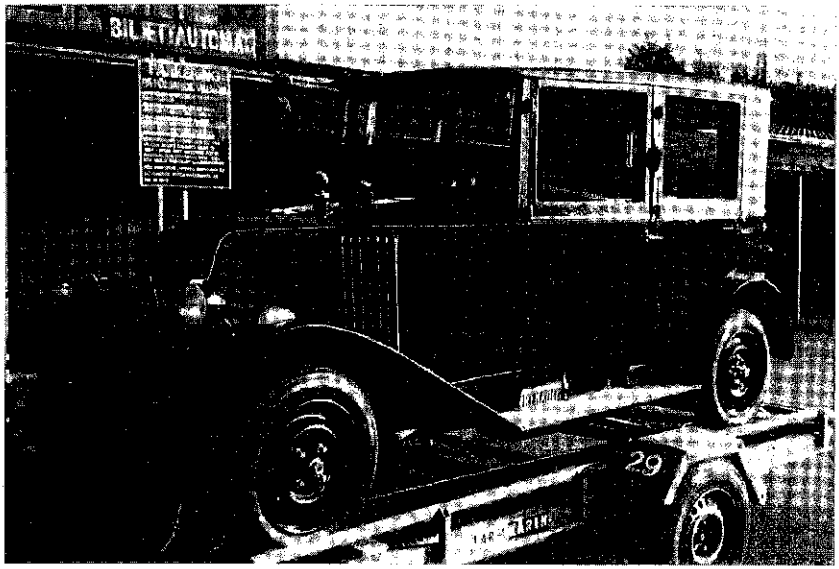
Svenska RENAULT klubben

le club RENAULT Suedois

RENAULT Journalen

Renault Journalen 2/92



RENAULT 11 TL

Renault Journalen
Nummer 2/92

Renault Journalen är
medlemstidning för
SVENSKA RENAULT KLUBBEN

Klubben välkomnar ägare till alla slag av RENAULT-fordon samt de märkesintresserade som önskar stödja vår verksamhet.

Medlemsavgiften är:
170:- kr för år 1992.
Inbetalning sker till klubbens postgirokonto
nr: **485 35 32-2**.

På inbetalningskortet skriver DU: Namn, Adress, Telefonnummer, samt DITT bilinnehav. Du som inte har någon Renault, men ändå är intresserad, skriver detta på inbetalningskortet.

Information om klubben kan Du erhålla om Du skriver till klubben på nedanstående adress:

SVENSKA RENAULT KLUBBEN
Box 1033, 81801 VALBO

Kontaktpersoner:
Lars Jakobson 026-131660
(Alpine,R8G,R12G,R20,R25,R30)
Jörgen Hellmark 08-56031605
(Superfemma,Clio,R19,Espace)
Katriina Mäkinen 08-7443924
(R5,R6,R8,R9,R10,R11,Finland)
Andreas Uddling 0227-20037
(äldre modeller tom Dauphine)
Johan Myhrman 08-6459553
(äldre modeller tom Dauphine)
Jan Stöversten 0505-31195
Dennis Håkansson 0499-22455

INNEHÅLL

Insidan 3
Renault "NN" (omslagsbilen) 3
Clio-cup, igår och idag 4-8
Bilen som Hobby 9-10
Reservdelsträff utanför Uppsala 11
Utvikningdbil(d)en 12-13
Kinnekulle Regn 14-15
Mälarrundan 16-17
Dala-Järna 18
Köpesannonser 19
Säljesannonser 20-21
Klubbmatrial säljes 22
Gamla tidningar säljes 23
Träffkalendern 24

Omslagsbilden

En "ny" gamling i klubben!!
Vår nya medlem Lars Meyer har här skickat en bild och en liten berättelse om sin Renault NN 1926. Läs hans lilla berättelse härintil om bilens historia.

INSIDAN

Nu har denna allmänna lågkonjunkturen påverkat även vår klubb eller rättare sagt tidningen. Ett av mellanleden i tidningsproduktionen har gått i konkurs, men efter några månaders letande har vi funnit en ersättare som kan göra ett ännu finare arbete till samma pengar. Det var inte lätt skall ni veta. Vi får se med den här tidningen om vi har fått till det rätt med bilder osv. Den som väntar på något gott...

En som däremot inte har drabbats är Régi Renault. Jag (Katriina) läste i Svenskan den 28 augusti att Renault har redovisat en kraftig resultatförbättring under det första halvåret i år. Resultatet före skatt ökade med 466% (fyrahundrasextiosex) till 5,4 miljarder francs och försäljningen steg med 14%. Imponerande i dessa tider.

Nu har det bildats en "Gammelbilssektion". Vi har bildat sektionen för att bättre kunna serva våra gammelbilsägare med aktiviter och reportage. De som håller i gammelbilarna heter Andreas Uddling och Johan Myhrman, gamla kända medlemmar med gamla kända bilar och ett stort kunnande på den fronten. Tack för att ni ställer upp.
Andra som vill bilda egna modellsektioner är välkomna till styrelsen med förslag.

Apropå gammelbilar, så har vi tänkt oss att göra en klubbfilm om förkrigsbilar och välkomnar alla tips och bidrag. Vi välkomnar även bidrag i form av berättelser om era egna bilar, skicka åtminstone bilder.

Sommaren har varit jäktig, det har varit många fina träffar både i Sverige och i våra grannländer. Det fina har varit att det äntligen har kommit igång samarbete mellan klubbarna i form av gemensamma träffar. Vi tackar även sponsorer som har hjälpt oss i form av fina priser. Det har även kommit önskemål om träffar typ 4F på Tullgarn, vi ska se vad vi kan göra.

Vi välkomnar alla nya medlemmar som kommit till klubben under sommaren.

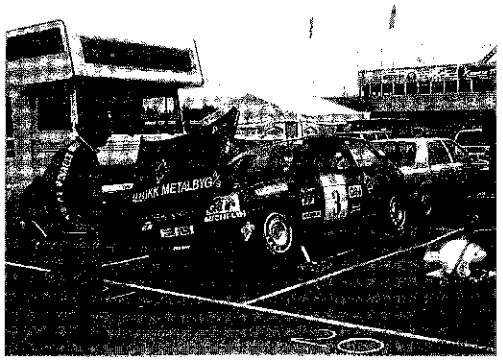
A bientôt! Styrelsen

Renault "NN" 1926

Bilen har renoverats 1968-74 av Henry Molin som då hade representationen för Renault i Eskilstuna. Enligt uppgift hade Molin köpt bilen från ett danskt museum. 1979 såldes bilen till Stig Nyberg i Göteborg som är en känd samlare och importör av gamla bilar. Nyberg sålde den till Lennart Eisner i Särö 1989 som i sin tur sålde den till en bilhandlare i Göteborg, där jag hittade den förra året. Den är renoverad till utställningsskick men enligt Nyberg så är strålkastarna av fel modell och hjulen för små.

