR INFORMASJON OG BUD.

100

Renault.
Innovasjon gjennom hundre år

Renault 1898-1998
100 ÅR FYLT MED NYTENKNING OG ENTUSIASME

Historien om Renault startet julaften 1898 da et merkelig kjøretøy - kalt "La Voiturette" (Den lille vognen) - klatret opp den bratte Paris-gaten Rue Lepic foran øynene til noen få, måpende tilskuere.
Bak rattet satt Louis Renault - og med dette startet et av de mest betydningsfulle kapitler i bilhistorien.

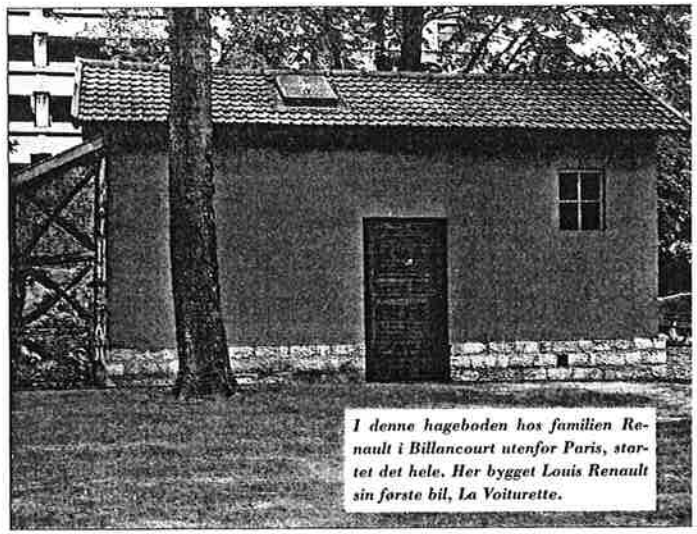


Julaften er det 100 år siden Louis Renault kjørte opp bratte Rue Lepic i Paris i sin nye «La Voiturette»
Foto: Renault.

Fra 1898 hadde Renault bare én herre: Grunnleggeren og skaperen Louis Renault. På den annen side hadde Louis også kun en pasjon i livet: Fabrikken i Billancourt i Paris, hans livsverk. Hans start i forretningsverdenen bygget på to faktorer: Hans nærmest geniale forhold til alt mekanisk, samt finansiell støtte fra sine brødre som var veletablerte forretningsmenn.

Louis Renault sikret seg raskt sitt første av mange patenter, nemlig på kardangdriften. For det var denne typen av kraftoverføring som gjorde det mulig for hans første kjøretøy å forsere tretten prosent stigning i Rue Lepic opp mot Montmartre. Bilfabrikker verden over, inklusive de amerikanske, tok snart det samme systemet i bruk. Senere tok Louis Renault ut andre patenter, bl a den nå så velkjente turboladeren.

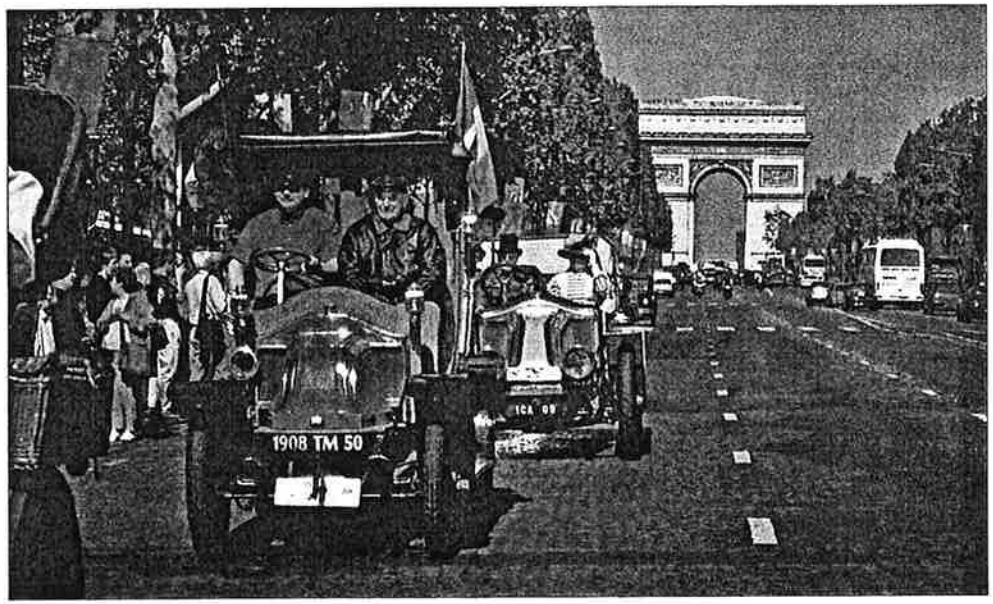
Men det var spesielt innenfor motorsporten at Renault gjorde seg bemerket og fikk sine aller første kunder. Renault-brødrene Louis og Marcel vant løp etter løp. Virksomheten begynte etterhvert å vokse, og da man fikk en stor ordre på taxi-biler som senere skulle oppnå en legendarisk status, gikk Renault over fra å være en håndverkspreget virksomhet til industriell produksjon.



I denne hageboden hos familien Renault i Billancourt utenfor Paris, startet det hele. Her bygget Louis Renault sin første bil, La Voiturette.

Legendariske taxi-biler

Så kom første verdenskrig og forandret det meste. Da Kaiser Wilhelms tropper rykket frem mot Paris i september 1914, ble den tyske offensiv stoppe av uthvilte franske tropper som i il-fart ble transportert til fronten i 1.200 taxi-biler - alle to-sylindrede Renault'er. ▶



Som en del av festlighetene i forbindelse med Renaults 100 års jubileum i år, var deltagere fra alle Europas Renault-klubber for første gang samlet i Paris i mai. 650 Renault-biler fra 30 klubber deltok i paraden på Champs Elysées. 130 biler var førkrigsmodeller, 365 fra perioden 1950-1970, mens de 155 øvrige var sportsbiler. Denne berømte Marne-taxi'en, en 1908 modell, deltok også i paraden. Det var slike taxi'er som i september 1914 i løpet av 48 timer bragte 5000 soldater fra Paris og ut til frontlinjen.

Ved avslutningen av første verdenskrig var Louis Renault en betydningsfull og innflytelsesrik herre. Hans virksomhet eksporterte en stor del av produksjonen, og bedriften var representert i bl a New York, Tokio og det Russland som ble til Sovjet-unionen.

Krigen gjorde dessuten Renault til produsent av fly og stridsvogner - ikke minst de kjente FT 17-tanksene. I 1919 var Renault den ledende private industribedriften i Frankrike.

Virksomheten trakk verdifulle erfaringer av konflikten, av den etterfølgende økonomiske krise og av den gryende konkurransen på den andre siden av Atlanteren.

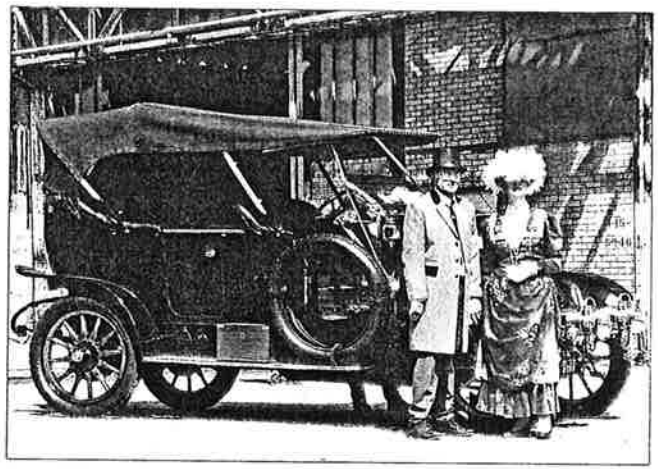
Nye aktiviteter

Etter første verdenskrig valgte Renault å produsere stort sett alle ting selv - fra stål til dekk. Formålet var å skape ensartet kvalitet, sikre leveransene og dessuten oppnå lavest mulige innkjøpspriser. Dessuten satset man på et meget variert modelltilbud for å spre risikoen og å øke lønnsomheten mest mulig. Men alt var selvfinansiert for å bevare virksomhetens uavhengighet. Samtidig utviklet Renault andre aktivitetsområder som f eks produksjon av lastebiler, traktorer og jernbanevogner.

I 1939 hadde Renault produksjon flere steder i Frankrike, Belgia og England, men hjørnestenen var imidlertid stadig fabrikken i Billancourt i Frankrike. Men enda en gang kom det en krig som vendte opp og ned på alt. I 1944 døde Louis Renault, og året etter nasjonaliserte general Charles de Gaulle Renault under navnet Régie Nationale des Usines Renault.

