

CRN

CLUB RENAULT NORVIGE



BULLETIN NR. 1/97





1900



1906



1921



CLUB RENAULT NORVEGE

GREIT Å VITE OM KLUBBEN (CRN). KLUBBEN BLE STARTET I 1986 OG ANTALL MEDLEMMER NÆRMER SEG 200. ALLE MED RENAULTER, ELLER SOM ER INTERESERT I RENAULT, ER VELKOMMEN I KLUBBEN. ÅRSKONTINGENTEN ER KR. 200. KASSERER ER: OLAF DANIELSEN, STRINDHEIMVG. 6, 7045 TRONDHEIM

OLAF TREFFES PÅ TELEFON: 73 90 58 76 OG HAN TAR GJERNE IHOT NYE MEDL. FORMANN I CRN: SVEND DAHLE, SLEPENDVG. 55, 11300 SANDVIKA. T. 67564757

NESTFORMANN: ASGEIR LARSEN, LERKEVEGEN 17, 1370 ASKER - T. 66902121
REDAKTØR FOR BULLETTIN: KNUT NØKLEBY, GRINDÅKERVEGEN 9, 2770 JAREN.

TREFFES PÅ T. 61330060, MOB. 91117279 - TAR
GJERNE IHOT STOFF TIL BULLETTIN OG KJØP/SALG.

DELEKORDINATOR (NYOPPRETTET I 95/96): JAN URKE, HJORTEVEGEN 43,
2030 MANNSTAD. T. 63997095 p. - 63997095 a.

VARAHEDLEN: EGIL OTTER, RIBSTONS Vei 41 E, 0585 OSLO. T. 22154969.



1921



1939



1972

UTGIVER: CLUB RENAULT NORVEGE, V/OLAF DANIELSEN, STRINDHEIMVG. 6,
7045 TRONDHEIM.

REDAKTØR: KNUT NØKLEBY, GRINDÅKERVEGEN 9, 2770 JAREN.

CLUB RENAULT NORVEGE

V/ OLAF DANIELSEN

STRINDHEIMVEIEN 6

TLF 73805878

FLORIDE LH 10011

BULLETIN 1/97.

SÅ ER DE TO FØRSTE MÅNEDENE AV DET NYE ÅRET UNNAGJORT. LITT SEINT KANSKJE, - MEN VI VIL GJERNE ØNSKE ALLE VÅRE MEDLEMMER ET GODT ÅR!

SOM VANLIG BLIR DET SIKKERT EN TRAVEL BIL - SESONG, SÅ DET GJELDER Å PRIORITERE!

NÅR DET GJELDER CRN VIL VI SPESIELLT GJØRE OPPMERKSOM PÅ AT VI TRENGER FOLK TIL DUGNAD PÅ LAGRET, ALLEREDE SØNDAG DEN 13. APRIL, VI SATSER PÅ Å BEGYNNE KL.10 . ENDEL MEDLEMMER HAR "OKKUPERT" NOEN "BÅSER" PÅ LOFTET. HER ER VI NØDT TIL Å FÅ LITT MERE SYSTEM OG ORDEN DE SOM FØLER AT NOE KAN GJØRES MED DETTE MÅ SØRGE FOR Å KOMME DENNE DAGEN!!!

DEN TRADISJONELLE GARASJETREFFEN KOMMER SØN - DAG DEN 27.4 SÅ DET VILLE VÆRE HYGGELIG OM VI HAR FÅTT RYDDET TIL DEN DAGEN. DEN 27. REGNER VI MED STORT FRAMMØTE; MED LIVLIG DELESALG OG GOD GAMMEL RENAULTDAG!

11. MAI TRÅR OLAF TIL MED VÅRTREFF I TROND - HEIM. RING OLAF OM DU ØNSKER NÆRMERE INFO.

13. - 15. JUNI BLIR DET CRN ÅRSTREFF I HALDEN. EN DAG VI KAN SE FRAM TIL. FINN I ØSTFOLD I JUNI!

SÅ HAR VI SANDINAVISK TREFF I DANMARK DEN 4. - 7. JULI I JYLLING (IKKE LANGT FRA VEJLE) VI REGNER MED STOR NORSK KONTINGENT HIT. MELD DEG GJERNE PÅ ALLEREDE NÅ; - OG VI KOMMER TILBAKE MED NÆRMERE PROGRAM/ÅVREISE ETC. VI KOMMER TILBAKE TIL DE ANDRE TINGENE SOM SKAL SKJE ETTERHVERT.

TIL SLUTT - vær snill å sende kontingenten så snart du kan. DET HJELPER OLAF STORVEIS!

VI SIER VEL MØTT, VI HAR HELT SIKKERT EN SOMMER Å GLEDE OSS TIL!

red.



K A L E N D E R 1997.

APRIL

12.-13.4, MARKED PÅ MOTORMUSSET, STRØMMEN
info.: 63 80 23 10

13.4 (SØNDAG) DUGNAD PÅ LAGER HADELAND. TA MED DEG NOE VERKTØY Å KOM: STORT BEHOV FOR HJELP! Ring gjerne Knut for info: 613 30060, eller mob. 911 17 279.

20.4 Søndagskaffe på Motormuseet, Strømmen.
kl. 13 - 16 . Info Asgeir t. 66 90 21 2

27.4 GARASJETREFF PÅ HADELAND. VANLIG TRADISJONELT OPPLEGG. DELESALG/BYTT - MYE NYTT ER ANKOMMET ILØPET AV VINTEREN! FRA KL. 10.00 - KAFFE OG VAFLER!

MAI

10.5 Vårmarked på Ekeberg, Oslo. Følg med i pressen.

11.5 SØNDAG - VÅRTREFF I TRONDHEIM - SE ANN. I BULLETIN 1/97.

? Årstreff i FORENEDE NORSKE DRITTVOGNER. Jo, - det har med Renault å gjøre (R4)! nærmere om dette . info Magne Ludvigsen t. 97 56 34 40.

JUNI

13.-15.6 CRN ÅRSTREFF I HALDEN - se ann. i Bulletin 1/97. ÅRETS STØRSTE!

28.-29. BILENS DAG. - HELLERUDSLETTA, NÆR OSLO. (Skedsmo).

JULI

4, - 6.7 SKANDINAVISK TREFF - JYLLING, DANMARK. Se annet sted i BULL. 1/97 og senere info! FELLES ÅVREISE !!!!

AUGUST

? Husk TTT (TREFF TIL TUSEN)

SEPTEMBER

5. - 6.9. SANDVIGEN - SUNDVOLDEN. Noen RENAULTER HER HADDE GJORT SEG FINN !