Chassinummer 55448 och motornummer 55035. Av den beskrivning på franska som medföljer, framgår att motorn har 4 cylindrar med borrning 58 mm och slaglängd 90 mm vilket ger en cylindervolym på 951 cc. Vevhus och oljetråg är av lättmetall medan cylindrar och topplock är av gjutjärn. Kamaxel (sidventiler) magnetapparat och oljepump drivs av kugghjul på vevhusets framsida till vilken också dynamotorn - den kombinerade generatorn och startmotorn - är fästad. Svänghjulet är utformat som fläkt för att dra luften genom de två kylarblocken som sitter på var sin sida bakom motorn. Vattenpump saknas (Renault envisades med denna kylarplacering och termosifonkylning fr.o.m. 1905 till 1929).

Clio-cupen och dess föregångare



Det Danska teamet förbereder sig

Fredagen 10 april åkte jag till Mantorp Park, för att vara med på "Kick-off" helgen då "CLIO CUP bilarna" skulle presenteras för första gången inför press och sponsorer.

Jag hade lovat "Volvofolket" att åka med Alpinen dit, men på grund av förgasarproblem (för snålt bestyckade förgasare) vågade jag inte åka så långt med den, utan det fick bli att åka med 25:an istället.

Alla var mycket besvikna att jag inte hade Alpinen med mig, men det var inte mycket att göra åt det.

Bilarna till allmän beskådan

Vi fick en redig utbildning i fem timmar angående Volvos tävlingsverksamhet med Clio'n och "Volvo orginal cup bilarna". Under utbildningen så körde Clio- och Volvo-förarna sina träningspass alldeles utanför kurslokalen.

Efter kursen så fick de som ville provåka i kartläsarstolen i en av de två Volvo 240 rallybilarna, på en skogssträcka i närheten. Sedan så fick vi även möjlighet att åka med i en av de två 240 hästars Volvo 440 Turbo banracingbilarna (Renault-motor!).

Ett av de Svenska teamen byter slicks

Vi fick även provköra Volvo orginalcupbilar (240 GLT) på banan, vilket var en mycket positiv överraskning (för att vara en Volvo), men det bästa fick vi till sist. Att köra en Clio-cup-bil, alldeles själv på banan och med riktiga racingslicks!!!

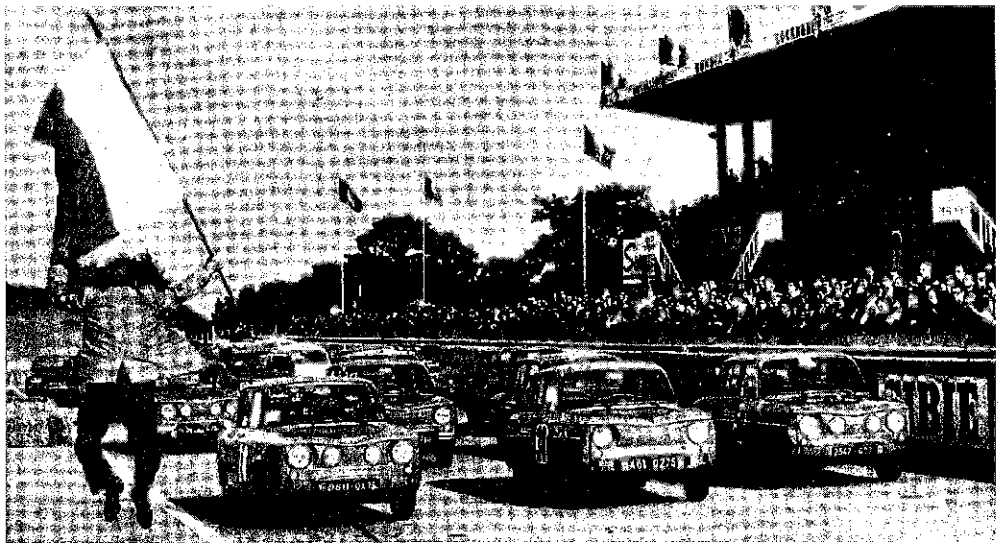
Alldeles innan jag skulle få köra Clio'n, så träffade jag Bernard Casin (fd Renault Sport-chefen!!), som sade åt mig att ta det försiktigt med slicksen i det våta väglaget. Det hade ju tyvärr börjat att duggregna. Innan jag kom ut och fick köra hade vi stått och talat en hel del om Renaults tävlingsverksamhet, Alpine, Gordini, GT Turbo m.fl.

I böjarna och ut på rakan var det svårt att finna fäste på den våta vägbanan, men väghållningen var bra, så det var igentligen inga problem (kanske lite mer odramatisk än jag trott att det skulle vara från början).

Jag provkörde även en Volvo-cup-bil, som var betydligt mer dramatisk, det var bara att trycka lite hårt på gasen i kurvorna, så ställde bakändan upp sig så fint så.

Tyvärr så hade vi inte hela kvällen på oss att köra, utan vi skulle hinna med att äta en bit också. Som sammanfattning så var alla jag pratade med där imponerade över lilla Clio's prestanda och väghållning, och var mycket nöjda med dagen.

HISTORIAN BAKOM CLIO-CUPEN

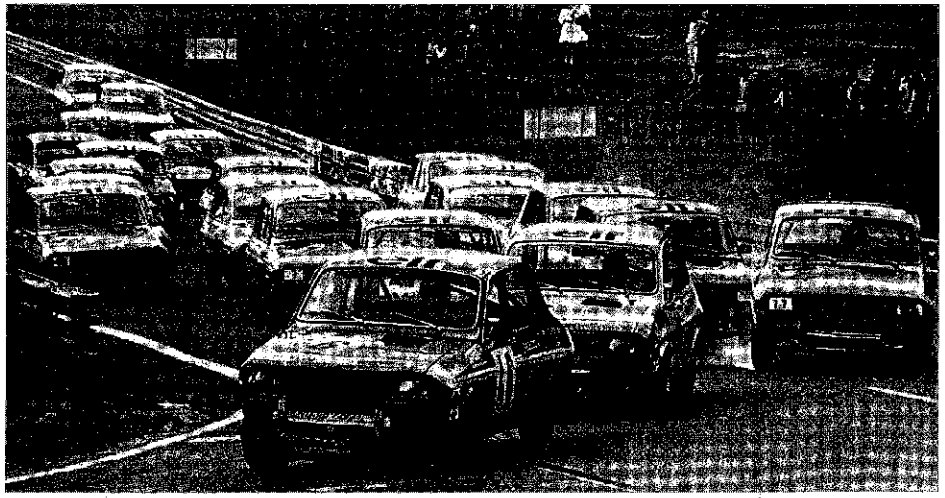


R 8 Gordini på språng

1964/65 då Renault hade släppt R8 Gordini'n, arrangerades det en s.k. entypscup för dessa bilar. Det främst för att kunna rekrytera nya unga franska förare till inkörsporten till de stora formeltävlingarna, den s.k. Formel Renault klassen. Den var en liten formelbil, uppbyggd på R8 Gordini's drivpaket.