En ny epoke

Det ble starten på en ny epoke for Renault under ledelse av Pierre Lefaucheux som presenterte den berømte Renault 4CV, en bil som var blitt designet i krigsårene. Den ble en stor suksess som effektivt bragte virksomheten tilbake på sporet igjen. Senere bekreftet Dauphine-modellen at Renault var tilbake med full styrke. Og i 1961 lanserte fabrikken den første moderne folkebil, Renault 4. Den ble utrolig populær og i sin 31 årige levetid ble den produsert i over åtte millioner eksemplarer. I 1972 kom nok en suksessrik og populær småbil: Renault 5.



Det britiske ekteparet Wilde stilte i tidsriktig antrekk med sin 1910 Type BY da de deltok i den store veteranbilsamlingen i Paris.

Dette var med andre ord en periode preget av enorm fremgang og suksess, der Renault også fikk sitt internasjonale gjennombrudd. I 1955 utgjorde eksporten 25 prosent av produksjonen, en andel som meget raskt vokste til 50 prosent.

I 1975 da årsproduksjonen nådde opp i halvannen million biler, utgjorde eksporten hele 55 prosent. Samtidig blir Vest-Tyskland Renaults største eksportmarked.

Suksess i motorsport

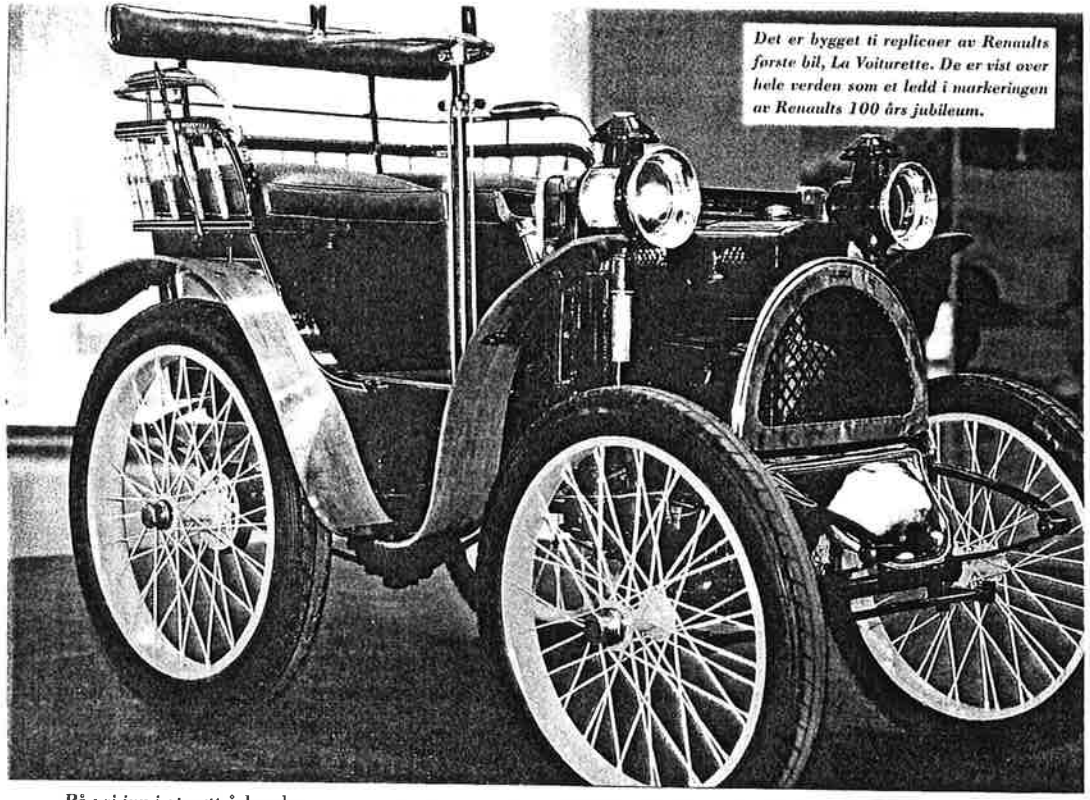
Også innenfor motorsporten hadde Renault stor fremgang. Etter suksessen i Le Mans 24 timers løpet, ble blikket rettet mot Formel 1, motorsportens toppklasse. Her deltok Renault med en turboladet motor som skulle komme til å revolusjonere sporten.

Etter mindre enn to år var den første av en lang rekke triumfer tatt hjem.

Virksomhetens konkurranseprega de natur ble kraftig understreket av seks suksessrike Formel 1 verdensmesterskap (1992-97), der seieren i 1997 samtidig markerte avslutningen på tyve års engasjement i Formel 1. Vel å merke tyve år der det lykkes Renault å vinne i gjennomsnitt hvert tredje løp.

Denne bilen, en 1913 CB Coupe Chauffeur med besetning i tidsriktig trekk av beste klasse, vant Concour d'Elegance for førkrigsbilene under den store samlingen av Renault veteranbiler i Paris i mai.

Samtidig har et helt nytt modellprogram satt dagens lys: I 1990 kom den nye Clio som ble kåret til "Årets bil" og samtidig oppnådde et salg på 3.8 millioner før den nå er avløst av Clio 2. Senere kom Mégane - en felles plattform for seks helt forskjellige biler. Og med introduksjonen av Mégane Scénic i 1996 ble Renault den første produsent som kunne tilby et helt program av MPV-biler. Espace, Mégane Scénic og Twingo.



Det er bygget ti replicaer av Renaults første bil, La Voiturette. De er vist over hele verden som et ledd i markeringen av Renaults 100 års jubileum.

På vei inn i et nytt århundre

Renaults nåværende toppsjef, Louis Schweitzer, som i dag står i spissen for det nylig privatiserte selskapet, har valgt å satse på to kjerneområder: Å bli den mest konkurransedyktige produsent i Europa i år 2000 og å finne igjen veien til vekst.

For å nå disse mål er det nødvendig med strategiske partnerskap, konsentrasjon av de europeiske produksjonsvirksomheter og tilstedeværelse på morgendagens markeder.

På den måten utnytter Renault sin styrke til å forberede seg på utfordringene i et nytt århundre. Som et tegn på tilliten til fremtiden står det nye Technocentre klar i Guyancourt 100 år etter at det beskjedne verkstedet i Billancourt stolt kunne vise frem "La Voiturette" på Rue Lepic. Technocentre med sine mange design- og utviklingsaktiviteter og nesten 7000 medarbeidere danner utgangspunktet for Renault i fremtiden. En lys og spennende fremtid, hvor Renault satser på å videreutvikle sin vellykkede kombinasjon av tradisjon og innovasjon.

Fotos: Ivar og Janne Toft Engerud

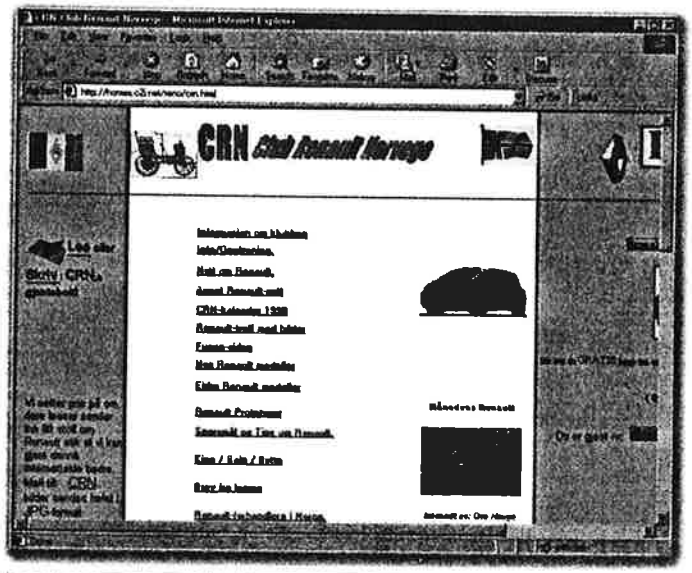
SKRÄDDARSYTT

● Det här är faktiskt en Renault 8 Gordini. Den italienske karosskonstnären Ghia har lekt med sitt ritstift och trollat fram en specialkaross med svepande farttyllda linjer. De tekniska grundelementen från Renault 8 Gordini har bibehållits, men med vissa modifieringar för att bättre rymmas under den låga karossen.

Ghia har minskat hjulbasen något och ändrat växelspak och rattställning för att passa den låga körställningen. Liksom på Renault 8 Gordini finns på Ghia-versionen varvräknare, tripp-mätare och ventilationsgälar på instrumentpanelen.