? RENAULTTREFF I NEDERLAND. Nærmere info

20.9 Høstmarked på EKEBERG, Oslo.

21.9. STRØMMENLØPET INFO - 63 80 23 10

Renault Clubs Around the World

Australia Austria Belgium Denmark Finland France Germany Italy Japan Netherlands New Zealand Norway Spain
Sweden Switzerland United Kingdom U.S.A

Australia

4CV REGISTER OF AUSTRALIA
PO Box 750
CLEVELAND Queensland 4163
AUSTRALIA
e-mail:
G. Cook

RENAULT CAR CLUB OF AUSTRALIA (New South
P.O. Box 119 Wales)
Ryde, New South Wales 2112

RENAULT CAR CLUB OF QUEENSLAND
President: Kevin Pullen
53 Gattera Rd Landsborough 4550 Queensland

RENAULT OWNERS CLUB OF CANBERRA
Rocc Po Box 10
Civic Square ACT 2608
e-mail:
Lisa Molvig

RENAULT 15/17 REGISTER
108 Thomson Cr Research
Victoria
3095 Australia
e-mail:
Volker Schubert

Austria

CLUB ANHANGER ALTER RENAULT
Postfach 318
A-210 WIEN

Belgium

C.A.R. BEL ET ALPINE CLUB de BELGIQUE
c/o Dewit Pierre
Leningberg 46
B-3010 Kessel-lo
tel +32 (16) 44 00 58 (after 7 pm)

e-mail:

Pierre Dewit

ANTWERP SE RENAULT OLDTIMER CLUB
A. Schneiderlaan 97
B2100 DEURNE

BRUGGE RENAULT OLDTIMERS CLUB
P/a VANACKER Fernande
Fazantenlaan 47
8210 ZEDELGEM

Denmark

CLUB RENAULT DANOIS
c/o Kim G. Matsen
2300 Copenhagen S

DANSK VETERANBIL KLUB
Section Renault
Niva gaard
Post bocks 33
2990 NIVA

RENAULT VETERANEN
Sondre All 5
7861 Balling

Finland

SUOMEN RENAULT KERHO
c/o Veli-Matti Heinnen
Ntkuja 1 E 43
01480 VANTAA
e-mail:

Veli-Matti Heinnen

Club Renault de Finlande's homepage

France

C.A.R. ILE-DE-FRANCE
36, rue Traversire
92100 Boulogne Billancourt

ASCAN Francois Belot
72 rue Massenet
59540 Caudry, Tel: 27.85.52.34

CLUB R5 TURBO
Cognac Tel. 45.82.57.60
(Renault 5 Alpine, Alpine turbo)

Club R5 Alpine Turbo
40 rue de la Croix-Montamette
16100 Cognac, tel 45.82.22.33
- R5 Alpine, Alpine turbo

CLUB 21
(R21 turbo Tel. (1) 48.98.37.77 (Didier)
de serie ou personnalisées, équipe de rallye Racing Team 21)

GT Turbo Club De France
6 allée Gaston-Debondue
59260 Hellemmes
specialising 20.04.18.59 or 20.89.86.71
in the GT Turbo but R19 16V and Clio 16V are welcome.

PROFIL CLUB GT ALPINE
Morsang-sur-Orge (91)
contact chez Profil Tuning
au (1) 69.51.16.00
reserve aux Alpine Renault de serie ou modifiées.

Germany

RENAULT CLUB BREITSGAU
Industriestrasse 4
79194 Gundelfingen

RENAULT HECK MOTOR CLUB BERLIN
Richard Platz 19
12055 Berlin

R16 IG
Kathagen 33
45239 Essen

RENAULT OLDIE IG
Nettelerstrasse 167
41751 Viersen

RENAULT RACING TOURING TEAM
Gdderather Weg 42
4050 Monchengladbach 4

Italy

R4 CUSTOM CLUB

c/o SARTI DIEGO
Via Genova 99
10126 TURIN
e-mail:
Sarti Diego

Japan

CLUB RENAULT 4
5-10-6 Machiya, Arakawa, Ku
TOKYO 116
e-mail:
OYP01002@niftyserve.or.jp

The Netherlands

Club d'anciennes Renault des Pays Bas C.A.R. NEDERLAND
Wethonder Vinkplein 7
2841 SL MOORDRECHT

CLUB RENAULT SPORTIVES
Godfried Bomanslaan 134
4207 PD GORINCHEM

RENAULT ALPINE CLUB NEDERLAND
Het Boske 49
4891 NG RIJSBERGEN

RENAULT 4 CLUB NEDERLAND
P.O. 761
7500 AT ENSCHEDE

FRIENDS OF THE RENAULT ESTAFETTE
Willem van Nassaulaan 64
5212 TC DEN BOSCH

DE TWINGO-CLUB
Houtsneede 3
2907 DG CAPELLE A/D IJSSEL
e-mail:
Hans Dekruijf

New Zealand

CLUB RENAULT N.Z. Inc
P.O Box 9755
New Market
AUCKLAND

Norway

CLUB RENAULT NORGE Lerkeveien 17
1370 ASKER

Spain

CLUB AMIGOS RENAULT
c/o Puentejana 3
28031 MADRID

Sweden

CLUB RENAULT SVERIGE
Domarebrten
661 94 SFFLE
tel: 036/46747 (Jan Karlsson)

CLUB RENAULT TRACTION ARRIRE
Box 3151
850 30 SUNDSVALL

CLUB RENAULT 15-17 SUEDE
Klstrckningen 3
417 57 GOTEBORG

RENAULT CLUB 4CV SUEDE
Box 7488
103 92 STOCKHOLM

Switzerland

4 CV CLUB SUISSE ROMANDE
P.A. Schaller
Route de Neufchatel 25
CH 2088 CRESSON

RENAULT HECK CLUB SUISSE
Tiergartenstrasse 5
CH 8802 KILCHBERG

RENAULT FLORIDE UND CARAVELLE CLUB
Rauchackerstr 6
CH 8102 OBERANGSTRINGEN

RENAULT CLUB WINTERHUR
Postfach 8542
WIESENDANGEN

United Kingdom

RENAULT FRERES CLUB
Yew Tree House
Jubilee road
Chesfield
Kent
BR6 7QZ

RENAULT OWNERS CLUB
89 Queen Elizabeth Drive
Beccles
SUFFOLK
NR34 9LA
e-mail:
staff@lowestoft.ac.uk

REAR ENGINE RENAULT CLUB
2 Barleyfield Close
Heighington
LINCOLNSHIRE
LN4 1TX
e-mail:
A.Cordell

CLIO WILLIAMS OWNERS CLUB
Mark D. Owen
43 Woodview Road
Woolton Hill
Liverpool
L25 6HY

United States of America

RENAULT OWNERS CLUB OF AMERICA
Sean J. Donohue
RR 2, Box 2323
Lake View Circle Drive
Lake George NY 12845

RENAULT OWNERS CLUB OF NORTH AMERICA
c/o Interclub Liaison
Jesse Patton
28 Simon St.
Babylon NY 11702
e-mail:
C.Davidson@jaeuar.net

BILENS DAG

HELLERUDSLETTA

28. OG 29. JUNI



Vinn en NARS racebil!
Ta lodd på ACCN's CAMARO racebil!
(NBI Trekning i september)

Åpent kl. 10-16 begge dager
Bil og fører kr. 50,- barn kr. 10,-
Profesjonell jury bedømmer bilene



Cruisin' til Tyrigrava lørdag!



LOW-RIDER OPPVISNING!

US Car Connection presenterer en ekte USA low-rider. Se en bil DANSE!

Camaro fyller 30 år! Egen Camaro-utstilling!

NM-RUNDE I BILSTEREOBYGGING

Presenteres av NASCA

**Bilens Dag er åpen for alle typer og årsmodeller hobbykjøretøy -
ikke bare Amerikanske!**

**Stort delemarked for bil og MC. Swap Meet deltagere løser kun
ordinær billett!**



Ta turen til Hellerudsletta!



Arr: American Car Club of Norway

En tur til Haugesund...

Seint en kjølig og mørk torsdagskveld i november banket det på døra mi. Det var Svend Dahle. Han hadde akkurat avsluttet en telefonsamtale med Monrad Strømme i Haugaland Veteranvognklubb. Dette er en klubb for gammelbiler i Haugesundsdistriktet. De hadde kommet opp i en kjedelig situasjon. For et par år siden hadde klubben arvet en tilårskommen Renault Dauphinoise. Denne var blitt lagret hos ett av medlemmene i påvente av at noen i klubben ville ta over bilen. Selv med del intern markedsføring, var det ingen som var interessert i bilen, og nå trengte garasjeieren plassen til et nytt prosjekt. Bilen måtte ut, og tiden var knapp. Dermed ble Svend kontaktet. Svend visste at jeg i lengre tid hadde vært interessert i å overta Jan Urkes Dauphinoise som står lagret på Hadeland. Derfor ble jeg kontaktet. Betingelsene for å overta var særdeles hyggelige, og jeg var lett å overbevise om at en tur til Haugesund var passe program for helgen.