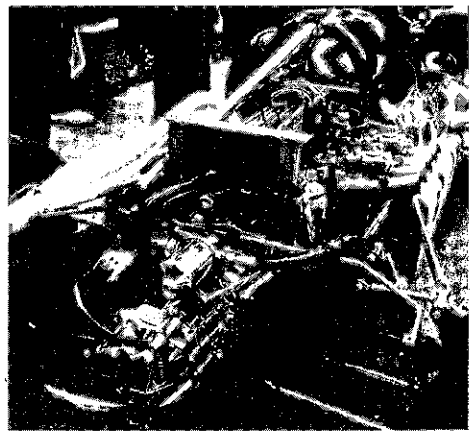
1971 kom så nästa steg. Då började man använda R12 Gordini i Renault-Elf-Gordini-cupen som den då kallades. Den kördes med stor framgång i några år. Formel Renault hade även den växt till sig, på så sett att nu användes R12 Gordini.komponenter istället för de nu "ålderstigna" R8 Gordinidelarna.

1975 Det var nu dags att använda en ny Renaultmodell för cupverksamheten, fortfarande med samma syfte: att få tillstånd



Det typiska med enbilsklasser är jämna heat

ett "billigt" tävlande för unga blivande Formel Renaultförare. Modellen som kom att användas var den nya "Femman" i först sitt "LS" utförande med en 1300cc motor, och senare med "TS"-en. Den s.k. "femmacupen" hade även sina utövare här i Sverige, vilket fortfarande kan synas än idag på de gamla "cupdelar" som finns ute på en del "entusiastfemmor". Dessa



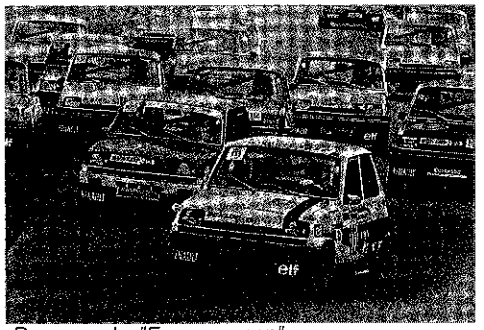
R 12 Gordinins drivpaket i en Formel Renault

"cupdelar" bestod av: 5 1/2" fälgar med lägre och bredare däck, grövre torsionsstavar för att få en fastare fjädring och att kunna få en lägre markfrigång på bilen, kraftigare krängningshämmare för bättre väghållning, ny styrväxel för färre rattvarv, ett modifierat avgassystem för bättre prestanda. I övrigt så fick var och en förare utrusta bilen med burbåge, eldsläckare, huvudströmbrytare etc. för att uppfylla racingreglementet. Motorerna fick inte trimmas, utan skulle vara standard. Som en liten passus kan nämnas att Renault även hade en trimningssats till R5 LS/TS, med annan kamaxel, ventilfjädrar, och annat godis för att få en högre effekt.

1976 Kördes även ett annat Renaulttävlande: nämligen R4-Cross, med skyddsburförsedda Renaultfyror i standardskick, vad gäller motor och liknande. Man tävlade på ungefär samma sätt som det "Folkrace" som vi har i Sverige. Fast här har det ju gått troll i tävlingsformen med alldeles för dyra bilar och motorer.

R 4 Cross, den lekfyllda "Fattigmanscupen"

Samma år startades det en lite häftigare cup, med den nya R 5 Alpine. Den blev mycket populär med sin kraftigare motor med s.k. Gordinitopp, 5-växlade låda och kraftigare chassie och bromsar (skivor på alla hjulen). 1982 blev 5:a Alpinen ersatt



Den svenska "Femmacupen"

av den nyss släppta turbomodellen. Nu började det komma segrar för Renault från alla håll, rally och banracing som exempel. Med R 5 Alpine Turbo'n så kördes det både Europacup och nationella cuper (Frankrike, Tyskland, Österrike, Belgien, Spanien, England, Holland, Italien och Schweiz), tyvärr så kom inte R 5 Alpinen in till Sverige, varken som "Cupbil" eller i gatversion bara för de specdiella svenska avgasreningskraven som gjorde att det inte var intressant att typa in de modellerna för Sverige. Isåfall hade vi nog inte haft en massa Golf GTI'er i Sverige utan en hel uppsjö av trevliga R 5 Alpiner, både med och utan turbo. Det fanns även en "Formule Renault Turbo" cup i Frankrike med den nya R 18 Turbons motor som utgångsmatrial.

R 5 Alpine Turbo från Italien

Ute i Europa så tävlade man även med den nya "superbilen" Renault 5 Turbo (mittmotorfemman) som från början bara var tänkt att tillverkas i så många exemplar som behövdes för att få den

Mittmotorfemmor, tänk om man hade en av dem

homologiserad. Då den premiärvisades så tecknades det fler kontrakt på bilar (för att använda på gatan) än som från början var tänkt att tillverka. Den fick sin egen Europacup som hette "Renault 5 Turbo Elf" cupen. Den blev så populär både på bana och i rally så det tävlades med den långt efter det att tillverkningen var nedlagd. Som en liten extrahistorik kan nämnas att det skickades tomma karosser till Alpinefabriken i Dieppe, som sedan byggde bilen efter eget koncept.

GT Turbon, kom, såg och segrade

1985 Introduktionen av "Supercinq" medförde att det på en gång tillverkades en turbomodell, R 5 GT Turbo. Den fick på en gång sina egna nationella och europacuper. Succé direkt, chassiet var bland de mest välbalanserade på marknaden, så att den 115 hk starka turbomotorn kändes alldeles för liten. I rallyts "lilla" grupp N (standardbilar) vart den på en gång så gott som oslagbar med förare som Alain Oreille t.ex. Även vår medlem Lars Davidsson har tidigare tävlat framgångsrikt med sin GT Turbo på de svenska rallytävlingarna. Tyvärr så var inte Volvo intresserade att ta in den här "GTI-killern" (p.g.a. avgaskrav??), utan tog istället in R 5 GTE med en klenare motor, fast fortfarande samma fina chassie.

Vid samma tid startades det en ny cup, Alpine V6 Turbo Europa-cupen. Där man tävlade med den nya Alpinen som efterträdde den nu gamla A310. I den här klassen tillät man en hel del förbättringar på bilarna: större bromsar, större hjul, större kylare, hårdare fjädring och krängningshämmare, ställbara stötdämpare och preparation av motorn som gav 258 hk. Toppfarten var c:a 280 km/h.