Halvferdig og lite funksjonell

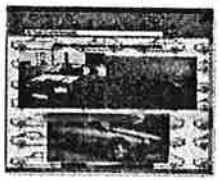
Det som slår deg etter å ha vært innom Club Renault Norvege sine sider på internett, er at disse må være under oppbygning. For her er det lite eller ingen ting som fungerer som det skal. Vår dom er knusende: Dette ser halvferdig ut!



Etter at vi for 14 dager siden var innom BMW-klubbens hjemmesider, hadde vi visse forventninger til Renault-klubben. Disse viste seg å slå totalt feil... Innholdsmessig hadde sidene mye å by på, men så var det dette med bildene da! Her har nok web-masteren en del å henge fingrene i. Redaksjonen tar nok ikke for hardt i når vi sier at 60-70 prosent av bildene mangler. Bilder er jo en viktig del av en bilklubbs innhold på internett, og når såpass mye mangler, blir helhetsinntrykket lidende. Sidene er jo tross alt laget av entusiaster, for entusiaster.

Linker

En del av linkene lokalt på klubbens hjemmesider var ikke helt til å stole på. Linken til Renaults offisielle sider her i Norge fungerte riktignok, men om klubben ikke har tiltro til Renault Norges nyhetsoppdateringer vet vi lite om, for denne siden var linket opp imot Renault i Danmark...



På hovedsiden likte vi heller ikke så godt å måtte bla både sidelengs og opp og ned nor å få sett hele siden. Til venstre ser du to av sidene som fungerte som de skulle.

Fuego

En av sidene som imidlertid fungerte noenlunde, var siden som omhandlet Fuego. Her kunne vi finne en rekke bilder både fra norske biler og utenlandske. Ikke tvil om at dette fremdeles er en populær bil.

Designet

Sidene er som tidligere nevnt lidende under et stort fravær av bilder og linker som ikke helt fungerer. Designet skiller seg i så måte ikke så mye fra dette. Her går man fra orange og hvitt, som i og for seg er helt greit, men via blått og hvitt, beige, og til helt sort med gul skrift. Her burde man kanskje ha vært noe mer konsekvent?

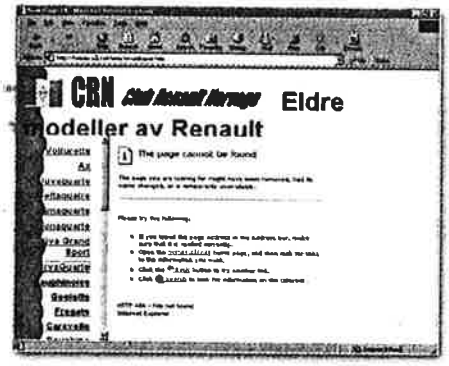
Kjøp og salg

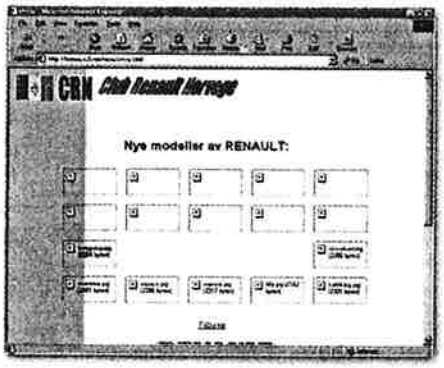
En annen av sidene som fungerte ordentlig, var sidene for kjøp og salg av biler og deler. Her var det også et godt utvalg av rubrikkannonser å velge i. Er det noe man mangler, og dermed ønsker å kjøpe, eller hvis du ønsker å selge noe, er dette plassen for deg med Renault. Det at tjenesten var gratis, gir også en pluss i margen.

Noe bør gjøres!

Kanskje litt mer tid foran datamaskinen i stedet for i garasjen kunne gjort «siten» mer spenstig og funksjonell. Men det er jo akkurat dette med bilentusiasme da... Det er jo helst den fysiske bilen det dreier seg om, og gjerne ikke så mye den interaktive!

Etter å ha vært innom på Renault-klubbens hjemmesider, sitter man igjen med inntrykket av at her var det ikke mye som fungerte som det skulle... Bilder mangler, linker går i hytt og vær og designet er totalt forskjellig ifra side til side.





Design: ❶

CRNs intensjon har nok vært å bruke en del grafikk på sine hjemmesider, men dette har slått noe feil ut. Designet er ganske flakkende, og man kan oppleve det som noe forvirrende. Her har web-masteren en jobb å gjøre! Utgangspunktet er imidlertid bra, men det er fremdeles mye som mangler. En del linker går litt i «hytt og pine», og en masse bilder mangler. Kanskje man skulle vurdere å lese håndboken for Front Page?

Innhold: ❷

Innholdsmessig er sidene bra hva tekst angår. Men intensjonen har nok vært å satse på en del bilder. Da mesteparten av disse glimter med sitt fravær, blir det hele noe platt... Vi likte imidlertid idéen med å ha en egen side hvor man kan sende inn egne spørsmål og få svar, meget godt. Sidene med kjøp og salg av biler og deler var også meget innholdsrike, og er med på å trekke opp inntrykket.

Utvalg: ❸

Hvis det er spesielle ting du lurer på vedrørende bilmerket Renault, finner du sansynligvis det meste her. Vi må også berømme klubben for idéen med siden hvor man kan spørre andre om ting man lurer på. Her tar klubben inn igjen noe for de manglende bildene, ved at disse sidene går mye på ren tekst. Kjøp og salg-delen var også meget omfangsrik.

Terminliste: ❺

CRNs terminliste har tidligere vært på trykk flere ganger her i Bil Listen. Litt synd at den er litt lite lesevennlig da den er skrevet med hvit skrift på en lys grå bakgrunn. CRNs terminliste er likevel meget bra, og vi gleder oss til neste vår, for igjen å kunne trykke denne. Meget bra!

Oppdateringer: ❸

Renault-klubbens hjemmesider ser ut til å bli oppdatert jevnlig. Da vi var innom sidene (5. oktober) var sidene oppdatert siste gang for bare ca. 14 dager siden. Likevel et lite tips: Legg med noen bilder også neste gang...

Oppsummering fra treff/ arrangementer: ❷

På disse sidene var det lagt opp til at bildene skulle tale mest for seg selv. Men da de aller fleste av disse manglet, ble liksom mye av «cluet» borte. Vi måtte lete lenge mellom hvert bilde, og det var ikke mange linjene tekst man kunne glede seg over heller...

Sum: **16 poeng**

Av 36 oppnåelige

Poengene er gitt på en skala fra 1 til 6:

1 poeng:	Dårlig
2 poeng	Noenlunde
3 poeng	Middels
4 poeng	Mye bra - kunne vært bedre
5 poeng	Meget bra, men mangler det lille ekstra
6 poeng	Dette er skikkelig bra! Anbefales!

Litt informasjon om klubben:

- Hjemmesideadresse: http://homex.c2i.net/reno/crn.html
- Klubben ble startet i 1986 og antall medlemmer er ca. 250.
- Alle som er interessert i Renault, er velkommen i klubben.
- Årskontigent er kr. 200,-
- Fint medlemsblad som utkommer flere ganger i året. Opplag 400.
- Mulighet for fine turer - du får nye venner - mulighet for kjøp/salg og bytte av deler - masse bilprat.
- Gratis annonsering for private i CRN-bladet.
- Gratis annonsering for private på CRNs internettside.

Dersom du ønsker å bli medlem i Renault-klubben kan du ringe Olaf Danielsen på telefon: 73 90 58 76. eller send mail til CRN på mailadresse: speterse@c2i.net

Klubbens adresse:
Club Renault Norvege
Postboks 60
1355 Bærum Postterminal

Noen ord og bilder fra årets Retromobile

Egil Otter

Lørdag 13.februar klokken 12.20 – bare tyve minutter etter åpning - presset de fire forventningsfulle herrene Dahle, Ludvigsen, Stödberg og undertegnede seg frem mot billettkassa med 50 franc i knyttet neve. Stedet var messehallen i Paris, og årsaken het Rètromobile; en orgie i franske gammalbiler pluss litt til.

Magne Ludvigsen, Ola Stödberg, Svend Dahle og Egil Otter.

"Retro" - som man verdensvant omtaler orgien etter å vært der én gang, besøkes av omtrent 100 000 autofrankofile i løpet av åtte dager. En vakker forbrødring mellom eiere av Peugeot, Renault, Citroën og Panhard spør du meg!