Lørdag ettermiddag reiste jeg over fjellet. Vel fremme i Haugesund, etter en overnatting i bilen møtte jeg tre hyggelige representanter for Haugaland Veteranvognklubb. De viste vei til garasjen der bilen sto. Den så ut til å være omtrent i den stand som jeg var forespeilet. Mye arbeid ligger foran meg, men bil skal det bli av det igjen. Med felles anstrengelser fikk vi bilen ut av garasjen og opp på hengeren, til tross for at tre av hjulene sto bom fast. Etter at alt var klart for avreise, benyttet jeg anledningen til å få se på et trangt, men innholdsrikt lager av restaureringsobjekter rett utenfor byen. Resultatet av det blir antagelig en ny tur til Haugesund seinere.

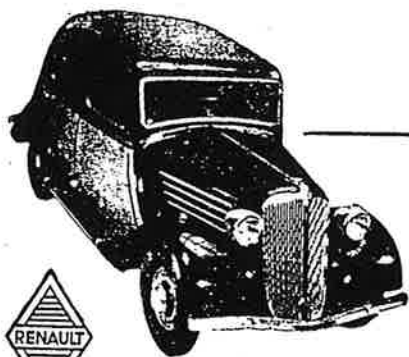
På grunn av glatt føre og lett trekkvogn, valgte jeg den litt lengre veien langs kysten via Kristiansand hjem. Om dette var et godt valg er jeg i ettertid svært usikker på. For det første var denne veien 160 km lengre enn veien over Haukeli. For det andre var det glatt på E-18 også. Rett før jeg kom til Mandal begynte det å snø. Og det snødde og det snødde! Resultatet var gitt på forhånd med den ekvipasjen jeg kjørte. Jeg ble stående bom fast i en uoversiktlig bakke til tross for gode dekk! Ikke kom jeg frem og det var for uoversiktlig og glatt til at jeg på en sikker måte kunne slippe meg bakover. At jeg måtte komme meg ut av veibanen så fort som mulig ble jeg til fulle klar over da et vogntog som hadde sett varseltrekanten for sent kom over bakketoppen på stive hjul. Etter å ha fulgt bilen med øyne og ører, og med hjertet i halsen, en stund kunne jeg trekke et lettelsens sukk; Den hadde gjenvunnet kontrollen! NAF var opptatt på annet hold, så valget falt på Veimeldingssentralen, tlf 175. Her fikk jeg igjen litt av troen på at noe av skatte- og avgiftskronene vi bilister bidrar med går til noe fornuftig. Det tok 10 minutter før både plog og saltebil

var på plass. Dette var nok til at jeg kom meg løs og inn på nærmeste rasteplass. Her valgte jeg å tilbringe nok en natt i bilen i påvente av bedre vær.

Om morgenen ble jeg vekket av snøplogen. Den la igjen en nærmest ugjennomtrengelig brøytekant rundt bilen. Men etter iherdig måking av snø, og litt draghjelp fra Vegvesenet kom jeg meg ut på E-18 igjen. Nå hadde jeg bar vei og ingen problemer for jeg kom til Porsgrunn. Der nådde jeg igjen snøværet, men heldigvis snødde det ikke mer enn at det var forsvarlig å kjøre videre.

Alt i alt ble det en mye mer anstrengende tur enn jeg hadde ventet meg, men med min egen Dauphinoise på henger bak meg har det absolutt vært en tur jeg ikke angrer på.

Asgeir Larsen



RENAULT

37 års erfaring
37 års fremskritt.

4 - 6 - 8 cylindre.
34 - 43 - 85 - 120 hk.

Vogner på lager.
Forlang demonstrasjon.

ROAR QUALE UDSETH
TELEON 2900 KJØPMANNSTGT, 38

Fra ultimo mai kontor
og utstillingslokaler Frimurerlogen.
TRONDHEIM

MEDLEMSKONTINGENTEN 1997.

GIRO FØLGER VEDLAGT I BULLETIN 1/97
OG KASSEREREN VIL SETTE UMÅTELIG STOR
PRIS PÅ OM DU LEGGER DENNE GIROEN ØVERST
I BUNKEN - FØR HUSLEIE, AVDRAG PÅ LÅN,
KOSTPENGER OG ALT ANNET UNØDVENDIG!
VI SETTER SISTE FRIST FOR INNBETALING
TIL 30. APRIL!

RENAULT ALPINE

VI HAR FÅTT MELDING OM AT ENDEL ALPINE-
ENTUSIASTER HAR "SAMLET" SEG I OSLOMRÅDET!
TIL DEG SOM ER INTERESSERT - TA KONTAKT MED
SAURO - HAN HAR FLERE OPPLYSNINGER!
telefon: 22 16 67 93.
HAN HAR OGSÅ NYTT OM CLIO CUP!

OBS! VÅRTREFF I TRONDHEIM. OBS!
SØNDAG, 11. MAI KL. 12 MØTES VI MED NY-
TRIMMEDE OG NYPOLERTE RENAULTER UTEFOR
SCANDIC HOTELL.

VELKOMMEN TIL TRADISJONELL KOSETUR MED
KAFFE OG DET HELE!

info. 73 90 58 76.

Årsberetning for CLUB RENAULT NORVÈGE

1995-1996

Styret har bestått av følgende:

Formann	Svend Dahle
Nestformann	Asgeir Larsen
Kasserer	Olaf Danielsen
Redaktør	Knut Nøkleby
Delekoordinator	Jan Urke
Styremedlem	Egil Otter
Varamedlem	Magne Ludvigsen

Utsendelser: CRN Bulletin vil i 1996 komme ut med 5 utgaver. 4 har kommet og nr 5 vil bli sendt ut i desember.

Medlemsstatus: Vi har hatt en økning i medlemsmassen i inneværende år. Pr dato har vi 203 medlemmer, men noen få av disse har dessverre ikke betalt årets kontingent.

LMK: LMK-samarbeidet fungerer bra for klubben. Dessverre er det fortsatt veldig få av våre medlemmer som har innsett verdien av forsikringsstilbudet.

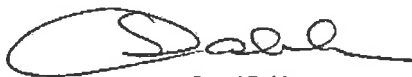
Treff og møter: 1996 har vært et svært aktivt år. I år var det vår tur til å arrangere skandinavisk treff. Dette var en oppgave som vi føler at vi kom godt ut av. I tillegg har det vært arrangert vår- og høsttreff både i Trondheim og på Brandbu. Vi har også vært representert på Treff Til Tusen. Av utenlandske treff vet vi at vi har vært representert på Volvo and Renault Owners Meeting i Göteborg, og med to biler på det nederlandske årstreffet. Vi har fortsatt en aktiv deltagelse i Motormuseet på Strømmen.

Volvo personbiler Norge AS: Samarbeidet med John K. Ebbestad og Jan Erik Uthus hos Volvo Personbiler Norge AS har vært givende på alle måter i 1996. Foruten støtte til skandinavisk treff, har klubben fått et parti med spesialverktøy som er lagret på Brandbu. Volvo Personbiler Norge AS sitt informasjonsblad "RENAULT avec" vil heretter bli sendt ut til alle klubbens medlemmer.

Klubbens bil: Vår klubbil er nå i kjørbær og registrert stand. Den har fått sitt gamle registreringsnummer, 62-20-65. Bilen har i år vært med på flere arrangementer til stor glede for oss alle. Det er imidlertid en del arbeid som gjenstår. Her håper klubben at Svein Erik Arnesen har mulighet til å fortsatt gjøre en god jobb.