Formul Renault fick en ny motor, från R 5 GTE'n som med sina 1721 cc gav en trevlig vagn.

Det kom även en cup med R 21 Turbo'n som även kördes med framgång på "blandade" bantävlingar, mot bilar som BMW M3 och Mercedes.

1991 Nu var det då dags igen för en ny cup. Den nya Renault Clio, kom med sin 16S modell (S'et står för det franska soupapes vilket på svenska blir ventiler), som på en gång fick sin egen cup i Frankrike och Europa. Till Sverige kom den till och med, kanske för att miljölagarna har fått skärpas i Europa och man tävlar alltså med bilar utrustade med katalytisk avgasrening och ljuddämpning. I början hade de GT Turboförare som bytte upp sig bekymmer med omställningen till en bil med helt andra köregenskaper och motorkaraktär.

Lars Jakobsson

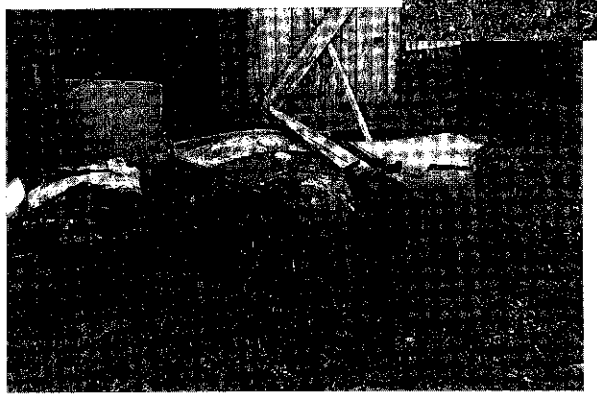
Vive le sport

Källor: fritt från franska motortidningar och egna upplevelser

Bilder: ur diverse tidningar och egna

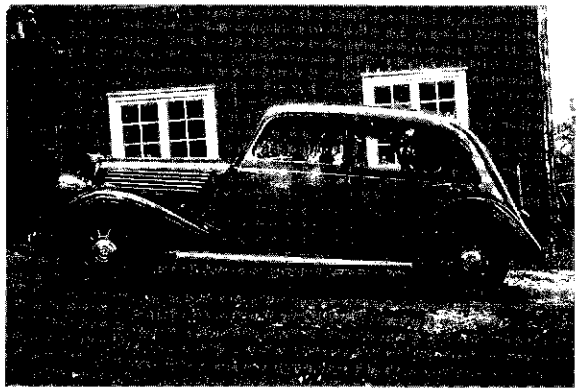
Bilen som hobby

Det här med bilen som hobby är egentligen ganska suspekt. Tänk efter själva. Köpa en bil bara för nöjets skull. Att den dessutom skulle vara av ett bestämt märke eller modell är ju rena snurren. Jag vet många, ja förresten vänner till mig som inte vet vad deras bil heter, och den är till för att forsla ett litet antal personer från punkt A till punkt B. De tycker att jag är rätt så puckad. Och ibland så kan jag faktiskt hålla med om det. I somras var jag på en enorm marknad för veteranbilar och där gick jag runt i timtal letandes efter små prylar eller grejor. När jag åkte därifrån hungrig och trött hade jag spenderat en ansenlig dagspenning. Riktigt vad det var som jag fick med mig hem och om det kommer till nyta vet jag inte.



Men TROTS ALLT finns det inte mycket som går upp emot bilhobbyn. Det följer så mycket nöje och nytta med på köpet. Du lär känna människor som du garanterat aldrig skulle ha träffat utan din bil- läs Renault. Tänk tillexempel på den där killen vi alla känner som hyrde ut sin 4CV för att jag skulle göra reklam för klubben och han skulle sälja delar från sin pickis. Jag säger då det. Men sedan har jag faktiskt träffat en massa trevligt folk också. En man träffade jag i Skåne. Bortsett från att han har en Renault från tjugotalet så delar vi det där svårförklarade BILINTRESSET där det handlar om tjänster och gentjänster, generositet och humor. När jag besökte honom första gången pajade min R16 -70 på väg hem, vad var då naturligare för honom än att bogsera hem ekipaget helt utan ersättning. Underbart.

Den incidenten är för övrigt enda gången jag blivit strandsatt av en Renault. Annars har mina bilar alltid ställt upp. Min Dauphine -56 användes som flyttbil mellan Stockholm och Lund, den har fört mig till träff med danska Renault-



galna upptåg tillsammans. MHS-nattorienteringen i CV 4 och Doffe är något alla bör pröva på.

Att vi båda har Fregate, Dauphine och 4CV gör inte saken sämre. Bilarna har vi på gemensam vinterförvaring. Ja allt detta och lite till är sånt man får på köpet genom bilhobbyn.

Nä nu måste jag göra Johans Primaquatre rallyklar. Jag skall låna den på MHS-nattorientering. Rapport kommer senare.

RENAULT, VOITURES A VIVRE!

Andreas Uddling

klubben. Alltid vänliga leenden vart än man kommer.

Med CV 4 cabben har jag kört brudpar; quell succé. Där brädade vi svarta långskorpor i parti och minut.

Till och med när jag körde hem nyförvärvet 58:a Fregaten från Sundsvall kom vänliga människor fram och ville byta några ord.

En av dessa bildårar jag lärt känna är Johan Myhrman. Han och jag har genomfört en massa

Samling vid bilarna under väntan att reservdelsträffen i Svista skulle börja. På bilden syns:
Johan Larsson
Carola Wallin
Jörgen Hellmark
Bertil Ekström
R 30 TX -81
R 5 GTE -88

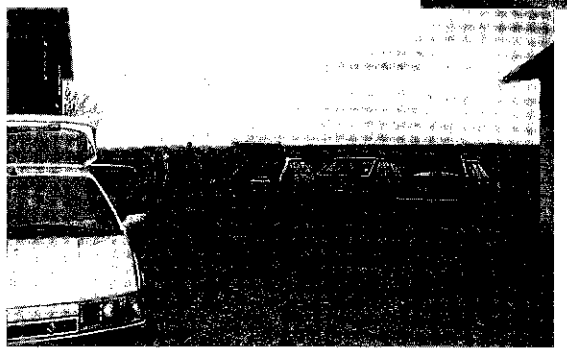
RESERVDELSTRÄFF i SVISTA

Lördagen den 11:e april var det dags att kliva upp tidigt igen, efter en lång fredag på Mantorp Park. Jag hade övernattat hos bekanta i Stockholm, så efter frukost hoppade jag in i Turbo'n och åkte ut till Ekerö för att hämta Jörgen och Carola. Vi fortsatte direkt därifrån på vår färd till Svista, som ju ligger en eller ett par mil norr om Uppsala. När vi kom dit hade det redan kommit dit en hel del besökare, men var var Janne, frågade alla. Ja inte hade vi sett honom efter vägen någonstans. Men vad gör väl det, då det finns några Renault-entusiaster att snacka med medans man väntar.

