

CRN *Bulletin*

Club Renault Norvège

5-2000



Kjære entusiaster og medlemmer !

Som ny redaktør av dette edle klubborgan stiller jeg ydmykt med Prøysen's berømmelige blanke ark og fargestifter til start. Jeg får neppe adgang til presseklubben i Tostrup-kjelleren på Karl Johan, men det er vel heller ikke i de kretser en gjør-det-sjæl mekaniker med sans for hekkmotorer finner inspirasjon eller et lenge ettersøkt venstre blinklys.

Asgeir Larsen i Tromsø har bedt om avløsning etter å ha ført Bulletin i pennen i en årrekke. Vi takker hjerteligst for innsatsen, og ønsker han lykke til med diverse restaureringprosjekter. På klubbens låve, på Brandbu, venter blant annet en Juvaquatre med lengsel etter varme fra et sveiseapparat.

*Jeg har ambisjoner om å utgi **Bulletin** noenlunde regelmessig. Vårt lille blad er jo eneste faste bindeledd mellom styret og medlem. Bladet skal inneholde "litt av hvert" om vår felles interesse på fire hjul: Historikk og historier(sladder), om kommende arrangementer, om pågående restaurering av medlemmers biler, forhåpentligvis en Klara Klok-spalte – spør i vei, salg og kjøp av deler og biler, klipp fra utenlandske blader og tips om adresser på internett, plus +++++. Og uten DINE bidrag og tips blir det tynt ! Bruk gjerne e-post.*

Vi starter like godt i revers – med en reisereportasje fra sommerens Renault EXTREME 2000 – langturen fra Bogstad Camping til Nordkapp. Den passer som sengelektyre nå når nettene blir lange og kulda setter inn.

God Jul og Godt Nyttår !

P.S. Redaktøren forbeholder seg retten til trykkleif !

FRANSK VISITT

Helt fra Toulouse i Sør-Frankrike kom den røde Alpinen. På veien mot Brandbulåven – eller Chateau Feu Grange, som fri oversettelse tilsier - plukket de opp et dansk ektepar. I hver sin Alpine A310 svingte de verdensvant inn blant ymse andre doninger på tunet til monsieur Nøkleby. Mens kara inspiserte låven fra kjeller til loft, nøt damene Hadelandssolen i medbrakte campingstoler.

Når sant skal sies kom de ikke ene og alene for å se på en norsk låve med krevende prosjekter. Besøket var en planlagt stopp på veien til Nordkapp for deltagerne i Extrême 2000. Men uansett var det et hyggelig kort besøk, - en såkalt fransk visitt.



Vidar Nyen har 21 Renaulter, men ingen Renault 21 !

Klubbens aktive medlem har ingen annen forklaring – og den er god nok – at siden jeg kjøpte min første Renault i 1976 har det ”ballet” på seg ! Det mangler ikke mange modeller i tallrekka fra 4 til 30, og i tillegg et par Fuego`er og en Floride. Og Dauphine, kompletterer hans 10 år gamle håndlanger, Roger.

Roger eier en unik modell: Renault 2. Det vil si en HALV 4`er – i det format at den er halvparten så smal som en ordinær 4 er. Motoren blir elektrisk – en gang. Både kona og junior stablet seg inn i en original og urørt 8 fra 1970 da de deltok i Extrême til Nordkapp i sommer. 8`ern gikk som ei kule t/r Nordkapp. Først etter nær 6000 kilometer var familien Nyen tilbake i Våler i Hedmark`s lune skog.

Har du en R 21 ? Vidar tar`n !



Medlem nummer 106 har sendt bilder av sin 1977-modell som har rullet 290 000 kilometer. Drammens-medlemmet kaller bilen – som han har eid i 16 år – respektløst for ”Rennå de Rust”. Omtalen var så sterk at den forårsaket heftig diskusjon i Styret om hvorvidt bildene skulle gjengis eller ikke – i beste fall sladdes! Imidlertid føyer nr. 106 til at ”bilen aldri har sviktet”, og ble dermed delvis tilgitt av et snaut flertall i Styret.

Vi ønsker lykke til med jobben. Bilen blir sikkert fin – antagelig er den fiks ferdig når dette leses – og klar for nye behagelige mil.