Rètromobile byr på variasjon og er like mye utstilling, marked av nye og brukte deler, og salg av biler i alle prisklasser og tilstand. Her skal innskytes at begeistringen over en brannbil av typen Renault Goelette holdt på å ta overhånd – etter en bedre lunsj. Imidlertid meldte ingen seg frivillig til å kjøre stigebilen hjem i februarkulda, og kjøpet ble "utsatt". Selvfølgelig uten å nevne navn, - må det røpes at sterkeste talsmann for kjøp var en sentral person i klubbens styre som allerede eier en liten svensk brannbil. Vi sier ikke mer!

En rekke merkeklubber har flotte stands, også med biler til salgs. Alt fra 30-tallets slitne Primaquatre til restaurerte Bugatti`er. Bildet avslører hvor vi følte oss hjemme. Her kolliderte vi da også med åndsfrender fra vår svenske søsterklubb.

Utstillingen og markedet et meget ryddig lagt opp. Ikke noe skrammel og skrot, bare seriøse forhandlere av "nye" og splitt nye deler.

Eksempelvis hadde NeoRetro, som

Renault Monaquatre 1935.

mange kjenner, en diger butikk med seksjoner for 4CV, Dauphine, 8, etc, etc.

Undertegnede var godt forberedt med handlelapp og ordbok. Hovedmålet, ja, nær sagt hele vitsen med turen var å få tak på de to blinklysene som sitter på forskjermene på Ondine-utgaven av Dauphine. Flere års mislykket jakt med negative svar fra blant annet Frankrike måtte krones med hell ! Plutselig lå de der plastpakket og 100% korrekte. Prisen var det Onkel Skrue ville ha kalt utplyndring og opptrekkeri, men pruting og tenners gnissel ga ingenting.

Blodsugeren gliste fornøyd da 400 franc (530 kr.) skiftet eier. Nytt innertak var bare å hente i hylla et annet sted (ca. 1400 kr.) Derimot kostet nye krommede pusserarmer bare 95 franc paret. Annet smått og stort ble handlet, og båret som nyfødte barn om bord i flyet. Man kan jo ikke sende en lekker grill som reisegods !

En lesbar severdighet, er en 10x3 meter oppslagstavle med salg og kjøp av doninger for rike og fattige. Her tvinges du til å lese små lapper og fristes av fotos helt til korsryggen og behovet for pils knekker deg.

Vi bodde naturligvis på samme utmerkede hotell som flere av oss benyttet under 100-årsjubileet i fjor. (Hotellet tror vi jobber for Renault i Norge og gir oss saftig rabatt.) Da gjenstår det bare å avrunde slik vi alle har skrevet i folkskolestilene: Alle var enige om at det hadde vært en hyggelig tur, og at Paris er en messe verdt.

Au Revoir, Egil Otter.

4 CV
Folkvagnen från Renault

Av Göran Ambell
(text & foto)

Fransmännens egen folkvagn var Renault 4 CV. Den togs fram under andra världskriget som en lätt och billig bil som alla skulle kunna äga. Popularitet står sig än i dag.

Till skillnad från många andra europeiska bilbyggare var Louis Renault redan från början en förmögen man, som närmast hade bilbyggandet som en givande hobby. Ändå kom hans företag att redan under 1900-talets första år att bli betydande i branschen. Louis hade tillverkat sin första bil redan 1898 och fick tidigt patent på direktväxeln. Efter andra världskriget socialiserades företaget och har därefter drivits av den franska staten.

Det var egentligen inte alls i spåren efter andra världskriget som den europeiska småbilen föddes. Strax före, eller under det brinnande kriget, togs de mest framgångsrika modellerna fram. Ferdinand Porsche skapade sin tyska folkvagn redan i slutet på 30-talet, även om det var tack vare amerikansk hjälp som tillverkningen kom igång efter kriget. I Italien presenterades Fiat 500 redan 1936 (se föregående nummer av Nostalgia) och i England ut- vecklades småfordarna under 30-talet.

Stora bilar

Fransmännen hade faktiskt byggt relativt stora bilar ända fram till andra världskriget. I vissa fall flera av bilvärldens tungviktare, åtminstone prestigemässigt. Bugatti, Delage, Hotchkiss och Delahaye var några storheter som aldrig nådde 50-talet.

Även Louis Renault siktade mot större bilar än den Kadetteliknande Juvaquatre som på 30-talet var märkets storsäljare. Dessvärre hade han inte mycket att säga till om, sedan han hamnade i tysk fångenskap då Paris ockuperades.

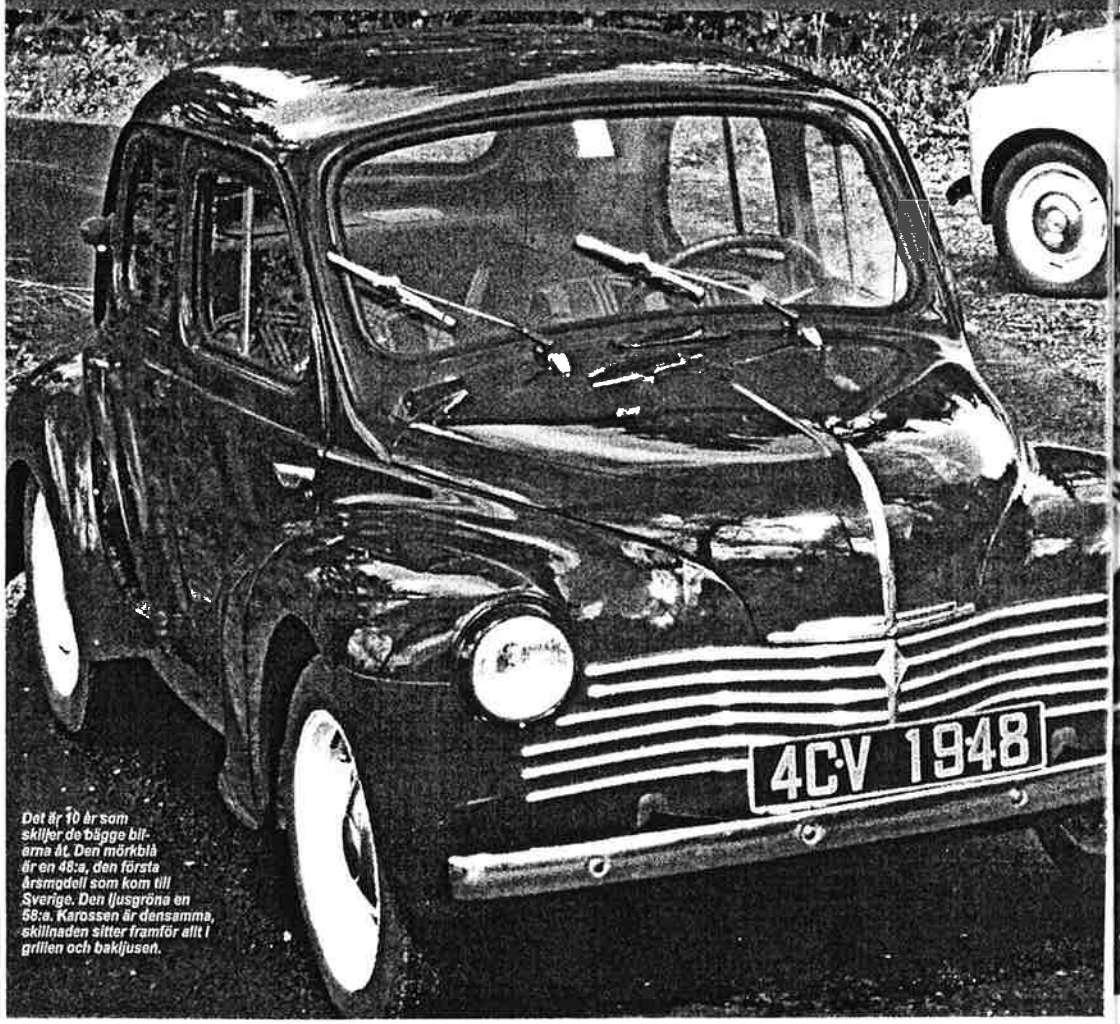
Den nye Renaultchefen Pierre Lefaucheux hade emellertid andra planer för framtiden. Han kände till de väntade höga franska beskattningarna av stora fordon efter kriget, samtidigt som han förstod det kommande behovet av små billiga bilar. Dessutom skulle råvarubristen bli ännu värre och man skulle förmodligen inte kunna få fram material till stora bilar.

Den nya bilen var redan på god väg, 1940 hade man börjat projektera det fordon som skulle komma att bli fransmännens, och även de franska kvinnornas, egen folkbil efter kriget. Dess officielle skapare var Ferdinand Picard som arbetade hos Renault åren 1935 - 69. Karossdesignen stod Robert Bathaud för.