De som redan hade kommit var: Jörgen Stendahl, Stefan Fjellner (från Arriereklubben), Tom Lind, Pontus Hemmingson från Uppsala, ägare till en Matra Djet, som sökte ett hartoptak till en Floride/Caravelle, vilken har samma tätningslister som hans bil har (om någon har ett sånt tillövers, kontakta honom), m.fl.

Johan Larsson, alltid på plats

Röstlund kom från Hudiksvall med R 16

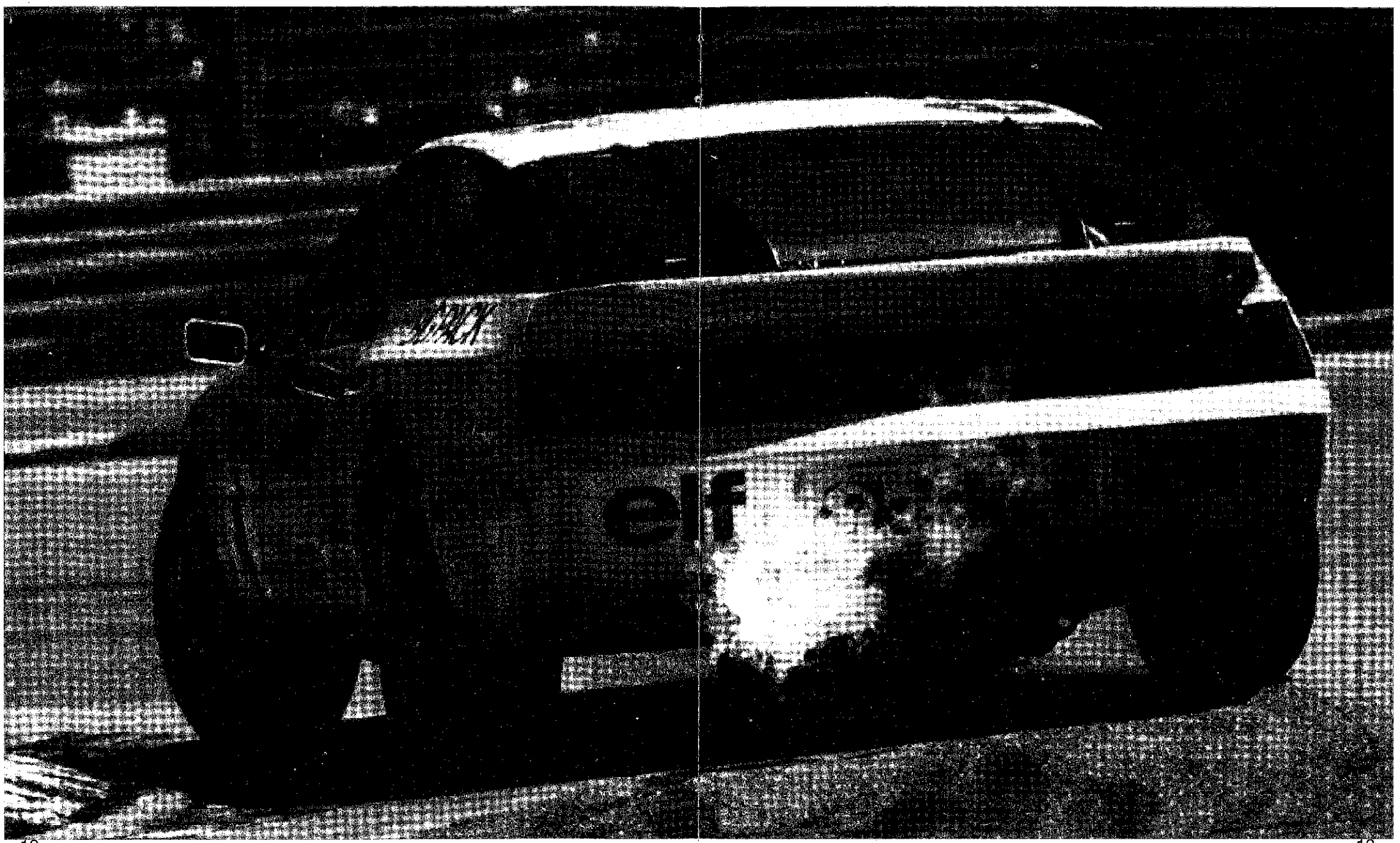


Efter ett tag så dök då Janne Stöversten upp, och kommersen kunde sätta full fart i det småbusiga vädret.

Lars Jakobsson

Renault *Journalen*

Alpine V6 Turbo



Kinnekulle Regn

Det är mycket som ska göras innan man kan köra banracing: oljan ska kollas, likaså kylarvätskan. Bra bromsar ska man ha också..
Vid ankomsten till banan möts vi av bromsklottsbytande Jörgen Källström. Det regnade inte just då..

Dags för avlastning kl.8 på morgonen

Dagen började med att Leif Söderman (SSK) höll bangenomgång. I samband med bangenomgången serverades frukost bestående av fralla och macka. Det fanns ett program men det sprack redan 09.00 för att några klockor gick kvar i vintertid och resultatet blev åka åka åka lunch åka åka åka tävling. Till slut hade alla kommit: Mittmotor Turbo 2, tre och en halv Alpiner (den "halva" Alpinen ville bara titta), R5 GT Tyrbo (det står så på reg.beviset), R18 Turbo, R25V6i, R 19, två R17, Doffe a lá banracing, R8 hopplock sen kvällen innan, Espace, och en R13 bmw.

Samling i depån före starten

Det var dags för träningsvarv och Leif Söderman i sin R13 GLE automat körde skjortan av alla som inte kunde hålla spårval vilket justerades under dagens gång. Det började regna. Vi klockade med armbandsur, bästa tiden hade Leif Jonsson i sin A 310 tätt följd av Jörgen i sin GT Tyrbo. Den första att prova på vattenplaning och att åka av banan var en blå 18 Turbo, den klarade sig utan några större men. Regn. Regn. GT Tyrbon provade hur det kändes att åka på vått gräs och grus vilket resulterade en trasig frontspoiler. R8n var så rädd för vatten att den vägrade att starta överhuvudtaget. R19 fick punktering och fick köra med reservhjulet, det gick bra även det. Lars Jakobsson hade problem med fladdrande vindrutetorkare. Lunch.