FØRSTE OKTOBER 1960

Ringer det noen bjeller i bakhodet - eller sier ikke datoen deg noen ting? Redaktøren var bare ni år gammel og husker ikke gledesdagen, men dagen var faktisk en merkedag av de store for titusenvis av hungrige bilkjøpere.

RASJONERINGEN PÅ KJØP AV NYE BILER OPPHØRTE !!

Nå kunne folk med pæng på bok eller med et kredittverdigg forhold til banken, styrte ut å kjøpe en blank ny bil - eksempelvis en Dauphine. Ikke siden 1940 kunne folk kjøpe bil fritt. Under krigen var det naturligvis intet nybilsalg, men etter krigen var det landets handelsbalanse og valutasituasjon som krevde rasjonering. På 50-tallet fikk bare spesielle yrkesgrupper kjøpetillatelse, eksempelvis leger og veterinærer.

Øst-europeiske Moskvitch, Volga, Pobeda, IFA og Wartburg ble importert med bl.a. fiskemel som byttmiddel. Engelske biler ble gjerne betalt med trelast. (En herremann ved navn Harald Aars Møller importerte sin første VW Käfer – senere udødliggjort som bobla – med osteprodukter fra Øyer meieri.)

Det ble mye triksing, og førkrigsbiler var gull verdt. I Oslo var Grønlands torg uoffisiell handelsplass etter at torghandlerne hadde feid vekk kål og turnips.

”Gaveimport” fra med eller mindre fiktive rike onkler i USA var et tillatt triks som de mer velhavende benyttet. Det var ein av grunnene til at det kom dollarglis til fattiglandet Norge.

Salget av varebiler ble frigitt ett år tidligere, men våren og sommeren 1961 eksploderte salget av billige biler. Dauphine solgte som hakka møkk. Likeså Bobla, Octavia, Anglia og Prinz. Fiat, Austin, Morris, Opel og Hillman var solgt før de hadde fått Viking Stopp på felgene. Norske dekk var nemlig unntatt fra avgift.

Redaktørens foreldre gikk en varm junidag i 1961 til Prof. Dahls gate i Oslo hvor Autoimport solgte Renault i et snobbete flislagt salgslokale. 7. juli ble Dauphine`n levert på døra av den ikke ukjente rallyfører Ole Hodnungseth - som dessverre kjørte seg i hjel i en 8 Gordini noen år senere.

Sortie for fadern`s 13 88 06 tør knapt nevnes. Den ble ”solgt” for 400 kroner i 1970 !



SALG OG KJØP

Lite rusten Dauphine 1963 selges . En del oppretting. Motoren er nyoverhelt, men ikke oppstartet. Veldig bra restaureringsobjekt, sier Bjørn Johansen som bor i Skien.

Pris diskuteres.

Telefon privat 35 52 86 60, jobb 35 52 55 40

Robert Gunneriussen i Oslo har lyst på en Renault 19 med 16 ventiler. Årsmodell bør være 92-94 og koste ca. 55 – 90 000 kroner. Robert er også tent på en Renault 21 med 2liters turbomotor.

Robert Gunneriussen, Valhallvn. 50, 0196 Oslo, mobil 98427000, eller e-post: rogunn@online.no

Lyst på et rødt prakteksemplar med hvite dekksticker? Da har Tommy Løfsnes i Drammen kanskje en Dauphine å selge. Men han antyder krav til kjøper; god smak og tjukk lommebok. Uansett finner du Tommy på 32 83 88 88 /924 88 888.

Ved Lillehammer har en kar masse Gabriel støtdempere til 50-60-70-talls biler av diverse merker, men han har 8 stk MacPherson-innsatser til 1975-84 mod. R20 og R30. Det er BAKdempere og GASSdempere !!! Alle åtte selges for kr. 1000, eller pr. stk for kr. 200. Kontakt Mass Haugen, 2607 Vingrom, tlf. 936 70690.

Restaurert 4CV fra 1958 selges for SEK 30.00. Stefan Fjellner i Sundsvall skriver; fin skick, körklar med taklucka. Stefan treffer du på 00 46 60 12 05 47, eller stefan.fjellner@forumsq.se

Til FUEGO: Bakrute med visskermotor + komplett hengerfeste + 2 stk. lyktevisskermotorer + 1 ny metallfelg til TX gis bort. Den sjenerøse er Johan Torstad, Trondheim, tlf. 73 91 62 87.

