

CRN *Bulletin*

Club Renault Norvège

nr. 1 - 2001



Les Voyageurs Modernes...

...valorisant le valeur du temps. En savoir que les voitures RENAULT et les avions CAUDRON-RENAULT leur permettent les plus grands déplacements avec le maximum d'agrément et de sécurité, le plus grand confort et le plus sérieux économie. Les voyageurs modernes choisissent toujours les solutions de l'expérience ou service de la vie moderne!

RENAULT

Kjære entusiaster og medlemmer !

Jeg håper nyåret startet fullt av gode forsetter. Ikke om å slutte å røyke eller gå trappene i stedet for å ta heisen og lignende utopi; men å restaurere nettopp den doningen du har hatt dårlig samvittighet for lenge. Den bilen som "bare" mangler "noe"- som sikkert kan skaffes gjennom vår lille klubb, eller fra Frankrike på én uke.

På Ekeberg-markedet i fjor fikk jeg øye på noe skrammel under et bord. Fettete og fjelt, men ingen tvil; en komplett og ubulket frontstøtfanger til Dauphine! Flaksen stoppet ikke med det. Selgeren visste ikke fangerens identitet, og da 50 kroner skiftet eier var jeg smørblid. Han hadde jo solgt den perfekte støtfangeren med én null for lite !

Ved juletider besøkte jeg medlemmet Birger Tangeland i Drøbak. Gled dere til å se hans nyrestaurerte og nylakkerte Ondine i en originalfarge dere ikke har sett maken til i Norge. Det ble nemlig bare importert ett eksemplar. Historien og bilder kommer ut i bladet.

Mitt beskjedne prosjekt er å møte våren med skivebremsler på forhjulene. De siste smådelene var bare å hente i hylla på enorme RETROMOBILE i Paris som ble avholdt 9.-18. februar. Mer om dette også.

Men hva driver DU med ? Fortell Bulletin om dine muntre eller smerte-lige erfaringar, små og store. Små detaljer er ofte de artigste og mest lærerike for oss andre med minst like mange tommeltotter. Eller har du kjøpt et skikkelig utfordrende skogsvrak vi kan følge over tid? Kanskje sender redaksjonen en liten oppmerksomhet fra Renault til neste bidragsyter. Ikke anstreng deg for å skrive en perfekt skolestil. Undertegnede "mekker" til selv de verste rykter og skryt !

Hilsen redaktøren



1956 RENAULT ETOILE FILANTE

Historien startet med et forslag i 1954. TURBOMÉCA, et velrenomert produsent av turbiner til fly, spurte Renault om de ville bygge en turbinbil for å skape blest om gassturbin teknologien. Hensikten var altså ikke at Renault skulle lage en ordinær bil med turbin. Det var jo de som lekte med den slags forsøk..(Rover hadde et par år tidligere imponert verden med JET 1, som dundret av gårde i over to hundre km/t. Likeså Chrysler med tre biler med navn Firebird.) Teknisk direktør og designsjefen ved Renault tente på forslaget og satte i gang. (4CV'n solgte jo som hakka møkk, franc'en trillet inn i kassa og Renault hadde råd til litt moro.) Bilens ekstreme aerodynamiske karosseri er naturligvis et resultat av ein vindtunnel, og så akkurat ut slik en hver tegneserie og science fiction film på femtitallet fremstilte superbiler. ETOILE FILANTE betyr stjerneskudd. Et navn den forsvarte gnistrende.

De to haifinnene som rager høyest over bakken er designed for retningsstabilitet. Spoiler i den hensikt å presse kjøretøyet ned mot bakken var den gang ukjent viten. I de tildekte hjulkassene satt samme type aluminiumsfølger som Jaguar brukte på sine racing-modeller. Renault brukte selvfølgelig torsjonsfjæring og skivebremsler på alle hjul. Turboméca's turbin ga heftige 270 gamper ved et turtall på minst like heftige 28 000 omdreininger. Det ble selvfølgelig fyrst med jet-fuel, dvs. parafin. Totalvekten var bare 950 kilo. Opprinnelig skulle stjerneskuddet være et designprosjekt, men fristelsen for å forsøke å sette ny verdensrekord ble naturligvis for sterk, typisk, ikke sant !