- Økonomi:* Klubbens økonomi er ytterligere bedret. Vi gikk med et ganske hyggelig overskudd på årets skandinaviske treff.
- Delelager:* Klubben har skaffet seg et hyggelig delelager. Dette er i ferd med å bli systematisert og katalogisert.
- Generelt:* Styret oppfatter klubben som sunn og veldrevet, og ønsker å fortsette i tilsvarende spor.

Asker 26.11.96

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Svend Dahle', with a large, stylized initial 'S'.

Svend Dahle
Formann

S.A.M. Renault Clio
Williams i 1:a i
Sydsvenska
Mästerskapet
Trally
Grupp A
upp till 2.0 l
1995.



Några axplock ur S.A.M.'s Meriter & Historik

Teknisk support Renault Sport
Spider EU Trophy 1996.



1:a i Öppna Svenska Renault
Clio Cup 1994 med motor och
vexellåda från S.A.M.



Teknisk
support



Support Öppna Svenska Renault
Clio Cup 1992-1995.



STEFFANSSON AUTOMOTIVE

S.A.M. Steffansson Automotive AB, Bilgatan 5, S-442 30 Kungälv, Sweden
VAT SE 556108176701, Tel. +46 (0) 303 944 30, Fax +46 (0) 303 935 44
Postgö. 4462096-1, Bankgö. 5307 4870



Velkommen til

7. Skandinaviske Renault træf i Danmark

- Tid: 4-6. juli 1997, træffet starter fredag kl. 13.00 og slutter søndag kl. 12.00.
- Sted: Friluftsbadet's camping i Jelling (Jylland)
- Pris: Pr. voksen kr. 140,00 og for børn 2-11 år kr. 75,00.
Prisen er for deltagelse i træffet og festmiddag lørdag aften.
- Husk: Overnatning reserveres direkte på Friluftsbadet's camping Jelling. Tlf.: 75 87 16 53 Fax: 75 87 20 82.

Tilmelding:

Navn VIDAR NYEN

antal voksne 2 a kr. 140.00 = kr. 280,-

Adresse 2436 VÅLER

antal børn 1 a kr. 75.00 = kr. 75,-

Land NORGE

i alt kr. 355,-

Bil FUEGO TX

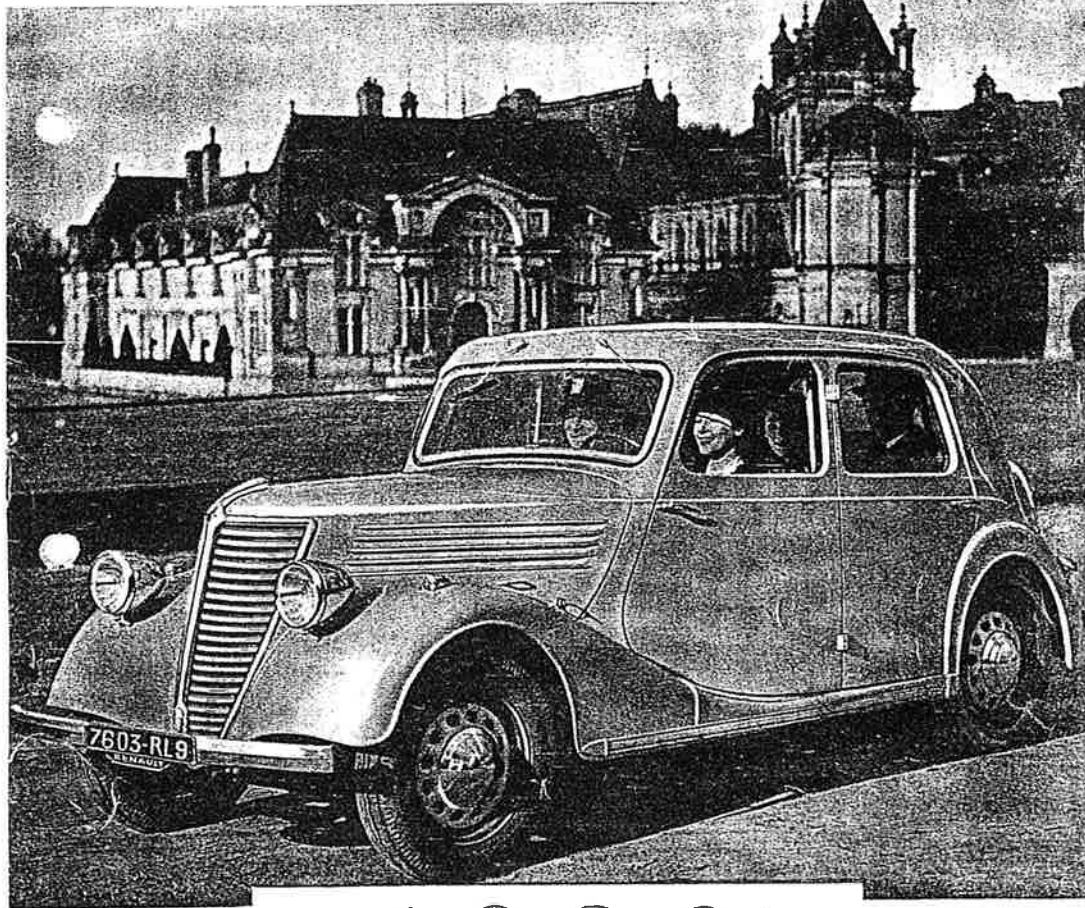
Tilmelding inden den 1. juni 1997 til Tommy Lind. Betaling ved ankomst til træffet.

Hvis I ønsker at leje hytter eller campingvogne bedes I selv kontakte Jelling Camping på tlf. 45 75 87 16 53 eller fax 45 75 87 20 82.

A/S AUTOIMPORT

AKERSGATA 7 - TELEFONER 11131 - 21277

RENAULT



1939

Juvaquatre		Primaquatre			Vivaquatre	
Sedan	All Weather	Sedan	Cabriolet	Coupé	Sedan 6 s.	Sedan 8 s.
1.77	1.80	2.07	1.17	1.17	2.25	2.60
0.25	0.25	0.40			0.41	0.83
1.16	1.16	1.25	1.25	1.25	1.48	1.49
1.10	1.10	1.19	1.23	1.23	1.41	1.41
1.20	1.20	1.31	1.00	1.00	1.44	1.20
1.23	1.17	1.22	1.20	1.23	1.23	1.23
1.50	1.54	1.58	1.50	1.55	1.63	1.66
Chassis:						
Total længde med sløfanger		3.73	4.36		4.62	4.86
Total bredde		1.44	1.54		1.78	1.78
Spørvidde		1.16	1.30		1.45	1.45
Akselafstand		2.35	2.83		2.83	3.01
Gummidimensjon		4.75 X 16	5.75 X 16		600 X 16	6.25 X 16
Motor:						
Boring og slag		58 X 95	85 X 105		85 X 105	
Cylindervolum		1003 cm. ³	2383 cm. ³		2383 cm. ³	
Kompresjonstrykk i atn.		6	6		6	
Bunkassens volum		3 liter	5 liter		5 liter	
Radiatorens volum		7 "	9 "		12 "	
Benzintankens volum		25 "	45 "		107 "	

Mål i meter

Karosseri:

Fra frontglass til bakvindu
 Avstand mellem setene
 Innvendig midtre bredde
 Forsetets bredde
 Baksetets bredde
 Innvendig høide
 Utvendig høide

Chassis:

Total længde med sløfanger
 Total bredde
 Spørvidde
 Akselafstand
 Gummidimensjon

Motor:

Boring og slag
 Cylindervolum
 Kompresjonstrykk i atn.
 Bunkassens volum
 Radiatorens volum
 Benzintankens volum

FEW cars are prettier. It sounds wonderful, has more bizarre quirks than Quentin Crisp and will top 40mpg. It's received the full performance treatment from France's answer to John Cooper, and yet you wouldn't pay a great deal for a good one.