Fortsettelse følger lenger ut i magasinet



ROY I SITT NATURLIGE ELEMENT

Roy Bjørndal legger så visst ikke skiftenøkke'n på hylla og lar Renault være Renault. Etter et langt liv hos Renault-importøren A/S Autoimport og mange år i NAF burde mannen ha vært møkk lei knekte negler, gearolje i håret, slipestøv i nesa og vond rygg. Men nei, nå har han med hjelp av saftige franske gloser og sveiseapparat gått løs på en 4CV. Det verste er at han truer med å ha den klar til Nordisk Treff i Danmark til sommeren.....

Bulletin skal følge restaureringen utover vinter og vår. Bildet, som er tatt i månedskiftet oktober-november, viser at motor er ute. Forskjermene var dårlige, men "nye" er ankommet fra Sundsvall. Flere telefoner til avkroker i Frankrike ga intet. Vi gleder oss til å kikke innom Roy i hans flotte garasje på Jessheim. Der blir det ikke noe slurv !

Renault Extrême 2000: FRANSKE VETERANER I MIDNATTSSOL

Det skal innrømmes med det samme! Idéen om at medlemmene i "Club Renault Norge" (CRN) skulle feire årtusenskiftet ved å kjøre til Nordkapp ble unnfanget en sen kveldstid. Entusiasmen over ville ideer har generelt en lei tendens til å fordufte med morgenduggen, men ikke i Renaultklubben.

Som sagt så gjort. Alle byråkratiske forberedelser var glemt da et bredt spekter spennende modeller fra femti- og sekstiårene - samt noen nyere men likevel legendariske råttasser ved navn Alpine - putret ut fra Bogstad Camping i Oslo en vakker søndag i juli. Målet var todelte: Å kjøre til 71 grader nord, samt å ha det kjempemor! Sistnevnte mål var enkelt. Entusiaster har det nemlig aldri kjedelig sammen.

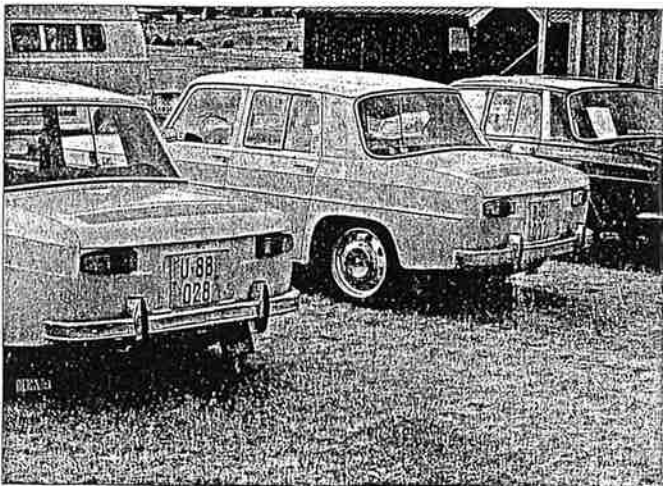
Gjester langveis fra

Ferden mot nord startet da det tiende "Nordisk Renault Treff" rundet av på samme tid og sted. Treffene, som går på rundgang mellom Danmark, Sverige, Finland og Norge, har etter hvert også tiltrukket seg Renault-eiere fra Nederland og selvste moderlandet Frankrike. Oppmuntrende og for lengst gjengjeldt. Ikke minst da Renault fylte 100 år i 1998. Den gang avla et dusin norske ekvipasjer av eldre årgang jubilanten en fransk visitt.

Invitasjonen til "Extrême" gikk selvsagt også til søsterklubber i mange land, og ekskluderte ingen modelltyper eller årsmodeller. Forholdet er nemlig slik at medlemmer i bilklubber så godt som alltid eier mange biler av samme merke. 5-6 av edel årgang pluss et par nyere til dagligbruk er vanlig.



RENAULT ER LØS. Kortesjen under stopp og hvil på Korgensfjellet i Nordland



EN TIER OG TO ÅTTERE. På Stjørdal dukket disse to skapningene opp, alle tre fra slutten av 60-tallet



MÅLET ER NÅDD. Etter å ha tilbakelagt 2500 km er Nordkapp nådd uten en eneste skramme eller teknisk feil.