Samme år, altså i 1956, dro et helt sikkert fulltallig team til de berømte saltsjøene i Utah, legendarisk berømt som Bonneville Salt Flats. Selv om entusiasmen over å kunne sette ny rekord for turbinbiler var grunn god nok for å svi av noen millioner i USA fans det en grunn til: Dauphine var lansert hjemme i Frankrike, og her lå muligheten for å skape blest om Renault på det amerikanske marked. 5.september 1956 ble STJERNESKUDDET klokket til 192,5 mph, dvs. 261, 8 km/t med Jean Hébert bak rattet. Det var rekord, og tro det eller ei: Rekorden står den dag i dag for turbinbiler ! Renault tok naturligvis maksimalt ut av suksessen og FILANTE ble å se på alle bilutstillinger verden over i mange år. PR-verdien var så stor at en oppfølger ble designet, men med femtiårenes slutt døde interessen for turbiner ut. FILANTE II kom aldri på hjul, men ryktene fortalte at den var enormt diger og dens videre skjebne er ukjent.

FILANTE ble fort glemt og støvet bokstavelig ned blant andre museumsbiler i fabrikklokalene i Billancourt i Paris. Men for et par år siden ble Tornerose vekket. Ikke av en nysgjerrig Renault-ansatt, men av de engelske arrangørene bak den berømte Goodwood Festival of Speed. De ønsket FILANTE som hedersgjest til det de kaller *STYLE et LUXE*.

Museumsgjengen hos Renault våknet fra løksuppe og pariserloff, og FILANTE ble plukket fra hverandre til siste bit i den hensikt at den skulle fyres opp og kjøres for første gang på 40 år. I september i fjor, foran en forventningsfull hærskare av entusiaster og presse, ble Stjerneskuddet fyrt opp med dunder og brak. Ut av eksosrørene stod meterlange flammer da turbinen roterte noen titusen omdreininger. Eksosrørene er plassert i knehøyde på hver side foran bakhjulene, hvilket gjorde at den ferske lakken tok fyr og boblet seg langt bakover. Etter tre kilometer var det slutt på moroa. Ikke fordi turbinen nektet, men av hensyn til den flotte lakken: French Racing Blue, - som vi kort og godt kaller Renault-blå. (Artikkelen er rappet fra engelske CLASSIC og oversatt av red.)



RENAULT TRAKTOR – hvorfor ikke ?

I januarnummeret av et engelsk blad jeg ikke husker navnet på dukket dette herlige galleri av Renault'er opp. En kar ved navn Brian Whiteside, vil selge bilene tlf.nr. 00 44 1202 679980, Han driver et stor bilbergings-firma i Syd-England.

A: Den blå er en Galion (ikke Goulette) fra -58 med original fransk Perkins diesel til £ 950, dvs. ca. 12 000 kroner.

B: Den orange Juva'en er fra -56, og topp restaurert. "Ready to use or show" står det i annonsen. Lakkert i originale service-farger og prisen er £ 2500, dvs. ca 30 000 kroner.

C: Så kommer en virkelig godis og enda styggere i fronten enn Galion/Goulette. Kranbilen er bygd under tyskernes okkupasjon av Renault-fabrikken i Paris i 1944 for den tyske arme. Blar du opp £ 1500, dvs. ca 19 000 kroner kan du starte business.

D: Traktoren ser ut som ny og skal visstnok fungere slik. Fra -49 og prisen er som bergningsbilen; £ 1500. Kjekk å ha på tunet !

E: Den gule pickup'en er kanskje mer nyttig. Og skal du til Nederland og feire 4'erns 40 årsdag er dette bilen som vil vekke oppsikt. Det er nemlig ikke bygd mange slike originalt. Venstrerattet er den også! "Superb" lokker annonsen, men billig er den ikke. £ 2200 !