The car? A Renault Dauphine Gordini. Sorry to have whetted your appetite unnecessarily, but the problem is that you aren't going to get a Gordini easily. Or at all, probably.

The Dauphine Gordini is, as you'll probably know, the 'hot' version of a car which is itself the Marie Celeste of the classic car movement. When did you last see a Renault Dauphine? Yet if you were around in the early sixties you could hardly move for these cars, which for a time, outsold the Volkswagen Beetle in this country. At one stage, Renault even built the car in this country, at its Acton factory, though 15,000 Dauphines were imported from France in the first five months of 1960 alone. Sales were helped by a high-profile TV advertising campaign, and the cars appeared, controversially, in London as minicabs.

Worldwide, two million Dauphines were made from 1956-68, yet you hardly ever see one today even in France. The cars just disappeared, mainly giving in to the ravages of rust or in some cases non-viable repairs, plus the odd unexpected demise allegedly down to the handling of this rear-engined, swing-axled car.

All this is an immense shame, as the Dauphine at least matches the Beetle for chic. It's surely only this Renault's rarity which has stopped it from symbolising its generation on posters or nostalgia-influenced TV commercials.

The size. Not tiny but just small enough to be sweet. Four doors and beautifully designed curves, which give the car a distinctive 'face', slightly - and I hate to say this - frog-like due to the protruding

headlamps, although the distinctive bumper could be a moustache, not a faculty often found on frogs.

Enough of this sentimental pap. This is a car, for gawdsake. The Dauphine was built in high numbers and rather down to a price, for the purpose of boosting Renault's bank balance, which it indeed did. Some people even felt the Regie had committed something of a slyling gaffe with the car's distinctive crease in the side panels, labelling it a 'built-in accident.' Others thought that accolade could also apply to the car's handling.

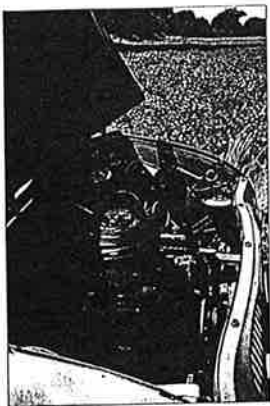
The standard Dauphine bashed out a mere 31bhp from its 845cc, three-bearing engine. Enter tuning ace Amédée Gordini, who, having successfully wrecked his skills on a variety of single-seater racing cars, was then assigned to do the same for the baby Renault.

The result was a redesigned cylinder head and manifold, plus a larger carburettor, which whacked up the power to 37.8bhp at 5000 rpm. You may think we're playing with small-change figures here but, partly thanks to superb gearing, we have a surprisingly nippy machine - even the standard Dauphine could convince you it was hiding a 1200cc engine in many situations.

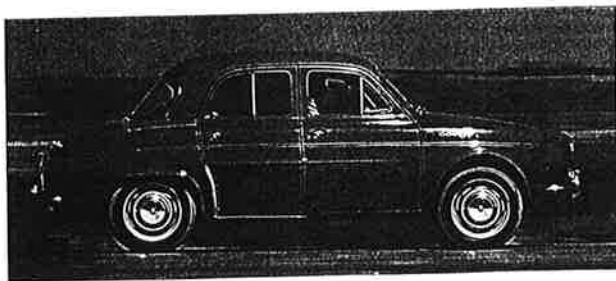
The Gordini also had a slightly upgraded interior, including a dashboard finished in non-reflective black material and a more elaborate steering wheel, plus, to quote Renault's brochure, 'a radio grille cover designed by Van Cleef and Arpels, the famous Paris jewellers'. We can only wonder how this went down with the hairy-chested sports car brigade!

This magnificent accessory, added to the Dauphine's other plus points, meant the Gordini cost almost a fifth more than the standard car, parting you with £848 including taxes in 1959, a considerable sum!

You got some of your money back through the car's incredible fuel economy, a comfortable 45mpg average, which was



Tiny 845cc engine tweaked by tuning expert Gordini



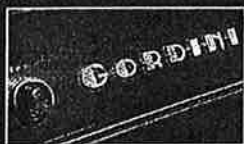
even better than the standard car's. A further reason to mourn the lack of Gordinis around to buy and enjoy.

Still, I managed to drown my sorrows by taking the chance to sample what is felt to be the best surviving Gordini in this country, a 17,000-mile example owned by Thornalcon Garage in Somerset.

Finished in the mid-blue which characterised Gordinis, this 1966 car previously belonged to a member of the Renault Owners Club who bought it from the original lady driver. The car has spent

Renault had one owner most of its life and has covered little over 17,000 miles

If ever there's one sporting classic saloon which deserves better recognition, it's the Renault Dauphine Gordini, reckons Nick Larkin, who drives what is probably Britain's best remaining example



Photos by Mark Dixon

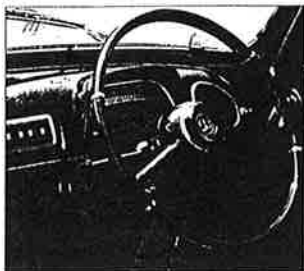


as life in the West Country, still displaying a wax disc stating its suppliers to be: 'J Voysey Founders, The Bridge Garage, Bathford, near Bath, Somerset.' None of those new-angled counties like Avon when this car was new!

With the exception of some paintwork, the car is completely original, one of its portlights even retaining the original plastic covering. Needless to say, there's not a trace of the demon rust.

Even sitting in the Dauphine is different from any other car. The floor is completely flat around you, and there are no front footwells at all. Jutting out from this expanse is the gear lever, which is rather too far forward

**"Two million
Dauphines
were made,
yet you
hardly see
one today"**





Above, Gordini interior differs only slightly from standard Dauphine spec

'The styling, even the interior fittings, are steeped in French chic'

for comfort, meaning the driver has to positively reach out for it.

The dashboard is as stylish as the rest of the car, although there are merely cubbyholes for storage rather than a lockable glovebox, the lights are on a strange stalk which also operates the horn, and the wiper switch is exiled on its own to the right-hand side of the dash.

Turn the ignition key and there's an

instant response from the rear-mounted engine, which fights with the automatic choke for a few seconds before settling down to a contented burble, waiting to play.

A trip through the gears reveals that, for its size, the unit has astonishing flexibility and reserves of torque, plus smoothness from the drivetrain and a tireless feel. The gearing has a large part to play in this, but the Gordini treatment has resulted in one gem of an engine too.

What a wonderful noise this car makes. The engine note sounds like a grand prix in miniature, almost urging you to pile on the revs, on which, in safe measures, it thrives. Even the lickover note has a 'When are we going to get moving, then?' aura about it.

Of course, you can't expect miracles from 845cc, but again with congratulations to the gearing, respectable progress can be made.

The gear selector mechanism is perhaps a little springy, but you get used to this. The pedals are commendably light to use, and the brakes are smooth and effective. The steering feels positive, if a little low-gearled.

Now, that handling. Bearing in mind I did not want to go down in history as The Man Who Bent Britain's Best Dauphine Gordini, I felt the urge to proceed with some caution. Even so, I have to report that



CLUB

Renault Owners Club, 12 Freeby Avenue, Mansfield Woodhouse, Mansfield, Notts NG19 9HS.

at no time was there any skittishness from the back end of this car. On dry roads and with good tyres, the car almost inspired confidence, only marred by a slight hint of oversteer on sharper corners.