Precis som för den tyska folkvagnen var Ferdinand Porsche även inblandad i fransmännens projekt, men inte alls i den omfattningen som ibland påståtts.

Det var nämligen inte enbart Louis Renault som satt bakom lås och bom. Samma sak drabbade Porsche, men i hans fall var det de allierade som höll i nyckeln. Han hade anklagats som krigsförbrytare och för plundring av bland annat Peugeot där han arbetat en tid och hölls därför fången i sin villa utanför Paris. När han blev inkopplad på Renaults projekt

Vänd!



Det är 10 år som skiljer de bägge bilarna åt. Den mörkblå är en 48:a, den första årsmodell som kom till Sverige. Den ljusgröna en 58:a. Karossen är densamma, skillnaden sitter framför allt i grillen och bakljusen.

Claes Andersson äger den mörkblå 48:an. En bil med bara 4.000 mil på mätaren sedan den var ny. Främsett en omfattande rostlagning är den i orört originalskick.

Claes Andersson är van att ta det lugnt när han är ute på vägarna. Hans stora intresse är egentligen mopeder, men när han skall åka lite längre tar han gärna fram sin 4 CV. Att åka Renault från 1948 kräver att man inte har speciellt bråttom. Jämfört med modellerna från slutet av 50-talet är dessa tidiga exemplar verkliga veteranbilar.

– Ja, man får inte ha bråttom, medger Claes. Den är trevligast i sjutti, däröver vibrerar och låter det för mycket.

Motorn på bara 18 hk är svag och det behövs en ordentlig utväxling i bakaxeln för att den skall orka ta sig fram.

– Jag har haft en 60:a också och det är stor skillnad. Dessutom gör nästan 10 hk mer en hel del i en sådan liten bil.

Claes 48:a har bara haft en tidigare ägare.

– När jag köpte den hade den bara rullat 3.200 mil. Men den var oehört rostig. Bakskärmarna var monterade med ståltråd och kom från Volkswagen.

– Det var en man i Finspång som köpte den ny. Han var nog inget vidare på att köra bil, för det berättas att han alltid fickparkerade genom att ställa fronten mot trottoaren. Det var nog därför han behöll bilen hela livet, det fanns ingen annan bil han kunde köra på det sättet.

När Claes köpte bilen 1987 åtgärdade han rostskadorna, men har behållit resten orört. □

1946 var bilen i stort sett klar och Porsche ansåg att "genomgripande förändringar icke vore ekonomiskt försvarbara".

Enkel och billig

Konceptet för 4 CV var enklaste billigaste bil. De tricyklar som byggts efter första världskrigets råvaruransonering hade inte fallit väl ut. Det tydde på att folket ville ha en riktig bil den här gången.

Picard kom fram till att den skulle ha en motor på mindre än 760 cc vilket skulle placera bilen i skatteklass 4 (4 CV). Den måste ha fyra sittplatser, och tomvikten borde ligga kring 450 kg. Toppfarten 80 km/tim skulle vara alldeles tillräcklig. Liksom totallängden 370 cm. Av vikt och utrymmesskäl måste drivpaketet göras kompaktare än en konventionell motor och växellåda. Därmed blev svansmotor eller framhjulsdrift aktuellt. Det senare innebar en dyrare konstruktion med dubbelledade drivaxlar. Sedan man tagit del av Porsches KDF-Wagen på Berlinutställningen 1939 fastnade man för svansmotorn.

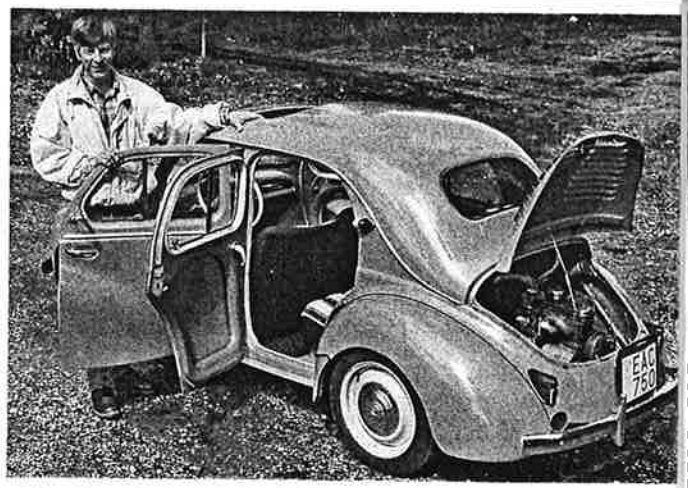
Det var under andra halvåret 1940 som Ferdinand Picard samlade en liten grupp konstruktörer för att i största hemlighet arbeta på det nya projektet. Varken tyskarna eller Renault tillät just då något utvecklingsarbete. Dagen före julafton 1942 stod den första prototypen klar. En tvådörrars liten grönmålad bil i aluminium som vägde 457 kg. Det skulle emellertid dröja ända fram till 12 augusti 1947 och många modifieringar senare innan serieproduktionen kunde starta.

Liknande folkbilar

Vi kan i dag konstatera att konceptet för tyskarnas och fransmännens folkbilar överensstämmer ganska väl, även om detaljutformningen skiljer. Volkswagen var på tyskt vis byggd på separat bottenplatta, medan den lite mindre Renaulten fick en mer konventionell självbärande kaross, dessutom i seriebyggt utförande med fyra dörrar. Bägge hade svansmotor, den senare dock vattenkyld.

Folkan är i dag tillverkad i över 20 miljoner exemplar, Renaulten stannade vid dryga miljonen. Men, grundidéen skulle finnas kvar betydligt längre. Efterföljande Dauphine, R 8, R 10 med flera var i stort sett byggda på samma bas.

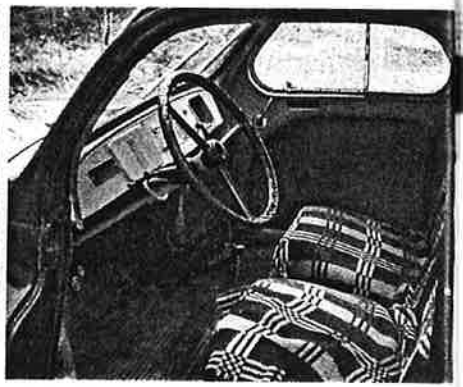
Renault 4 CV byggdes enbart i täckt fyrdörrat utförande, aldrig som äkta cabriolet, aldrig med två dörrar eller som folkan i buss- eller pickup-utförande. Åt eftervärlden har den blivit en mycket trevlig veteran som charmar och imponerar på entusiaster i hela Europa. □



Stig Bystedt köpte sin 58:a för nästan tio år sedan. Första ägaren var en urmakare i Stockholm, men bilen hade hunnit renoveras av nästa ägare innan den hamnade hemma hos Stig. – Visst kan man åka i 90 sägar han, men 80 är trevligast. Då hör man vad man säger. Billigare kan man knappast åka. Stigs 58:a drar runt halvliters milen. 4 CV:n är en av de minsta fyrdörrarsbilarna som byggts. De första prototyperna hade emellertid bara två dörrar. Motor, kylare och bensintank sitter bak. Den senare nås under huven.

Renault 4 CV i jämförelse med sina samtida konkurrenter

Bil	Renault	Renault	Ford	Morris	Volkswagen	Fiat
Modell	4 CV	Dauphine	Anglia	Minor	1200	600
Kaross	4 dr, 4 sits	4 dr, 4 sits	2 dr, 4 sits	2 dr, 4 sits	2 dr, 4 sits	2 dr, 4 sits
Årsmodell	1959	1959	1959	1959	1959	1959
Nypris	5.850 kr	7.220 kr	6.960 kr	7.100 kr	6.660 kr	5.895 kr
Motor	4 cyl toppventil	4 cyl toppventil	4 cyl sidventil	4 cyl toppventil	4 cyl toppventil	4 cyl toppventil
Volym	747 cc	845 cc	1.172 cc	948 cc	1.192 cc	663 cc
Effekt, SAE	26 hk	31 hk	38 hk	37 hk	36 hk	22 hk
Kompression	7,25:1	7,75:1	7,1:1	8,3:1	6,6:1	7,5:1
Transmission	3 vxl	3 vxl	3 vxl	4 vxl	4 vxl	4 vxl
Växelspak	golv	golv	golv	golv	golv	golv
Hjulbas	210 cm	227 cm	221 cm	218 cm	240 cm	200 cm
Spårvidd	122 cm	125/122 cm	122/121 cm	129/128 cm	131/125 cm	115 cm
Längd	364 cm	395 cm	380 cm	376 cm	407 cm	329 cm
Bredd	143 cm	152 cm	152 cm	155 cm	154 cm	138cm
Höjd	147 cm	144 cm	150 cm	152 cm	150 cm	141 cm
Bredd, framsäte	108 cm	123 cm	117 cm	127 cm	132 cm	117 cm
Vändradie	430 cm	460 cm	526 cm	504 cm	550 cm	435 cm
Tjänstevikt	680 kg	740 kg	860 kg	820 kg	810 kg	670 kg
Däckdimension	5.00x15"	5.00x15"	5.20x13"	5.00x14"	5.00x15"	5.20x12"
Bensinf, 60 km/t	0,56 l/mil	0,6 l/mil	0,7 l/mil	0,65 l/ mil	0,6 l/mil	0,56 l/mil



De två första åren användes tre små baklyktor i en bananformad konsol. 1950 ersattes de av vanliga lyktor i skärmarna. Året efter höjdes motoreffekten från 18 hk till 21 hk. 1956 steg den till 26 hk.