F: Siste bil til salgs er en blå 4 Van til £ 850, dvs. ca 10 000 kroner. "Excellent restored and good for everyday use" med 1100-motor, i følge Brian..



Skandinavisk Treff skjer Danmark 6. – 8. juli.

Det er i år danskenes tur til å arrangere Skandinavisk Treff. Det blir i bekvømmelig avstand fra Fredrikshavn og Hirtshals, det vil si ved Limfjorden og Aalborg en times pen kjøring fra fergestedene. Mer informasjon vil komme, men alle som har vært på danskenes treff vet at det blir sosialt. Treffet er ypperlig anledning til å kombinere med gammalbiltur på smukke Jyllandsveier. Følg Solsikke-veiene. Det er småveier utenfor allfarvei. Her finner du de koselige kroene, og flotte bondgårder med overnatting. Noe for ungene på vei til Legoland?



4'ern fyller 40

4'ern entusiastene må vi vel bare leve med Spøk til side. Det blir sikkert ingen spøk å delta i "burstadselskap" i Nederland. Det er nemlig i Arnhem fortiaringen skal feires med genever, tresko, Heineken og Edamer. Og CRN er spesialinvitert fordi vi kjenner vertskapet, Ronnie og Miranda, godt. De deltok nemlig på fjorårets Renault Extrême til Nordkapp. Vi bringer et bilde (ikke Miranda) tatt på Alta River Camp som indikerer at det også vil bli festlig i Arnhem 7. – 9. september. Arnhem ligger geografisk noenlunde gunstig til, dvs. noen få mil over grensen fra Tyskland. Vi vet allerede nå at det blir mange biler nedover.



HVA SKJER I ÅR ?

I forrige nummer av Bulletin nevnte vi kort noen viktige datoer for klubbarrangementer. Vi gjentar for sikkerhets skyld slik at ennå flere "booker" inn datoene. Disse er jo viktigere enn alt annet. Ikke sant ?!

Låvedugnad på Brandbu lørdag 21. april

Det er særlig hyllesnekring og systematisering av delelageret som krever innsats.

Vårtreff på Låven (Brandbu) søndag 22.april

Vårtreff i tradisjonell stil hvor vaffelpressa i Café Renault gløder, vinterbleke stolt-heter luftes og nyervervelser presenteres. Det blir ikke bare deler til salgs, men som alltid også noen biler av edelt merke.



Årstreff 1.-3. juni på Viubråtan aktivitetssenter, 3 – 4 km nord for Harestua i Lunner.

Hadeland er valgt fordi det ligger geografisk ganske så sentralt, og at det gjør det mulig for langsveisefarende å stifte bedre bekjentskap med "Låven" hvor det blant annet finnes deler og stabler med ymse biler. Innkvartering blir på en hyggelig campingplass med hytter og strand. Visste du at bare et steinkast fra Låven ligger et kjempeartig radiomuseum? Neppé ! Og hvis fruen fort blir mettt på bilprat, ligger Hadeland Glassverk tredive minutter unna. (Dette som et diskret tips.)





NY OG GAMMEL TID. Det eneste de to har felles er neppe annet enn hekkemotor og fornavn.

Forts.
fra
siste
nr.

I Harstad måtte den potente nederlandske 4'ern skifte hjullager. Ingen overraskelse i lys av at forstillingen ikke var dimensjonert for sportsbilmotor. Det var eneste gang den store verktøykassa måtte åpnes. En enkel pluggchette i porøs bakelitt i en førti år gammel Dauphine sa velfortjent takk for seg i Alta, og tre punkteringer er knapt verdt å nevne. Det var alt!

Fra blomster til internett

Fortroppen var en kuriositet; en urestaurert Estafette fra 1968 med et tidligere liv som blomsterbil i Arendal. For anledningen opphøyet til internettkafe og samlingspunkt for daglig "drivers meeting". Estafette'n ble umiddelbart for avreise slept ut fra en slumrende løvetilværelse på Hadeland og kastet ut på E6 med klar kompasskurs. Den gamle sør-

endingen reagerte som en værkat hingst, og gikk som et skudd 5000 kilometer før den igjen fant stallen.