Med armbandsursklockningen delades bilarna i två olika grupper. Regn. Efter gruppinledningen var det dags att visa vad man gick för. A310n och GT Tyrbon vann sina respektive grupper. Och det regnade. Sedan var det dags för Le Regn Finale. Stig Jönsson flaggade

iväg finalisterna och i startögonblickets upphetsning dog GT Tyrbon, aortan lossnade från hjärtat: whoops. GT Tyrbon pyste runt banan men kom i mål som etta pga att Leif Jonsson tappade räkningen eller var det varvräknaren som gick sönder? Doffen vann decibel-tävlingen. Det var ett mycket jämt race trotts att det var en stor spridning på modeller och årsmodeller.

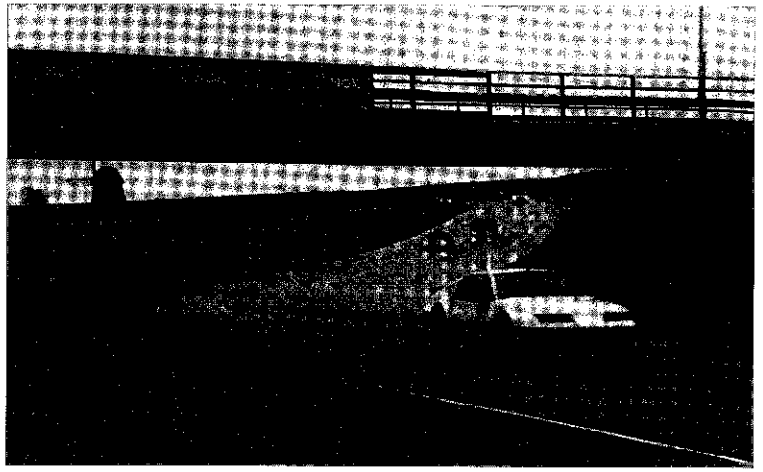
Starfältet samlat i regnet

Efter finalen samlades vi på Bed&Breakfeast, vi skulle titta på dagens filmupptagningar fast ingen hade någon adapter. Endast Jan Karlssons kamera gick att koppla till TVn så det blev en film om en gul R17TS. Sedan var det lite ost och vin och materialförsäljning. Vissa åkte hem och andra gick och lade sig. Jag var inte torr förrän vi kom till Södertälje.

Ni som är intresserade och vill följa med på en sådan här träff, kan kontakta:
Jan Karlsson 036-467 47
Lars Jakobsson 026-13 16 60

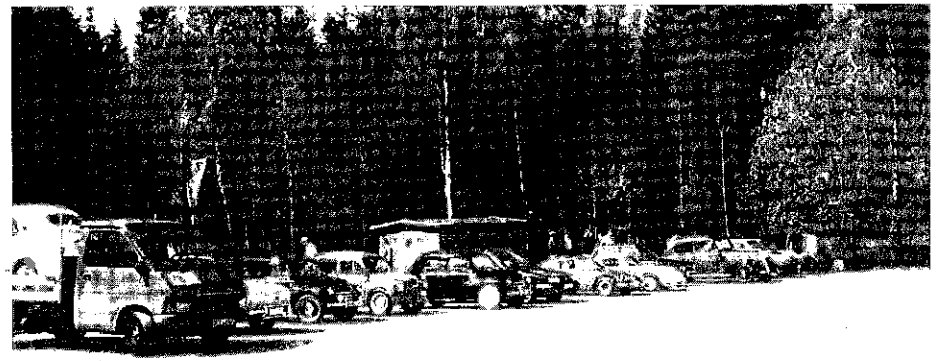
A110, GTTyrbo och R17 på rad

162 Katriina Mäkinen assisterat av Jörgen Hellmark och Carola Wallin



Leif Jonsson helt utan konkurrans (som vanligt)

Mälarrundan



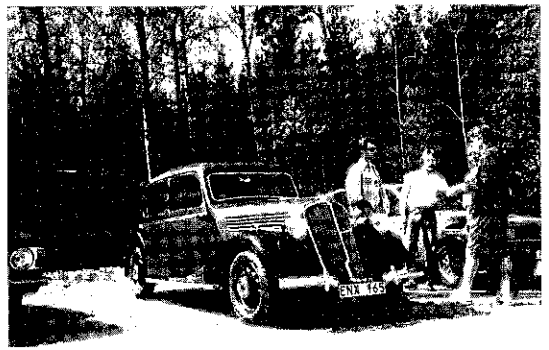
Samling vid Brostugan, med Pelles Renaultekipage i förgrunden

Nu var det dax för sommarens första träff, som dessutom var en samträff med: Club 4CV, Club traction arriere och Svenska Renault klubben. Det skulle bli kul att se hur de hade fått det att fungera tillsammans.

Anders och jag tog Alpinen för att möta Johan Engvall vid Gävle Bro kl. 7.00. Han hade fått låna min 12 Gordini, nu när han för en gångs skull hade lyckats att få ledigt. Vi tankade bilarna och satte in kursen mot Ekerö, där vi skulle lämna av lite klubbmatrial till sekreteraren Carola.

Jag tyckte att resan gick bra, men när vi klev ur bilarna utanför Jörgen och Carolas hus var Johan alldeles svettig. Jag hade glömt att tala om för honom att det sitter grusrallydäck på 12'an och att de är rätt så vingliga i motorvägsfarter. När så Johan hade packat ur lasten hos Carola, som fortfarande var hemma med en lätt justering av ryggen, så satte vi fart mot Brostugan där träffen snart skulle börja.

Jag passade på att tanka efter vägen, då jag inte visste hur lång runda det skulle bli. Vis av tidigare Renaultträffar, så vet jag att det brukar gå åt en skvätt bensin och aldrig finnas en mack då man behöver det.



Renaultsnack bredvid Johans fina Prima

När vi kom fram till Brostugan fanns det inte en enda Renault där!!!??? Inga skyltar ens??!! Men det dök då upp en CV som svängde in på en sidoväg, så vi hängde på. Där efter ett par kurvor och backkrön så kom vi till en grusplan, där fanns det Renaulter av alla de slag.

Vi fick det sedvanliga välkomstfikat, med en massa snack med de andra Renaultägarna. På plats fanns familjen Myhrman som åkte i Johans Primaquatre 1936. Bredvid min Alpine parkerade Runius sin fina vita spanska A110'a och

Spansk och fransk A110, R10an bredvid är stor!

bredvid Johan Engvall parkerade det en annan 12 Gordini, det var Dahlberg med sin fina bil som bara gått 2.500 mil. Ett annat roligt ekipage, som förresten visar att man behöver inte åka i sin Renault för att vara med på träffar, var Pelles CV som åkte på ett Trafficflak (vilket ju också är en Renault ja). Långväga besökare var familjen Bjälk, ända från Skåne hade de åkt (nästan utomlands). Från Alvesta kom Mats Hansson i sin fina R 4.