Having said that, I wouldn't want to lift my foot off the throttle in the middle of a sweeping bend on a wet, greasy road, but I'm sure that in sensible driving this car would cause no fears, as is the case with a swing-axle Triumph Herald. British roads were not exactly riddled with the upside-down remains of those in the early sixties, were they?

No, the Gordini is wonderful. The styling, that engine, even the interior fittings are steeped in French chic. I want one, and there aren't any.

Why does rust have to be so ruthless? ■

Many thanks to Gary Dickens, of Thornyfacon Garage, Thornyfacon, Somerset, tel 0823 443057, for the loan of the Renault - which Gary is planning to keep for his wife's use!





MY first sighting of 362 GLM was around 1963, when I was a lad at school. She was a very pretty, pale blue Renault Dauphine and stood out from the crowd in having bolt-on, chrome wire wheels, white-wall tyres and leather seats.

There was a very good reason for these modifications, because this Dauphine had been presented to Queen Elizabeth II during a royal tour of the Renault factory in 1957! Six years later the car had passed into the hands of my local Renault dealer, 'Pop' Challice, who had expressed an interest in it and asked if he could buy it, should it ever become available. To his surprise, his offer was accepted.

Apparently the Queen enjoyed driving the car and used it frequently, appreciating the fact that no-one would recognise her in it. Imagine, the Queen of England driving a Renault Dauphine – rather like de Gaulle having an A35!

The next time I saw the car was some five years later, in 1968, when I noticed the rear end of a scruffy-looking Dauphine poking out from behind a wall at a nearby garage. Yes, I had found 362 GLM! Sadly, she looked quite neglected and had been idle for some time. Chrome was peeling off the wheels, the paintwork was badly scratched and there was rust coming through, but the bodyshell was sound and the interior was still good.

I asked if she was for sale. 'Yeah, the starter's jammed and there's no MoT, but she's sound – £15!', said the salesman, obviously unaware of her royal connection. After some negotiation I handed over a fiver and she was mine. The

Royal Renault

Renault Dauphines are rare now, but one in particular was very exclusive... Gary Dickens tells the story of a royal Renault

good news was that the starter was fine, the bad news that the engine had seized!

With the help of a friend, I got the Dauphine home and there she stood for a couple of years – always the next project but usually pushed aside in favour of my

MG TF and Mini Cooper. One day a friend from Exeter persuaded me to part with her in exchange for £15, an old RAC badge and two pre-war copies of *The Autocar*. Off she went on a trailer to be restored.

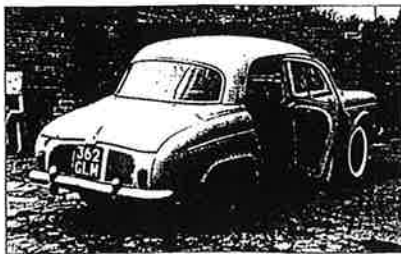
My friend not only fulfilled his promise, but carried out research at Exeter library and came up with contemporary press cuttings and photos of the factory presentation, together with various other bits of information.

By the early seventies, the Dauphine had acquired classic car status and when she next came up for sale it was in the pages of *Motor Sport*. The advert ran something like this: 'Collectors, this is it – the actual Renault Dauphine owned by the Queen'. The asking price was £500, a heady sum for a Dauphine in those days.

Nevertheless, the ad attracted a lot of interest and an appointment to view the car was made with a local man for one Sunday. The night before, my friend went off in the Dauphine to a Hallowe'en party. It was a wet and windy evening, not the best of conditions for driving a Dauphine down twisty Devon roads.

You guessed it, of course – disaster struck. One bend, just a little too tight and slippery, and over she went, over and over until she came to rest in a ditch. Strangely enough, although the car was upside down, her engine was still purring away and had to be switched off.

Beyond economical repair, the Dauphine was retained by a local breaker's yard in lieu of the recovery charge. A sad and undignified end to this unique little car, probably the most interesting Renault Dauphine ever built. ■



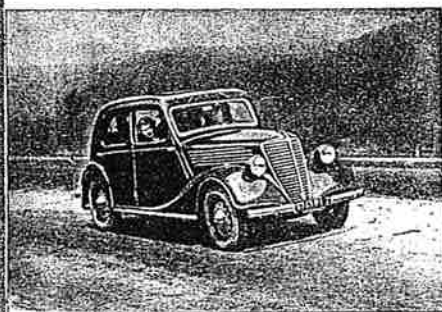
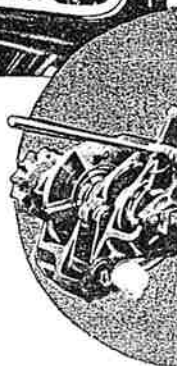
1939

RENAULT



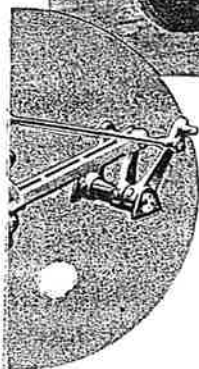
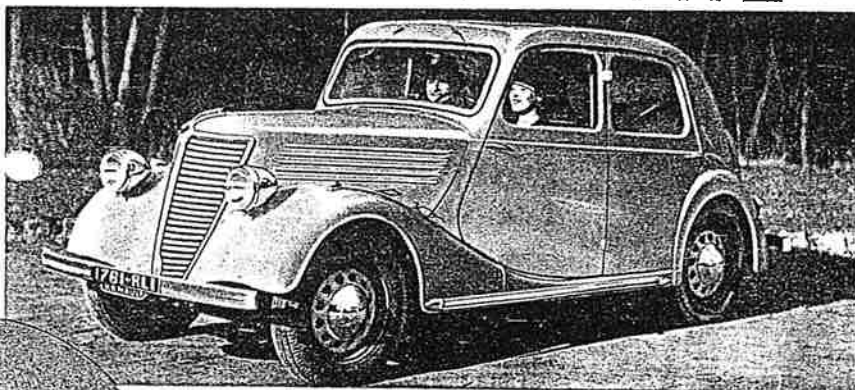
Renault's karosserier er bygget fullt ut i vognens bredde. De har derfor langt bedre plass i en Renault enn i nogen annen bil av tilsvarende ytre bredde. Trekkfri ventilasjon forøker passasjerenes velvære.

Renault's verdenspatenterte servo-brems trykker kjøringen. En enkel og solid mekanisme overfører den kraft som ligger i vognens egen bevegelse til direkte bremskraft. Jo større fart des kraftigere bremseeffekt. Renault's servobrems virker likegodt forover og bakover. Den er uavhengig av motor og gear.



Renault's trepunkts-ophengning øker vognens fra før av så glimrende kjøreegenskaper.

PRIMAQUATRE



Den nye Primaquatre uttrykkes best ved:

Trekk-kraft, akcelerasjon, fart, økonomi.

Med sin relativt langsomtgående motor «85» har Primaquatre lang levetid og rimelig forbruk (ca. 1,1 pr. mil) Gjennomsnittshastighet ved 50 timers kjøring: 131,06 km./time. (Hurtigste runde: 136,107 km./time).

Primaquatre gjør veien kort.

Primaquatre er vognen med de store muligheter.

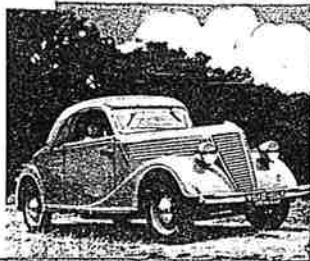
2 s. Cabriolet
med klappsete.



5 s. Cabriolet
(4 siderinduer).