Interiören var riktigt spartansk fram till 1950. Från 1956 liknade instrumentbrädan Dauphines. I Claes bil är interiören orörd. Observera bilplåtarna, det var så det såg ut. Avsaknaden av kardantunneln ger ett rymligare golv.

Renaultträffen i Paris ägde rum på fabrikens provningsbana. 250 bilar fanns på plats från hela Europa.

Renault 4 CV 50 år

Entusiasterna träffades i Paris

I pingsthelgen firade man 4 CV:s 50-årsjubileum i Paris. På plats var 250 bilar från hela Europa och ännu fler entusiaster och beundrare. Från Sverige deltog all par bilar.

Träffen hölls på testbanan vid Renaults utvecklingscenter utanför Paris. Även på kontinenten tillåls ombyggda bilar tillsammans med originalutföranden. En anledning till detta är att 4 CV:n alltid varit en bil som trimmats och modifierats, ända sedan den kom ut. Noterbart var att väldigt många bilar var mycket fint renoverade. Däremot kunde man förvånat konstatera att de äldre årsmodellerna saknas på kontinenten, framför allt i Frankrike. De flesta är från 1955 fram till -61.

Det är numera inga problem att finna delar till dessa bilar. Enbart i Frankrike finns minst fem firmor som har del som behövs. Nytillverkning sker av det som helt slut. Gummilister, kromlister, stötfångare, och naturligtvis alla mekaniska delar finns. Nya skärmar förekommer ännu bara i glasfiber. □

Renault 4 CV tillverkades aldrig i annat öppet fabriksutförande än som cabriocoach. Några exemplar av modellen finns även i Sverige.

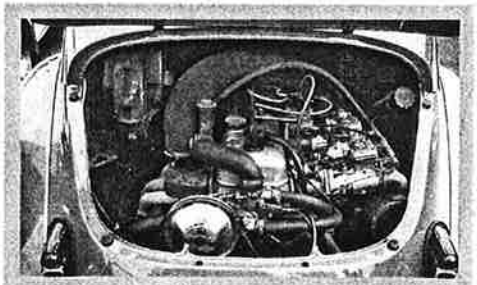
Fristående karosstillverkare som Alpin, Autobleu och Bisseoneu byggde sportiga bilar med plastkarosser baserade på Renault 4 CV.

På 50-talet gick 4 CV som servicebil i bland annat Belgien. Denna bil fanns kvar från den tiden, med tidsenlig skylt på taket och verktyg där baksätet normalt sitter.

Club 4 CV Suede

I Sverige finns ungefär 250 kända Renault 4 CV. Drygt hälften finns med i märkesklubben Club 4 CV Suede, som har 110 medlemmar. Vanligaste årsmodellen är 1958, medan största produktionsåret var 1955. Men allt fler av de allra äldsta modellerna hittas fortfarande. Tidigare var andelen ombyggda bilar betydande, men nu siktar allt fler mot original. Priser: Objekt cirka 7.000 - 8.000 kr, skapligt bruksskick, omkring 20.000 kr, fullt renoverad, en parla får man för 30.000 - 35.000 kr.

Klubbtidning: "Småfranskan".
Adress: Box 7488, 103 92 Stockholm.
Ordförande: Lasse Sedlén, Stockholm
Telefon 08-710 89 71.



4CV-Legobilen

Det originella med 4 CV:n är att både originalrenoverare och ombyggare tycks samsas. I märkesklubben tillåter man bägge formerna av bilinnehav och flera medlemmar har en av varje. 4 CV:n är nämligen rena legobilen. Motor, transmission och hjulställ som kom 1948 var början på en epok som skulle vara ända in på 90-talet.

För den som vill bulta på modernare grejer är valmöjligheterna närmast oändliga. Inte nog med att komponenterna från efterföljande modeller Dauphine, R8 och R10 passar rakt av. Redan här innebär det potentare motorer med helsynkade växellådor och den som även lånar framvagnen får också skivor runt om. Den löstagbara kopplingskåpan tillåter även montering av motor från bilar som Volvo 343, Ford Escort LX, Renault 5, Renault 12, Renault 15 – you name it... I princip passar allt från 1960-70-talen. Ja, egentligen ända fram till i dag. □

Renault 4CV 1940-61

1940 Projekteringen startar

1943 provkördes den första prototypen. Den hade en tvådörrarskaross i aluminium och även motor och växellåda i samma material. Prototyp nummer två var mer lik den slutliga versionen, men även den hade bara två dörrar. Nu var motorn byggd i gjuljärn, medan växellådan fortfarande var i aluminium. Tredje prototypen som kom 1945 hade fått ytterligare två dörrar och var dessutom första modellen med stjärnhjulsfälgar med liten navkapsel. Nu byggdes fem identiska vagnar för utprovning. Jämfört med de kommande seriebilarna hade de större bakruta och en plattare motorlucka med fler gälar.

1946 presenterades 4 CV för allmänheten på Parissalongen, samtidigt som en förserie byggdes. Avvikelsen här mot de senare serietillverkade bilarna var något rundare framskärmar med upphöjning för strålkastarna.

1947 startade serietillverkningen och 300 bilar stod klara inför årets Parissalong. Efterfrågan blev så stor att leveransliden raskt steg till tre år!

1948 kom de första 4 CV till Sverige. De flesta var i "lastbilsutförande", eftersom personbilsimporten var kvoterad medan lastbilar kunde tas in fritt. Modellen hade plåt istället för glas i bakdörrarnas fönsteröppningar och var billigare i utförandet med svartlackerad frontgrill och bara en enda stol, åt föraren. Den svenske importören, Fredlunds, kunde sedan bygga om bilarna här hemma och sälja dem som vanliga personbilar.

1950 ersattes det tidiga bakljuset, "bananen", med konventionella bakljuktor på skärmarna. Dessutom ersattes den gamla treekrad ratten av en modernare tvåekrad ratt i beige bakelit.

1951 krympte motorvolymen från 757 cc till 748 cc, för att man skulle kunna deltaga i de populära tävlingsklasserna för bilar upp till 750 cc. Samtidigt höjdes effekten från 18 hk till 21 hk genom ökad kompression. Interiören präglades av en ny instrumentbräda med rund hastighetsmätare som hade temp- och tankmätare på vardera sidan.

1954 fick 4 CV större bagageutrymme genom att batteriet flyttades till motorrummet och reservhjulet placerades vertikalt. Dessutom åstakom man bättre utrymme i baksätet genom att flytta motorrumsväggen lite bakåt. Utvändigt kännetecknades 54:an av ny frontdekor med bara tre lister istället för sex smalare.

1955 var 4 CV:s största produktionsår. Under året fick bilen ny framvagn och en annan typ av kuggstång, som senare även skulle dyka upp på Dauphine som presenterades påföljande år. Trots radikalt nyare utseende var Dauphine, i botten en 4 CV med längre hjulbas, modernare kaross, ökad cylindervolym och ändrad växellådsbalk. Därmed kom försäljningen av 4 CV att dala.

1956 närmade man sig Dauphine genom en ny instrumentbräda som liknade den modernare bilens, samt stötdämpande ratt och innerhandtag i plast.

1958 ökades motoreffekten till 26 hk, vilket välkomnades av många. Dessutom infördes samma nya trebultade fälgar av pressad plåt som Dauphines. Värmepaket som standard var en välkommen nyhet, på den svenska marknaden. I många andra länder var det fortfarande extra utrustning.

Åren 1959-61 blev 4 CV:ns avvecklingsperiod. Allt färre bilar byggdes, de flesta av delar som redan fanns framtagna, resten kom från Dauphines lagerhyllor. Största nyheten sista året var barnsäkra bakdörrar. Affärsmodellen samma år fick en typ av framstolar som starkt påminde om de som skulle komma i Renault 4. 5 juli 1961 lämnade den sista 4 CV fabriken, då hade 1.105.543 exemplar tillverkats. 4 CV blev därmed den första franska bilmodell som tillverkats i över 1 miljon exemplar. □

Hjelp...