Tyvärr saknades min Primaquatre här

Som vanligt när det är träffar, så räcker tiden inte riktigt till för att prata med alla trevliga människor man träffar. Helt plötsligt så var det min tur att starta.

Rundan gick på mycket natursköna och körroliga vägar ute på Drottningholm och Ekerö, i strålande solsken. Det märktes att arrangörerna hade något avtal med SMHI och John Polman, för att få rätt väder till träffen. Vad det gällde frågorna, så var de inte något för de Renaultpåpluggade, utan man hade större fördel av att kunna sitt Stockholm.

Målgången var vid starten, där fick vi "fransk" löksoppa och fralla (gott) när man lämnade in tävlingsformuläret. Under ätandet så satte diskussionerna från förmiddagen fart igen. Nu blev vi så avbrutna igen, det var dags för prisutdelningen. Framför oss stod ett bord med många och fina priser. Vem som vann kommer jag inte ihåg, men jag fick i alla fall en fin Michelintröja.

Då alla som skulle få pris hade fått det, så åkte vi iväg i karavan till Ulvsunda Värdshus. Där bjöds vi på en utsökt middag, med förrätt och allt. Renaultsnacket fortsatte i vanlig ordning, men allting roligt har sitt slut och det var dags att bryta upp för hemresan. Jag passar här på att tacka arrangörerna och ser fram mot att åka på nästa års Mälarrunda.

Lars Jakobsson

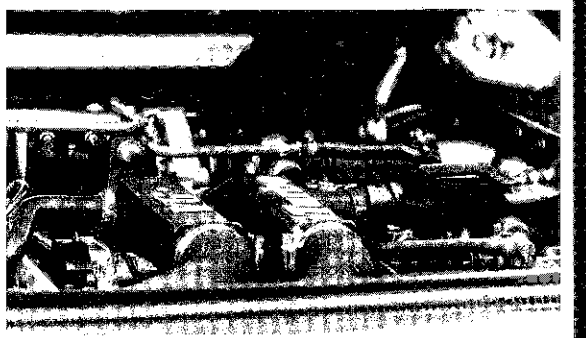
Pappa Myhrman i tidsenlig hatt

Dala-Järna träffen

Samling vid fikat halvvägs på rundan. Som vanligt ville ingen åka därifrån, utan alla ville vara kvar och prata.

Mitt på gräsmattan ser ni Arne Bergs gamla mittmotor-CV. Tyvärr sitter det idag en bakmonterad R5Turbomotor.

Rapport från: "Club Renault Traction Arrieres" träff i Dala-Järna av Lars Jakobsson.



På plats fanns Sveriges "enda kända" Alpine V6 Turbo, en 87'a som bara gått 1.200 mil, i nyskick alltså.

KÖPES

R 16 -delar
Tröskel vänster
Dubbelt grenrör R 16 TS
"Navkapsel" till AMIL-fälg
Göran Ekblom
Kronobergsvägen 14, 440 07 SJÖVIK
Tel: 0302-435 13

Till Fregate:
CIBIÉ 180 mm konkava strålkastare
Hållare till bakljus och positionsljus
Skärmar
Emblem "Fregate"
Fodersats
Drivknutar (nya)
Kardanknutar (nya)
Andreas Uddling
Högsta, 736 92 KUNGSÖR
Tel: 0227-200 37

Caravelle -64, delar köpes
Blinkglas bak
Lyktsargar
Anders
Tel: 0481-150 80 (arb) -159 55 (bost)

Till R 16
Bakrutejalusi
Vindavvisare till dörrutorna
Dunlop aluminiumfälgar
Till Fregate
Främre avgasrör
Inv. p-list VF, HF -58
Orginal dragkrok
Renault 30 TS, TX
i bra skick
Äldre husvagn
typ "SMV ägg", oavsett skick, dock renoverbar. Ej fantasipris. Helst 1958-60
Jan Stöversten
Ekhammar 2086, 544 91 HJO
Tel: 0503-30023 (kväll), 0505-31195 (dag)

EFTERLYSNING!!

Vi saknar följande medlem:
Robert Hortans
senaste kända adress:
Kronetorpsgatan 17A
MALMÖ

SÄLJES

4 CV -54 Cabriocoach
Renoverad 1979-80, därefter körd c:a 4.000 mil. Originalskick, besiktad, skattad. Ev. kan jag ta Floride eller Caravelle som dellikvid.
Colorale -55 skåp
Bra objekt, delvis demonterad. Mycket ovanlig i Sverige.
R 5 TL -73
Ombyggd med soltak. Alum. fälgar, TS-inredning, vässad motor mm. Besiktad, avställd.
R 17 TL cab -73
Bra objekt, 90% rostfri, skanar tygtaket, övrigt komplett. Pris beroende på motor.
R 17 TS -73
Delvis renoverad med mkt nytt, bl.a. krom, flyglar, strålkastare, fin inredning mm.
Jan Stöversten
Ekhammar 2086 544 91 HJO
Tel kvällar 0503-30023
Tel dagtid 0505-311 95

Lastbågar
till R 19 5-dörrars och 4-dörrars. Orginal, obetydligt använda. **Pris 400:-**
4 st vinterdäck GoodYear NTC
185/60x13 till R 5 GTE, org. GTE plåtfälg Nydubbade och balanserade, **pris 900:-**
Passar med fördel på R 19.
2 st Högtalare
för dörrmontage till R 5 och R 19, **200:-**
R 18 TSA 1980
Röd 10.000 mil. Nybesiktad u.a. många tillbehör. Skicket är strålande. **9.800:-**
Bengt Nordström
Grev Magnigatan 8, 2tr
114 55 STOCKHOLM
08-662 69 96

Instruktionsböcker
Fregate -59, 4 CV -58, Dauphine, R 16
Andreas Uddling
Högsta, 736 92 KUNGSÖR
Tel 0227-200 37

Renault 10 Major 1967
10.600 mil. En ägare innan mig. Allting snyggt, fint och översett. Bara att tuta och köra.
Ingvar Jönsson
Tel: 040-46 09 08

R 10 -66
12.000 mil. Fin norrlandsbil. **8-10.000:-**
Bo Pettersson
Tel: 0220-153 77

R 6 -70
Renoverad motor, nya drivaxlar, nya bromsar.
Tel: 08-94 38 48 - 600 27 87

R 15 TS -72
Motor renoverad 7.000 mil
Framskärm rostig, övrigt helt OK
Norrlandskörd fram till -89
Vinterdäck
Leif Karlsson
Linnégatan 74, 413 08 GÖTEBORG
Tel: 031-774 01 11

Visa att du älskar din Renault
Nu kan du köpa denna lilla nätta dekal av bra kvalité i fyrfärgstryck, 15 x 5 cm. Sätt den i bakrutan och du ser ändå ut genom den!!
Jan-Ingvar Steen
Tel: 0752-238 49