2 s. Coupé
med klappsete.



VIVAQUATRE

Rummelig, komfortabel, økonomisk, driftssikker, er de ledende uttrykk som benyttes om Vivaquatre.

Vivaquatre er den best egnete turvogn av alle. Med sine 2 størrelser: 6 og 8 seter i kjøreretningen slår den alle konkurrenter av marken.

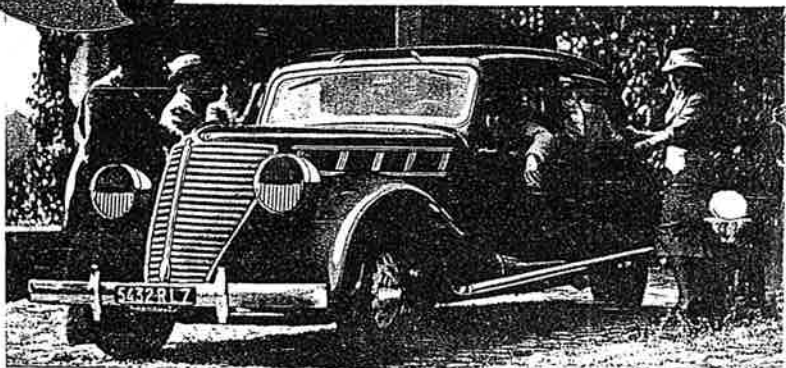
Bensinforbruk: 1.2 liter pr. mil.

Hastighet: 110 km. pr. time.

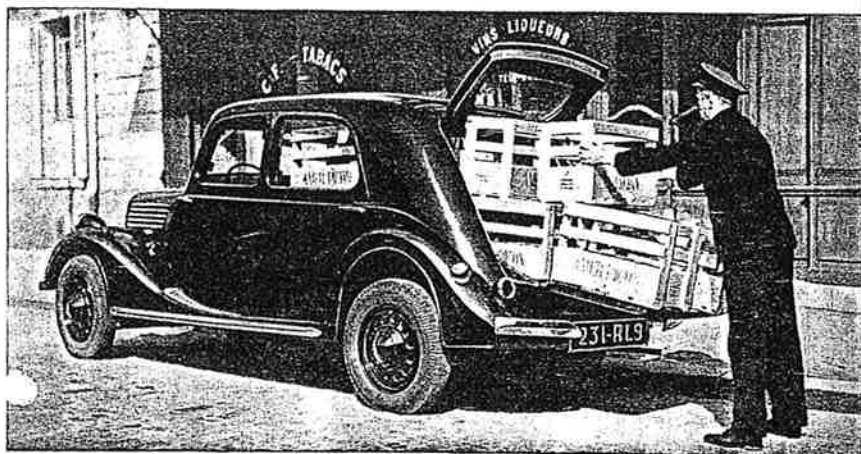


*Stort bagasjerum med
eget rum for reserve-
hjulet.*

6 s. Vivaquatre



KOMBINERT



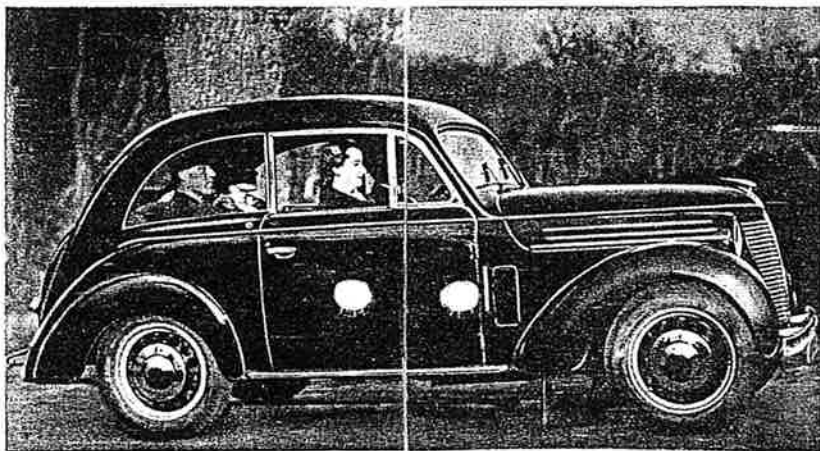
Renaults kombinerte person- og varevogn er bemerkelsesverdig ved at den på få øieblikk kan omdannes fra 4 dørs sedan til varevogn eller omvendt. Utvendig skiller den sig ikke fra en personbil.

Varevaremmets dimensjoner:

	Største lengde	bredd	høide
500 kgs.	1.42 m	1.24 m	1.05 m
1000 «	1.85 «	1.48 «	1.05 «

Denne vogn egner sig for håndverkere som medbringer verktøi og materialer, landhandlere, gårdbrukere og andre som vil ha en nyttebil til daglig og en familievogn til feriedagene.

JUVAQUATRE



Juvaquatre er først og fremst en bil for ungdommen. Billig i anskaffelse, billig i bruk.

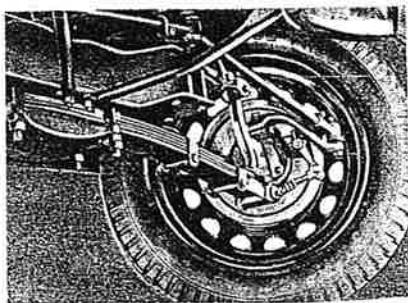
Ingen annen vogn, selv med de minste motorer, kan fremvise en så rimelig driftsutgift pr. person/km.

Ved offisiell kontroll har Juvaquatre, med 4 personers belastning, hatt et forbruk av 0,713 liter pr. mil.

Juvaquatre er den perfekte vogn for det ukentlige forretningsbehov, en strålende vogn for søn- og helledagsutflukter med familien.

Det ideelle forhold: motorkraft/egenvekt har resultert i at Juvaquatre under offisiell kontroll, har oppnådd en gjennomsnittshastighet av 107 km./time (hurtigste runde: 112,698 km./time).

Denne hastighet er oppnådd under full sikkerhet, på grunn av Juvaquatre's ypperlige kjøreegenskaper, kraftige bremses og nøkterne styring.



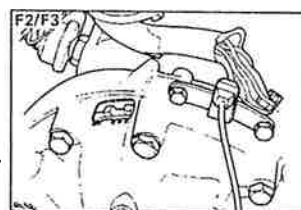
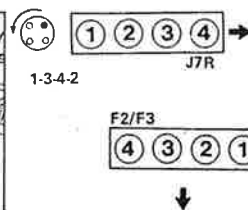
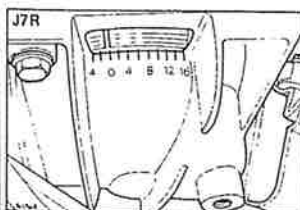
Juvaquatre er konstruert med henblikk på at 4 personer skal sitte bekvemt i den, og at inn- og utstigningen skal være lett.

Da baksetet og rygg lettvis kan fjernes egner vognen seg godt for selgere og reisende. Det disponible rum på 600 dm³ gjør at vognen med fordel kan benyttes til transport av småkøli.

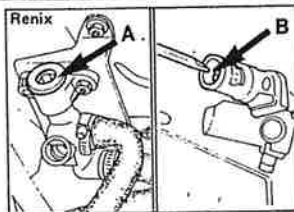
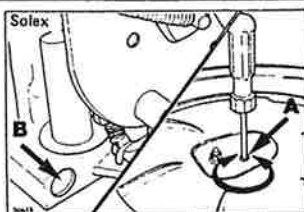
Juvaquatre er, med sin moderne konstruksjon, en behagelig vogn i alle henseender. Organenes mykhet, den gode fjæring med uavhengig forhjulophengning og vognens rolige gang, gir den komfort som forlanges av bil av idag.