Det er vanskelig å holde styr på dere medlemmer når dere ikke sender inn adresseendringer til oss. De fleste av dere klarer vi å finne igjen, men noen er det vanskeligere å spore opp. I tillegg til merarbeid og ekstra portoutgifter for klubben fører det til at dere medlemmer får Bulletinene alt for seint.

Nå har sitter jeg med noen returnerte sendinger som jeg ikke finner ut av på egenhånd. Er det noen av dere som vet hvor disse menneskene har blitt av så trenger vi sårt deres nye adresse:

Bjørn Sæter, Hostveit?,
Jørgen Mjelva,
Olav Lien og
Jan Stöversten.
I tillegg savner jeg ny adresse til Gammel Saabens venner.

Gjør jobben lettere for oss – send inn endringer både når det gjelder adresse og biler.

Jensen & Scheele igjen

For andre gang på rad, og tredje gang totalt har Renault-forhandleren i Halden, Jensen & Scheele Bil blitt kåret til "Årets Forhandler". Dette er en utmerkelse som deles ut til landets beste forhandler av Renault og Volvo person- og varebiler. Det er Volvo Personbiler Norge AS som deler ut prisen.
Vi i klubben stiller oss blant gratulantene.

Renault Extreme 2000

Styret jobber for tiden med detaljer rundt neste års arrangement til Nord Kapp. Vi regner med at mer informasjon vil være klar rett rundt hjørnet. Den vil bli sendt ut direkte til de av medlemmene som har meldt sin interesse. Har ikke du gjort det, men kunne tenke deg å være med oppfordres du til å sende inn svarkupongen snarest. Det er fortsatt helt uforbindtlig. Informasjon vil etter hvert også komme i Bulletinen.

Så langt ser det ut til at vi vil bli en god samling av biler som legger ut på turen.

Registreringsstatistikk september 1999

Registrerte Renaulter september 1999

Bil-segment	Plass i segment	Bil	September	1999 totalt
Småbiler	10.	Clio	34 stk	385 stk
Kompakte biler	7.	Megane	166 stk	1280 stk
Kompakte biler	28.	Kangoo	1 stk	79 stk
Mellomstore biler	15.	Laguna	64 stk	791 stk
Flerbruksbiler	15.	Espace	0 stk	1 stk

Merkestatistikk september 1999

Merke	Sept	% i sept	1999 totalt	% i 1999	Endring fra 98
Volkswagen	1077	13,0	11159	14,5	-0,8
Opel	697	8,4	8160	10,6	1,2
Toyota	1015	12,2	7392	9,6	-0,6
Ford	603	7,3	5852	7,6	0,6
Peugeot	331	4,0	3884	5,0	1,6
Mitsubishi	422	5,1	3705	4,8	0
Audi	348	4,2	3373	4,4	-0,4
Mazda	301	3,6	3066	4,0	0,3
Nissan	348	4,2	2846	3,7	-1,2
Mercedes Benz	292	3,5	2674	3,5	0,2
Renault	265	3,2	2537	3,3	-0,5
Volvo	253	3,0	2280	3,0	-1,7
Flere merker finnes					
Sum	8299		77017		

Eierskifter september 1999

Merke	Sept	% i sept	1999 totalt	% i 1999	Endring fra 98
Volvo	2233	7	19972	7,6	0
Nissan	1547	4,9	12444	4,7	-0,2
Renault	609	1,9	4962	1,9	0,2
Flere merker finnes					
Sum	31824		263560		

BIL markedet

Dauphine Gordini
Jeg er på jakt etter deler eller delebil. Spesielt interiør/seter.
Vidar Nyen,
tlf 62 42 09 94, 913 08 923.

Renault 17 skjerm kjøpes
Ønsker å kjøpe forskjerm til min kjære Renault 17 TL –72. Har du en skjerm så ring da vel!
Odd M. Strømme, Flisnes, 6012 Ålesund,
Tlf 926 36 349,
e-mail: Oppflisa@hotmail.com

Diverse biler selges
R5 TL 1984,
R15 TS 1974,
R16 TL 1977,
R Fuego TS 1981
selges hele eller i deler. Rimelig.
Vidar Nyen,
tlf 62 42 09 94, 913 08 923.

Renault 15 TL selges
Bilen har en Renault 18 TS-motor, Farge: grønn met., nye forskjermer, nye hjulbuer bak. Nyoverhalte bremser. Bilen er lakkert i original farge i 1997. Selges kr. 8000- Bilen er kjørt ca. 160000 km.
Sigmund Petersen, Trondheim
Tlf 73 52 73 44,
e-mail: sipeters@online.no

Deler til Dauphine-59 mod.
Ønsker de 2 platene som dekker motoren under for skitt og støv. Kingbolter og styreledd i god stand.
Bjørn Horndalen, Gjettum
Tlf 67 54 30 82
e-mail:
Bjorn.Horndalen@hiak.no

R7 (Sieté) og Twingo
med stort soltak kjøpes.
Sauro,
tlf 22 16 67 93

Til R5 –72 modell
kjøpes komplett interiør. Alt av interesse.
Sauro,
tlf 22 16 67 93

Fuego TX selges
Renault Fuego TX 1981 modell. Farge: Blå met. Bilen er EU-godkjent, juli-1999, pen bil og i god stand. El- vindusheiser, ny frontrute, nyoverhalt forgasser. Nye bremsesylindere, band og klosser. Stereo. Bilen selges ferdig registrert og med veiavgift for 1999 betalt. Kr. 23.000,-.
Sigmund Petersen, Trondheim
Tlf 73 52 73 44,
e-mail: sipeters@online.no

BIL markedet

Deler til R8
Kan noen hjelpe meg med sveiv til vinduet høyre side foran.
Øivind Kristiansen
Tlf 73 97 07 30 / 947 70 644.

R30 TS
Demontert men komplett R30 TS selges billig. Svært bra objekt med veldig lite rust.
Sauro,
tlf 22 16 67 93

R12 TS 1975 selges
Jeg vurderer sterkt å selge min gode, gamle sliter. Kontakt meg for detaljer.
Asgeir Larsen
Tlf 957 30 950,
e-mail:
asgeir.larsen@vegvesen.no

R5 Alpine deler til salgs
Jeg har mye deler til R5 Alpine til salgs. Bl. a. komplette seter, lettmetallfelger (kr 1000,-) og mange andre deler.
Sauro,
tlf 22 16 67 93.

Deler til R14 ønskes kjøpt
Jeg søker følgende til min R14 TS 1981 modell:
Frontrute
Girkasse
Original takantenne
Clutch
Blinklysglass venstre foran.
Asgeir Larsen,
Tlf 957 30 950,
e-mail:
asgeir.larsen@vegvesen.no

Deler til R8
Kan noen hjelpe meg med sveiv til vinduet høyre side foran.
Øivind Kristiansen
Tlf 73 97 07 30 / 947 70 644.

Fiat 126 Familie 4
Selges rimelig. Bilen står på Hadeland. Den er fullt kjørbar, men trenger litt rustjobbing og en gjennomgang av styringa før den er OK. Ett ekstra tak med stort soltak følger med.
Asgeir Larsen,

tlf 957 30 950,
e-mail:
asgeir.larsen@vegvesen.no

Annonser fra Club Renault Traction Arrière Suede:

Diverse delar säljas
Til R5 –73 mod:

Skärm v fram	150:-
Golvplåt h bak	100:-
Strålkastare ass.	150:-/stk
Vxllådsfäste (4vxl)	100:-
Gummiupph. fjädrar bak	150:-
Backljus+skiltbel.	100:-
Beg. Baklucka	100:-

Till R12:

Ny drivaxel	400:-
Beg. skärm hf	100:-

Beg. dörrar, rutor, bakvagnsbalk, strålkastare med mer.
Till 4CV:

Framskärmar h/v plåt	1000:-/stk
Dito plast	350:-/stk

Håkan Leidstrand, Sverige
Tlf 00 46 60 562860.

R10 –68 nerplockad och rostlagad. **R10 –69** ombyggd till öppen bil, körbar. Div småprep.
Michael Brändström, Sverige
Tlf 00 46 90 181668.

R8 Major –65. Norrlandsbil i absolut toppskick. Har fått mycket gummi och krom utbytt och lakats om –92 (röd). All plåt är original. Pris SEK 12.000:-.
R8 –63 komplett renoveringsobjekt i bra skick. Mycket extra delar medföljer. Pris SEK 2.000:-
Hans Erik Gillsröm, Sverige
Tlf 00 46 60 588380.