Trendsetteren Gordini

Fra Toulouse dukket det opp et smørblidt ektepar i en knallrød Renault Alpine med tverrslitt V6-motor. Vel hjemme i Sør-Frankrike igjen vil kilometer telleren ha snurret på seg 10 000 km. Et dusin hollendere med tresko på pedalene var fast bestemt på å se midnattssolen. En nederlandsk klassisk 4'er så typisk troskyldig ut ved første øyekast, men under panseret skjulte seg en heftig Alpine-motor. Akselerasjonen var mildt sagt frekk, og forbløffet mang en tilfeldig Renault-eier på de flotte veiene nordover. Nok en hollender hadde valgt en praktfull modell 16 fra 1968 til langturen. En bil som selv i dag "kjører utenpå" moderne biler når det gjelder komfort og forbruk.

I flere tiår fulgte Renaults modelltyper en nummerrekke fra 4 til 30. Jo høyere tall, jo flottere doning. Hvem husker ikke den trendsettende kombimodellen 16, eller 8 Gordini, som rev med seg det meste av rallypokaler over hele verden. 4'ern er fortsatt en nøktern institusjon, mens

den snobbete sekssylindrede 30 huskes best av feinschmeckere. Snesvis dukket de blankpussede og fotogene opp på Bogstad, eller vendte panseret mot Nordkapp. Eldste og minste bil til Nordkapp ble en 4CV med 850 kubikk og snau 30 hestekrefter. Seteryggen kan ikke reguleres, men det hindret ikke eieren i å kjøre med (midnatts)solen i ryggen fra Honningsvåg til Oslo på 36 timer. Verken nord- eller sørover protesterte den hardt pinte motoren med så mye som en ettertenning.

Et hjullager og en punktering

Løypa nordover gikk via Gjøvik, over Ringebu-fjellet til Østerdalen og Røros, øst for Trondheim til Stjørdal (det moret utlendingene å overnatte på Hell). Derfra E6 hele veien til Hamarøy i Nordland hvor ferge brakte oss til Svolvær. Så Harstad, Tromsø, gjennom vakre Lyngen og over Kvænangs-fjellet til Alta. På en rasteplass utenfor Alta tilbød russere oss en liter vodka mot to brukte dekk. Ingen kjørte videre på felgen. På den

syvende dag dukket vi ned i den nær 7 kilometer lange og 260 meter dype undersjøiske Nordkaptunnelen til Honningsvåg og turistmagneten Nordkapp.

Vi kjørte ikke i kolonne, selv om det tidvis dannet seg grupperinger basert på motorstyrke. Det sier seg selv at en Alpine med 200 hk ikke ligger bak en 32 hesters Dauphine over Saltfjellet. Noen tok egne avstikkere til severdigheter eller kuttet ut ferger om det fantes alternative spennende veier, men aldri lenger enna enn at assistanse fra servicevognen kunne plukke dem opp noe skulle skje.

Servicevognen, en splitter ny Renault Master fylt med verktøy, strømaggurat og ymse antikvariske deler - dannet alltid baktropp. Med klimaanlegg og CD-spiller var det en populær arbeidsplass. Ikke fikk de jobbe heller. Gammelbilentusiaster er nesten skuffet om ikke noe som helst går i filler. Intet er som en motorstopp hvor alle hevder ulike, men skråsikre oppfatninger om årsak. ▶

SMÅTT VAR FLOTT I SEPTEMBER

Som kjent blant de fleste av medlemmene ble det ikke noe tradisjonelt TREFF TIL TUSEN i år ved Lysern i Enebakk.

For ikke å miste kontinuiteten i det populære arrangementet for alle oss med motorer under 1000 kubikk, ble det samling 17. september på Motormusèet på Strømmen. Turen gikk ikke langt, men til et artig familievennlig museum ved Glomma – Fetsund Lenser.

Omkring 40 blanke og velsmurte 4- og 2-taktere (det lukter jo gørgøtt av totaktsolje) putret inn på reservert finbils-parkering til glede for andre museumsbesøkere. Størst og mest velfortjent oppmerksomhet fikk en burgunder snålstyggpen Panhard Dyna fra 1953. Et sjarmtroll med frontmontert og uoverhalte 850 luftkjølte kubikk.