Min egen Dauphine Ondine brukte ikke mer olje tilsvarende et glass rødvin på 300 mil. Fantastisk spør du meg! For de uinnvidde kan fortelles at Ondine var en luxe-modell. Litt mer krom og regulerbare seterygger var nok til å bære Ondine-betegnelsen. Bensinforbruket havnet på 0,82 pr. mil. Bilen kan kjøres på en halvliter, men med bagasje rundt ørene, klampen i bann samt to-tre fjelloverganger hver dag, er forbruket likevel pent.

Gammelbil er en sosial hobby. Riktignok er ikke vinterkvelder i garasjen under bilen direkte utadvendt, men intet er mer sosialt magnetiserende enn flotte veteranbiler. Biler som folk selv husker fra barndom og spennende familieutflykter er de

mest kontaktskapende. Det er slikt som gir bilen sjel.

Dauphine var tetselger og første bil for tusener av kjøpshungrige familier i flere år etter at rasjoneringen på nybilsalget ble opphevet i 1960. Den tok til og med førsteplassen fra Folkevogna i perioder. Det var godt varmeapparat og fire dører som appellerte. Det har godt voksne mennesker fortsatt ikke glemt.

26 mer eller mindre eldre Renault' er fant nådde Top of the World, som det står i brosjyrene. Av geografiske grunner startet ikke alle i Oslo, men enkel matematikk tilsier at deltagerne i Renault Extrême 2000 tilbakela rundt regnet 150 000 kilometer – med kun ett hjullager og en pluggchette som eneste "bremsekloss".

Begge deler vil Club Renault Norge kalle Extrême.

Tekst: Egil Otter



DEFEKT HJULLAGER. Eneste gangen verktøykassa måtte frem var da et hjullager røyk. Skifte av en pluggchette og tre punkteringer er ikke verdt å nevne.



FROM HOLLAND WITH LOVE. Nederlenderne visste å vise sin begeistring for landet vårt.

EN PERLE PÅ VEI

De som fulgte med i rallysporten og isbane på seksti- og syttitallet vil huske Birger Tangeland. Han kjørte diverse bilmerker, men det er selvfølgelig bak rattet i en trimmet 4CV vi i ettertid finner ham interessant. Han jobbet også i mange år hos Autoimport (Renault-importøren). Birger har ikke forlatt billøp helt, nå hender det at han skrur litt for sin gode venn Martin Schanke.

Birger hadde nok innerst inne ønsket å restaurere en 4CV eller 8'er, men tilfældighetene ville at en Dauphine Ondine fra -61 fristet ham. Et meget godt emne som ikke har latt seg smitte av hverken rust eller råte innendørs eller utendørs. Det ruller så vidt jeg vet, bare to ekte Ondine'r på veien i dag, og bare denne ble importert gjennom importøren, men Birger's bil er også unik på grunn av farven. Kun ett eksemplar i den fargen blant tusener av vanlige Dauphiner ble tatt inn, og gjett om Birger har slitt med å fått i korrekt lakk. Det franskydende navn kjenner ikke jeg, men bildet forteller. Da bildene ble tatt i Drøbak ved juletider var lakken faktisk ikke helt tørr. Annet artig med bilen er de ekstremt godt bevarte setene – brun skai. Ikke stoff som i andre Ondine'r.

Den franske serviceinspektøren i Norge på den tiden hadde også en Ondine, men den bilen tok antagelig inspektøren med seg hjem til Paris. Imidlertid ble det importert mange Dauphine Gordini med Ondine-utstyr til Norge. For de uinnvidde kan fortelles at Ondine-betegnelsen ikke medførte annet enn litt jåleri; flere krommete lister og hengsler, gummibuffere på støtfangerne bak, sideblinklys, regulerbare seterygger, lommer i fordørene og mer snobbete seter og ratt. Og ikke minst krommet bøyle under reservehjulsluka, pluss litt annet dill.