Nya delar til R8 och R10

Toplock 1108 cc	500:-
Frontemblem R8	30:-
Brytarsatser sev/duc	20:-
Låsbart tanklock	40:-
Fälgar	100:-/stk
Res,delskat.	100:-
Framfjädrar	200;-/par
Instr. bok R1130	50:-

Alle priser er i SEK.
Mats Wiklund, Sverige
Tlf 00 46 60 170804.

Annonser fra Classic Motor Magasin:

Jag heter **Renault Frégate** och är 41 år gammal, min husse hinner inte med mig och jag längtar ut

BIL markedet

på vägen. Ring husse så berättar han vad som fattas mig. Själv tror jag att jag är värd SEK 8-10.000:-.
Anders Uddling, Sverige
Tlf 00 46 152 20113.

Renault 4, ett objekt med soltak. SEK 2.500:-.
Helsingborg, Sverige
Tlf 00 46 42 2147791.

Renault Dauphine R1090 –62.
Rød. Orört renoveringsobjekt. Uppställd innomhus. Alla papper finns.
Kent Jannson, Grödinge, Sverige
Tlf 00 46 8 530 253 46.

Till Renault 18: Ny grill, beg stötf. bak, dörrar, huvar, framskärm. **Till R16:** Dörrar, baklucka, fälgar, grill med mer. **Till R12:** Ny stötfångare, beg fälgar, lm-fälgar (even till R18). **Till Dauphine:** motorhuv, framlucka, fälgar, med mer.
Anders Uddling, Sverige
Tlf 00 46 152 20 113.

Renault 4CV –56.
Svetsad, blästrad och grundad. Många nye och beg delar + extra delar, ex dörrar med mer. Svensk instr. bok, res. delskatalog, verkstadshandbok med mer finns. Återstår inpassning, finspackel, montering och lackering. Säljes pga tidsbrist – annat projekt. Pris SEK 9.500:- eller högstbjudande.
Sune, Åsa, Sverige
Tlf 00 46 340 656259.

Renault 4 1969.
Soltak. Renoveringsobjekt eller reservdelsbil. Går att köra. Pris SEK 1.000:-.
Torsby, Sverige
Tlf 00 46 560 30040.

Renault 16 TL –69.
Rød. Mycket bra oskruvat bruksskick, rostfri kaross. Två ägare sedan ny. Avställd sedan ca 10 år. Motorn kräver genomgång. Pris SEK 3.500:-.
Varberg, Sverige
Tlf 00 46 340 13069.

Renault Caravelle –66.
95% komplett renoveringsobjekt med HT, kan startas. Pris SEK 9.500:-.
Lars-Åke Larsson, Sverige
Tlf 00 46 520 31576.
Till R8: motor komplett med förgasare, generator, endast 7.000 mil.
Claes-Uno, Norrtälje, Sverige
Tlf 00 46 176 19513.

Nytt bromsåk fram til **R12, R15, R18** SEK 250:-/stk. Nytt fördelarlock til **R4** fra 1962/SEK 20:-.
Åke Åhlander, Glanshammar, Sverige.
Tlf 00 46 19 465858.

Diverse delar til **Renault 4** säljes.
Tarmo Pohjolainen, Sverige
Tlf 00 46 73 9781231.

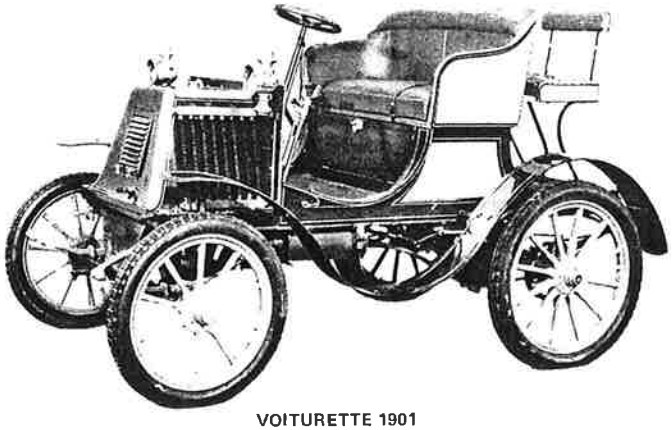
Annonser fra Norsk Motorveteran:

1973 Renault 4, kjørt 96.000 km. Litt pusling og du får en grei bil. Selges kr 3.000,-.
Hedmark. Tlf 62 41 70 64.

1975 Renault 4 TL, samt 1976 R 16 TL. Diverse nye deler medfølger. Har også diverse deler til andre modeller.
Kenneth, tlf 56 58 28 85 evt.
Tor Inge, tlf 55 91 74 72.

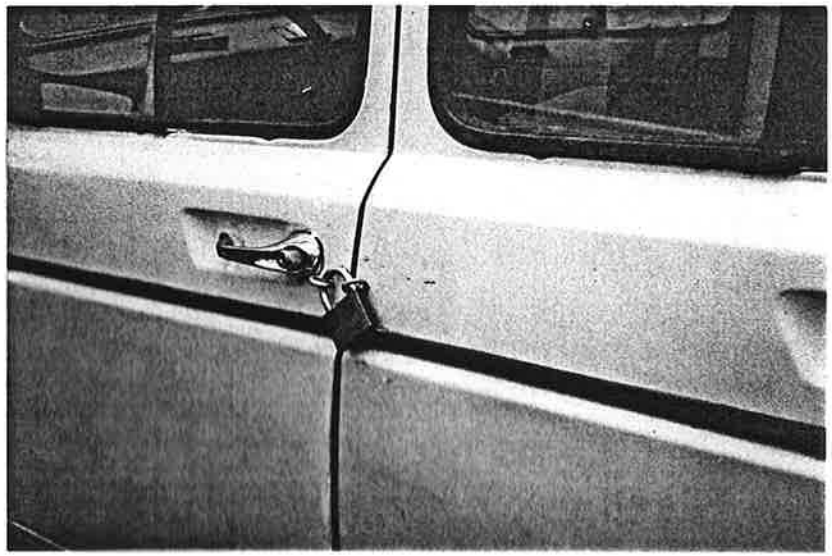
Ønsker å kjøpe 50-60-talls **Renault 4CV.** Rest. obj.
Tlf 56 55 14 48.

RENAULT VETERANMODELLER



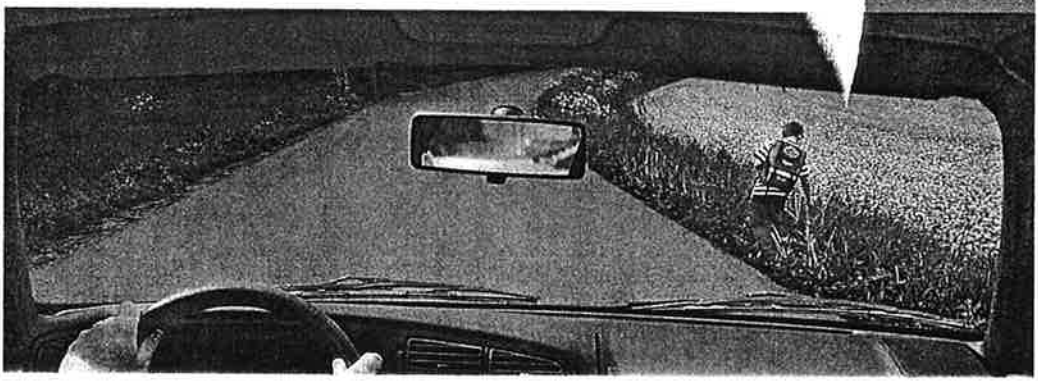
VOITURETTE 1901

Type: D * Motor: 4-takts * Antall sylindre: 1 * Sylindervolum: 450 ccm * Boring: 80 mm * Slaglengde: 90 mm * 6 1/4 HK v/1600 o/min. * Gearkasse med 3 gear forover og revers * Ytelse: 45 km/t.

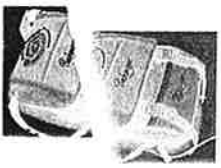


Egil Otter.

HADDE PER ENDA VÆRT SAU...



Da hadde vi slakket mer av på farten. Vi stoler ikke på sauer, der de plutselig finner det for godt å hoppe ut i veien. Akkurat som Per.



Nå er det over seksti tusen nye førsteklassinger på skolevei. De yngste barna er fem og et halvt år. Trafikksituasjonen er drastisk endret. At barn ofte tenker helt motsatt av voksne, gjør ikke situasjonen enklere. Bare mer alvorlig.

Trygg Trafikk