Alle deltagerne, også de fra Värmland, vil sikkert underskrive på at de hadde en hyggelig høstsøndag, men neste år må det bli et godt gammeldags TTT . Basta !



Til R 12 selges 4 dører + panser + bakluke :Håvard Fredriksberg, Oslo, tlf. 73 52 12 86.

En høyt elsket, men rusten – 81 Fuego skal selges fordi den ikke blir brukt. Kjørt 130.000 km og går som en klokke ifølge eier Jon Anten Brekne i Oslo på tlf. 92 24 09 99.



SURF på INTERNETT:

Bruk KVASIR og søk etter Club Renault Norge. Da får du flere svar pluss massevis av linker til utenlandske Renault-adresser

Salg/kjøp-tilbudet er imponerende stort og spennende. Vi får håpe de er oppdaterte, og at solgte biler blir fjernet. Sistnevnte er gjerne et svakt punkt. Salg/kjøp-annonsene i BULLETIN kan aldri være høyaktuelle, men som kjent blir ofte ikke "saker og ting" solgt på flekken.

www.Renault.no www.Renault.com www.michelin.com



SPORTSBILER

Motormuseet på Strømmen (under Strømmen Storsenter) har nettopp åpnet en flott SPORTSVOGNSutstilling.

Her vises en rekke, frekke godiser; Ferrari, Morgan, Porche, Singer, Jaguar +++. Toppen av kransekaka i CRNs øyne er naturligvis en Alpine 110.

Benytt sjansen – dessuten har jo museet masse annet smått og stort å vise frem. Julegaver kan du også kjøpe; gammeldagse, håndmalte, emaljerte skilt og bilmerkeskilt i lakkert blikk, gjør seg godt under juletreet.



NYGAMLE DELER INNKJØPT

Klubben har kjøpt inn en hel haug med diverse deler fra en for lengst nedlagt Renault-forhandler i Sandnes i Rogaland. Delene vil bli systematisert og oppbevart på Brandbu. Det forbannede er at innpakningene ikke forteller annet enn et ørten-siffret delenummer. Sjelden eller aldri står biltypen påskrevet. Det gir oss et helvetes identifikasjonsarbeid via endeløse kataloger.

Men vi nevner tilfeldig: styrestag, opphengskuler, bremsebånd og rep sett for masterpumper, støtdempere, blinklys, 2 stk lykteinnsats til R4/6/8/10 (godbit) mange hjulkapsler og skvettlapper, frontrute til R5, bakrute til R16 (?), dørplate fordør R12, hel fordør til R4, diverse fordelerløkk (R4 ?), 1 stk krommet frontbøyle til R4, diverse kjølevannsslanger, diverse mansjetter i forseglet hermetikkboks, pluss masse småsaker som pakningar, skiver og ringer som passer til gudene vet hvor (også Estafette)– men de lar seg identifisere – i hvert fall av et kompentent øye.

Altså enda en god grunn til å komme på Låvetreffet til våren!

JULENØTTER

CRN kan ikke være dårligere enn NRK !

(Vi misunner forresten Roald Øyen som ikke gjør noe annet enn å lage jule- og påskenøtter.)

1. I hvilket samme år ble skvettlapper **påbudt** og harde panserfigurerer **forbudt**.
2. Hvilken **amerikansk** bilprodusent bygde Renault på lisens?
3. Amèdèe var fornavnet. Hva lyder **etternavnet**?
4. Hvilken **engelsk** sportsbil med blomsternavn hadde R-motor?
5. Hva er en Renault 7 ?
6. Hva er en Renault **Rodeo**?
7. I 1955 kunne Renault tilby en **automatclutch** i 4CV. Hva var navnet?
8. Under hvilket produsentnavn ble Renault bygd og solgt under i **Japan** på 50-60-tallet?
9. Hva var navnet på bilmerket som bygde Dauphine i **Brasil**?
10. Renault brukte i mange år tallrekken fra 3 til 30 som modellbetegnelse. Hvilke tall er **ikke** brukt?

Svarene sender du på julekort, – eller pr. e-post til redaktøren. En vinner blir trukket ut og får en julegave i posten fra Renault-nissen.



Vertskapet ser du på bildet. Her forevige av Nordlandsposten i Svolvær

Ronnie og Miranda inviterer til 4-fest i Arnhem i september neste år!