SÄLJES

R 5 TS cab -78
9.000 mil, toppskick, det mesta nytt
R 4 Super -63
Bra rep. objekt
Delar, nytt
Spindelsats CV 4
Lykthus CV 4
Bakljus R 10
Stötfångare höger yttre fram R 16
+ diverse mer delar. Ring och kolla.
Anders
Tel: 0481-150 80 (arb)-159 55 (bost)

R 16 TL -76
Beige med beige inredning, 7.000 mil, avställd.
Tel: 033-25 51 40-17 32 30

R 30 -77 kaross
med taklucka, 10.000 mil, ingen rost.
R 20 TL vänster framskärm, ej rost
Diverse
R 12, R 20 och R 30-delar
Johan Larsson
Tel: 0533-100 32

Samlartallrik 1992 Renault 1923
se bild här bredvid.....
kan beställas från Finland
Pris: 230 FIM (ca 300 SEK)

Romb-berlock i 18 K guld
nya romben!!
Pris: ca 400 FIM (500 SEK)

Intresserade kan kontakta:
Katriina Mäkinen, 08-744 39 24

Nya delar säljes

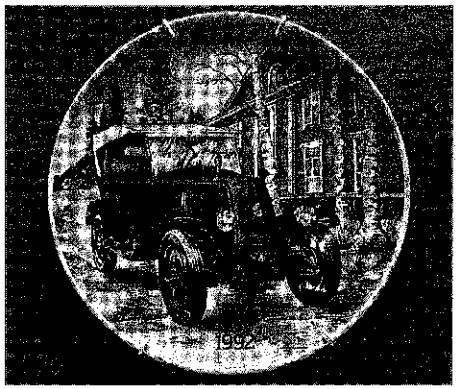
2 st bakfjädrar R 15/17	à 400:-
Div kofångardelar R 16	à 150:-
frontplåt R 5	200:-
USA-båge R 16	300:-
2 st dörrspeglar vä fram R 16	à 100:-
bakstam modell "Ä" R 16	500:-
kolvsats R 16, 1565cc	1.000:-
strålkastarsargar R16	à 50:-

Begagnade delar säljes

2 st GT-stolar	à 400:-
plåt luftintag R 15/17	300:-
Komplett inredning R 18	1.200:-
Komplett drivpaket R 18	1.200:-
topplock R 16 TS -74	150:-

diverse delar R 16
diverse delar R 18 sedan
Ring och pruta
Göran Ekblom
Tel: 0302-435 13

Renault stationärmotor
typ 4CV1, fungerande, komplett och orginal med magnettändnig, mätare, vred, etc. **Pris: 1.000:-**
Ove Axelsson
Box 174, Västervik



RENAULT boutique

KLUBBARTIKLAR

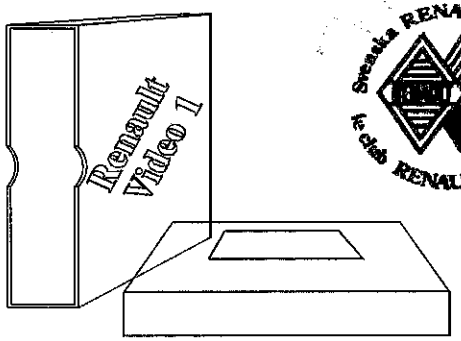
T-shirt, typ 1	50;-
T-shirt, typ 2	80,-
Sweat-shirt	180,-
Overall	350,-
Klubbdekal, lång bakrute	10,-
Klubbdekal rund inifrån	5,-
Klubbdekal, rund utifrån	5,-
Klubbvideoband	150,-
Renault jackmärke	25,-
Namntryck på kläder	RING !

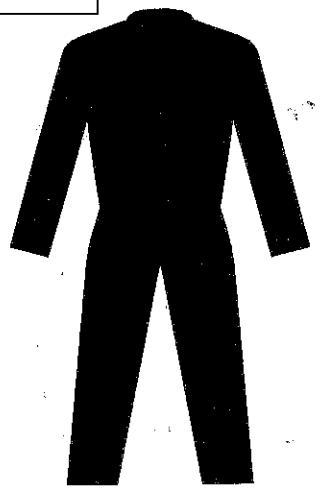
Porto, frakt och postförskottsavgift tillkommer.

Räkna med en leveranstid av minst ett par veckor, då det sköts ideellt på fritiden.

Storlekar kläder: M, L, XL.
Ange vad som önskas.

Beställning sker genom **Carola Wallin**
tel: 08-56 03 16 05
eller genom att skicka ett vykort till klubbadressen med din beställning.





RENAULT *Journalen*

nr 3/4-88

nr 1-89

nr 2-89

nr 3/4-89

nr 1-90

nr 2-90

nr 3-90

nr 4-90

nr 1-91

nr 2-91

nr 3-91

nr 4-91

nr 1-92

Matrikel
1990

Matrikel
1991

Matrikel
1992

Nu kan ni köpa kvarvarande gamla nummer av Renault Journalen för endast 10 kr/st + porto för årgångarna t.o.m. 1991. För 1992 års tidningar tar vi 15 kr/st + porto.
Porto för 1-2 st = 5:-, Porto för 3-6 st = 20:-
Beställning sker hos Carola Wallin, tel: 08-56 03 16 05, eller genom att skicka ett vykort till klubbadressen med er beställning, så skickar vi tidningarna.

TRÄFFKALENDER

Under 1992 har vi haft en hel massa träffar. men som det ser ut nu, så är det inte mycket kvar i år.

Men till vintern/våren finns det kanske någon som vill hålla i t.ex. en filmträff eller garageträff?? Hör av Er till styrelse i så god tid som möjligt.

Så här ser det ut med de träffar som är kvar i år.

OBS!! Nya datum!! OBS!!

sept-dec	**BANRACINGTRÄFF**	Om det finns intresse!! Kontakta: Lars Jakobsson 026-13 16 60 Jan Karlsson 036-467 47
?? november	**TOUR DE BOULOGNE**	Den årliga...
?? november	**ÅRSMÖTE**	

Den här "spalten" skall vi försöka att hålla uppdaterad till varje utgåva av tidningen. Om det skulle vara så att någon av Er är intresserad av någon träff, som vi inte har tillräcklig information om i tidningen, så kan Ni ringa någon i styrelsen. Vi kanske har fått veta något mer som inte hann med i tidningen p.g.a. pressläggningstiden.
171 Anders Jakobsson

PangStart!!

Safranen fick en kanonstart på den franska marknaden. De 10 första dagarna såldes det över 5.000 st bilar.

GRATTIS!!

(Tyvärr så har det blivit ett kraftigt prisras på 25:orna efter introduktionen av Safranen. Men det är kanske bra för de som vill köpa en begagnad.)