Som kronen på verket har Birger konvertert til skivebrems foran. (Han kom m.a.o. redaktøren i forkjøpet.) Birger er herved "pålagt" å stille på Vårtreffet på Brandbu-låven 22.april !



RETROMOBILE - en messe verdt

Med fortsatt smak av løksuppe og billig rødvin i munnen samt ubrukte Metro-billetter i lomma (sure taxikusker sier vi mindre om) er inntrykkene fra gammel-bilens franske Mekka ferske. Et par hundre tusen valfartet til messehallene i Paris når Retromobile holdt sitt årlige evenement 9. til 18. februar.

Også veteranbåtgale mennesker drar hit. Hva med en 80 år gammel dampbåt stor som en Pioner 8. Joda, Retro Nautique hoster opp det meste i sitt "hjørne" av messehallen. Hvis dine ambisjoner er av lommeformat, er modellbilavdelingen en ren orgie. Hvis du tror at prisene er proporsjonale med størrelsen vil du her erfare at det ikke er størrelsen det kommer an på ! Sjeldne og gamle Dinky Toys og Match Box er priset til sin vekt i gull.

Da er det antagelig større lykke å finne akkurat DEN delen, enten den er ekte gammel eller nygammel, som du har jaktet på. Eller at du kjøper noen pakninger, blinklys eller et par forkrommede pusserarmer ekstra. Bare det å overvære den spontane og rørende glede som utspiller seg når noen plutselig finner et sårt etter-lengt, sprekkfritt bakelittratt til en Peugeot eller et lyktglass til en Panhard Dyna 1953, rettferdiggjør hele pilegrimsreisen. Jeg lar bildet formidle inntrykkene. Amatørbilder lyver ikke.



ROY og 4CV'en i rute.

I forrige Bulletin rapporterte jeg fra Roy's misunnelsesverdige garasje på Jessheim, og nevnte at han truet med å bli ferdig med bilen til sommeren. Det er tillatt å vedde en flaske Renault om det, men jeg satser ikke i mot. Bakaksel og girkasse er unnagjort og motoren er når dette leses sikkert bare å starte. "Nye" skjermene kom fra grannlandet i januar. Et bitte lite skår i gleden var at skjermene faktisk ikke er 100% identiske. På grunn av endringer i antall pyntelister i fronten opp gjennom årene, så venstreskjermen ut som en sil. Men pytt, pytt litt sveising fra eller til ! Legg for øvrig merke til den kjekke lille løftebukken bilen står på.



MEDLEMSKAPET forfaller i disse dager. Giroen på kr. 200,- har dere allerede oppdaget. Kontingenten har ikke økt. Det synes vi er hyggelig, og styret skal forvalte kontingenten etter beste evne og i tråd med statutter og eventuelle årsmøte-vedtak. Det er derfor viktig at du betaler de **tohundre** kronene. Vi kan ikke sende Bulletin til gratispassasjerer. Kontingenten er så lav at det er dårlig gjort å ikke støtte opp om klubben hvis man er Renault-entusiast.

Dette nummer er derfor det siste du får hvis ikke vår ellers blide kasserer registrerer at du har betalt innen fristen som er 1. april (tro det eller ei.

*Vær så snill å skriv **KORREKT** og **LESELIG** navn og adresse på giroen. Betaler du pr. e-post er det fort gjort å glemme nettopp det. (I fjor hadde vi omtrent ett dusin identitetsløse medlemmer, og da er det ikke lett å sende Bulletin.)*



Her kommer svar på JULENØTTENE

1. I hvilket samme år ble skvettlapper påbudt og harde panserfigurerer forbudt.

SVAR: 1960

2. Hvilken amerikansk bilprodusent bygde Renault på lisens?

SVAR: RAMBLER (AMC)

3. Amèdèe var fornavnet. Hva lyder etternavnet?

SVAR: GORDINI

4. Hvilken engelsk sportsbil med blomsternavn hadde R-motor?

SVAR: LOTUS (Europa)