4 fyller 40

Tro det eller ei: Neste år er det førti år siden jernsenga ble introdusert med brask og bram. De Renault-lojale fikk kanskje Calavados`en i vrang-strupen da de så støtfangeren; et rett rør. Den slags primitive doninger burde Renault holde seg for god til, kunne leses i følelseladde leserinnlegg i Paris. Skulle kanskje Renault stjele kunder fra de Citroën-frelste ? Oui, det var nettopp det de gjorde – og enda flere falt pladask for denne praktiske og billige stasjonsvogna. Noen av de som fortsatt ikke kan gi slipp på 4`ern skal sette seg i stevne som det heter, og feire fødselen i september neste år i Nederland.

RYDDIG OG RENT PÅ LÅVEN

På klubbens innholdsrike låve på Brandbu (la oss inderlig håpe det aldri brenner) tas det meste vare på, og enhver plausibel grunn for at "noe" kan komme til nytte for noen godkjennes glatt. Når så en trävlig svenske nå har et nå ukjent antall biler av annet fransk merke lagret i bøtter og spann, bør det fortelle nok om administrasjonens grenseløse forståelse – samt interesse for lagerleie.

Men noe edelt skrot må vike, og en varm høstdag samlet Styret sammen noen villige sjeler til dugnad. Som bildet viser var det ingenting å si på innsatsen! (Som vanlig slepte svensken et halvt dusin av sine biler ut på gårdsplassen slik at de kunne trekke litt frisk luft før vinterdvalen.)

Faktisk ble en container stappfull. Ikke bare av bilskrot, men masse annet eierløst skrammel og søppel. Og det ble feid og snekret høyt og lavt !



Formann Dahle fant det naturlig å sitte i godstolen

Foreløpig referat fra CRNs årsmøte 23.11.00

Styrets årsberetning og regnskap ble godkjent.

Klubbens økonomi er sunn med kr. 43.816 på konto pr. 31.10.00. Av den grunn økes ikke medlemskontingenten for 2001.

Formann Svend Dahle ble gjenvalgt. Nestformann Magne Ludvigsen fortsetter. Det samme gjør kasserer Olaf Danielsen. Ny redaktør (tidligere styremedlem) ble valgt Egil Otter. Nytt styremedlem ble Røy Bjørndal.

Kontaktpersoner er følgende: Materialforvalter Jan Urke, ansvarlig for Pub Goulette er Svein Erik Arnesen, for LMK er Olaf Danielsen og Halvard Nyland, for Motormuseet på Strømmen er Knut Nøkleby.

Årsmøtet bevilger "Trønderavdelingen" inntil kr. 4.000,- for innkjøp av Estafette. Midler til drift og restaurering bevilges ikke.

Årsmøtet vedtok også at klubbens Saviem (stygg fiskebil) ombygges til biltransporter. Jan Urke ser på mulighetene.

Hva skjer i 2001: Låvedugnad på Brandbu 21. april.
Vårtreff på låven 22. april
Årstreff blir på Brandbu i tilknytning til låven, 1. – 3. juni.

Strømmen 23.11.00
Egil Otter, referent

Fransk åpning: RETROMOBILE i Paris avholdes 9. – 18. februar.

CRN *BULLETIN*

- er et lite, men hyggelig blad for medlemmer av CRN

Nr 5/2000 - 15.årgang

Opplag: 300, - og gjerne ettertrykk hvis kilden oppgis !

Klubbens adresse er :

CRN, Postboks 60, 1355 Bærum postterminal

CRN s kontonummer: 0825 08 48626

Styret består av fem edsvorne entusiaster:

Formann:	Svend Dahle, Slependsveien 5, 1300 Sandvika, tlf. 67 56 47 57
Nestformann:	Magne Ludvigsen, CRN, Pb. 60, 1355 Bærum postterminal
Kasserer:	Olaf Danielsen, Strindheimvn. 6, 7045 Trondheim, tlf. 73 90 58 76
Styremedlem:	Roy Bjørndal, Ursinsvei 2 A, 2050 Jessheim, tlf. 63 97 04 27
Redaktør:	Se under

Redaktør og redaksjonens adresse:

CRN Bulletin

Egil Otter, Ribstonvn. 41 E, 0585 Oslo

egil.otter@naf.no