5. Hva er en Renault 7?

SVAR: En R5 med "rompe" (produsert i Spania)

6. Hva er en Renault Rodeo?

SVAR: En "jæep/pickup"-variant av R4/6

7. I 1955 kunne Renault tilby en automatclutch i 4CV. Hva var navnet?

SVAR: FERLEC

8. Under hvilket produsentnavn ble Renault bygd og solgt under i Japan på 50-60-tallet?

SVAR: HINO

9. Hva var navnet på bilmerket som bygde Dauphine i Brasil?

SVAR: WILLYS-OVERLAND

10. Renault brukte i mange år tallrekken fra 3 til 30 som modellbetegnelse. Hvilke tall er ikke brukt?

SVAR: 13, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29

Var spørsmålene FOR vanskelige, eller gadd dere ikke å løfte en finger for å finne svarene i julebordstiden?

Responsten var ikke direkte imponerende, men uttrukket vinner ble Tor Ivar Volla fra Oslo. Han hadde svart riktig på samtlige spørsmål! Han har allerede fått tilsendt en diger (stereo?) paraply fra kolleksjonen Renault Sport. Trøstepremie, en stilig toalettmappe også fra Sportserien, er sendt Morten Kristensen fra Spikkestad nær Drammen som hadde bommet på 4 spørsmål.

Dere andre får vær så god å skjerpe dere!

Le gagnant est (vinneren var):

Tor Ivar Volla sendte svarene på et tidsriktig gammelt postkort fra Nederland. Foran 4CV'en står et dollarglis på to tonn. Tipper det er en Chevrolet Bel Air fra 1956 eller der omkring. Morsommere er det å legge merke til – hvis du ser godt – at motorlokket på 4CV'en står på kjølegløtt. Det var jo et kjent lite knep for å øke kjølingen en varm sommerdag. 4CV'er som gikk til det spanske markedet hadde ekstra hull, cirkus 5 cm i diameter, på hver side av nummerskiltet i den hensikt å kjøle motoren bedre. Om det hjalp vites ikke.



Renault Frigate 1958, 1100cc, 1200cc, 1300cc, 1500cc, 1700cc, 1900cc, 2000cc, 2200cc, 2400cc, 2600cc, 2800cc, 3000cc, 3200cc, 3400cc, 3600cc, 3800cc, 4000cc, 4200cc, 4400cc, 4600cc, 4800cc, 5000cc, 5200cc, 5400cc, 5600cc, 5800cc, 6000cc, 6200cc, 6400cc, 6600cc, 6800cc, 7000cc, 7200cc, 7400cc, 7600cc, 7800cc, 8000cc, 8200cc, 8400cc, 8600cc, 8800cc, 9000cc, 9200cc, 9400cc, 9600cc, 9800cc, 10000cc.

Renault Dauphine 1959, 1100cc, 1200cc, 1300cc, 1500cc, 1700cc, 1900cc, 2000cc, 2200cc, 2400cc, 2600cc, 2800cc, 3000cc, 3200cc, 3400cc, 3600cc, 3800cc, 4000cc, 4200cc, 4400cc, 4600cc, 4800cc, 5000cc, 5200cc, 5400cc, 5600cc, 5800cc, 6000cc, 6200cc, 6400cc, 6600cc, 6800cc, 7000cc, 7200cc, 7400cc, 7600cc, 7800cc, 8000cc, 8200cc, 8400cc, 8600cc, 8800cc, 9000cc, 9200cc, 9400cc, 9600cc, 9800cc, 10000cc.

CRN *BULLETIN*

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

Nr 1/2001 - 16.årgang

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

Klubbens adresse er :

CRN, Postboks 60, 1355 Bærum postterminal

Medlemskontigent for 2001 er av årsmøtet 22.11.00 satt til kr. 200,-

CRN s kontonummer: 0825 08 48626

Styret består av fem edsvorne entusiaster:

Formann: Svend Dahle, Slependveien 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, Ursins vei 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