Model		R21	R21 TL/GTL	R21	R21 TS/GTS	R21	1
		TL	(L/K48F)	TS/RS/	(L/K48E)	RX/TXE	2
		(L481)		GTS/TSE		(L483)	3
Engine specially tuned for			Kat (D) (CH)		Kat (D) (CH)		4
Year		1986-88	1987-88	1986-88	1987-88	1986-88	5
Engine	Code	F2N-B712	F3N 726	F2N-C710	F3N 722	J7R-R750	6
No. of cylinders	Type	4/OHC	4/OHC	4/OHC	4/OHC	4/OHC	7
Capacity (Fiscal-Germany)	cm ³	1721 (1709)	1721 (1709)	1721 (1709)	1721 (1709)	1995 (1981)	8
Compression ratio/Octane	1/RON	9,2/98 ¹	9,5/91	10/98 ¹	9,5/91	10/98	9
Output	kW (DIN HP) rpm	55 (75) 5000	54 (73) 5000	65 (88) 5500	69 (94) 5250	85 (116) 5500	10
Ignition system	Type	AEI	Renix AEI	AEI	Renix AEI	AEI	11
Ignition coil	Make	—	—	—	—	—	12
Voltage below terminal 15 & earth	Type	—	—	—	—	—	13
+ with o without ballast resistor	V	—	—	—	—	—	14
Ballast resistor	Ohms	—	—	—	—	—	15
Primary resistance	Ohms	0,4-0,8	—	0,4-0,8	—	—	16
Distributor	Make	—	—	—	—	—	17
	Type	RE 234	—	RE 232	—	—	18
Contact breaker gap	mm	—	—	—	—	—	19
Dwell angle	° (%)	—	—	—	—	—	20
Condenser capacity	µF	—	—	—	—	—	21
Ignition timing	v BTDC n ATDC	v —	—	v —	—	—	22
o without + with vacuum	o —	—	—	o —	—	—	23
Basic timing	° Engine/rpm	3-5/750 ²	—	5-9/750	—	—	24
Advance checks	° Engine/rpm	3-5/750	—	5-9/750	—	—	25
	° Engine/rpm	7-9/1550	—	8-12/1550	—	—	26
	° Engine/rpm	24-27/4050	—	26-29/4050	—	—	27
Centrifugal advance	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	28
(without vacuum and	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	29
basic ignition timing)	° Engine/rpm	—	—	—	—	—	30
Vacuum check + advance	o retard	—	—	—	—	—	31
Range	° Engine	—	—	—	—	—	32
Starts	mbar	—	—	—	—	—	33
Ends	mbar	—	—	—	—	—	34
Spark plugs	Make	Champion	Champion	AC	Champion	Eyquem	35
	Type	N 279YC	RN9YC	41 CXLS	RN9YC	C82 LJS	36
Gap	mm	0,7	0,75-0,85	0,8	0,75-0,85	0,8	37
Battery	V/Ah	12/50	12/50	12/50	12/50	12/50	38
Starter motor	Make	Paris Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	39
	Type	D9E 85	D9E 85	D9E 85	D9E 85	D9E 85	40
Starting voltage	V	—	—	—	—	—	41
Lockdraw	A/V	400/	400/7	400/	400/7	400/	42
- at lower voltage	A/V	—	—	—	—	—	43
Alternator/Regulator	Make	Paris Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	44
Alternator	Type	A13 N87	A13 N87	A13 N87	A13 N87	A13 N87	45
Output at engine speed	A/V/rpm	60/13,5/3000	60/14/3000	60/13,5/3000	60/14/3000	60/13,5/3000	46
Voltage regulator	Type	—	—	—	—	—	47
Regulated voltage □	V	13,5	13,5-15,0	13,5	13,5-15,0	13,5	48
Notes		(D)(A)(CH)=		(D)(A)(CH)=			49
□ Regulated voltage at alternator		19,2/91		110/91			50
terminal B+ with battery under		2(SF)=8±1/750					51
full load at engine speed (line 46)							52
							53
							54



55	R21	R21 TL/GTL	R21	R21 TS/GTS	R21	Model
56	TL	(L/K48F)	TS/RS/	(L/K48E)	RX/TXE	
57	(L481)		GTS/TSE		(L483)	
58		Kat (D) (CH)	(L482)	Kat (D) (CH)		Engine specially tuned for:
59	1986-88	1987-88	1986-88	1987-88	1986-88	Year
60	F2N-B712	F3N 726	F2N-C710	F3N 722	J7R-R750	Engine Code
61	—	0,20 (8) o	—	0,20 (8) o	—	Valve -IN [o cold] mm (1/1000 in)
62	—	0,40 (16) o	—	0,40 (16) o	—	clearance -EX [+ hot] mm (1/1000 in)
63	—	—	—	—	—	Compression pressure bar
64	2,0/2500	3,5/3000	2,0/2500	3,5/3000	—	Oil pressure bar/rpm
65	—	—	—	—	—	Radiator cap bar
66	89	88	89	88	88	Thermostat opens at °C
67	—	—	—	—	—	Drive belt size a) Alternator mm
68	—	—	—	—	—	b) PAS-AC mm
69	—	4/3-3,5	—	4/3-3,5	—	Drive belt tension a/b mm
70	Solex	Renix	Solex	Renix	Renix	Carburettor/injection system Make
71	28-34 Z10	R	28-34 Z10	R	R	Type
72	700±25	800±50	700±25	800±50	775±50	Idle speed rpm
73	1±0,5	0,5 Max	1,5±0,5	0,5 Max	1,5±0,5	CO level at idle speed Vol. % CO
74	300	300	300	300	300	HC level at idle speed ppm
75	60	60	60	60	60	Oil temperature °C
76	PAS:1050±50	—	PAS:1050±50	—	—	Fast idle speed rpm
77	—	—	—	—	—	Choke valve gap mm
78	—	—	—	—	—	Throttle valve gap mm
79	—	2,5±0,05	—	2,5±0,05	2,0±0,2	Fuel pump delivery pressure bar
80	—	—	—	—	—	Filling capacities
81	5,5	5,2	5,5	5,2	5,3	Engine with filter Litres
82	3,25	3,4	3,4	3,4	2,2	Gearbox 4/5 speed Litres
83	—	—	—	—	—	Automatic (refill) Litres
84	—	—	—	—	—	Differential Litres
85	5,6	5,2	5,6	5,2	7,4	Cooling system Litres
86	Tightening torques in Newton metres - for lb.ft. conversion see inside cover.					Tightening torques Nm
87	—	30	—	30	—	Cylinder head Stage 1
88	—	50	—	50	—	Stage 2
89	—	95-105	—	95-105	—	Stage 3
90	—	95-105	—	95-105	—	Stage 4
91	—	—	—	—	—	Stage 5
92	—	—	—	—	—	Stage 6
93	—	60-65	—	60-65	—	Main bearings
94	—	45-50	—	45-50	—	Big end bearings
95	—	50-55	—	50-55	—	Flywheel
96	—	—	—	—	—	Spark plugs
97	90	90	90	90	90	Road wheels
98	—	—	—	—	—	Wheel alignment - front
99	o	o	o	o	o	Load positioning (see page 3) o unladen
100	1N±1	1N±1	1N±1	1N±1	2N±1	Toe-in (N/Neg = toe-out) mm
101	0°10'N±10'	0°10'N±10'	0°10'N±10'	0°10'N±10'	0°20'N±10'	deg
102	0°40'±30'	0°40'±30'	0°40'±30'	0°40'±30'	0°5'±30'	deg
103	3°	3°±30'	3°	3°30'	3°30'	deg
104	10°40'±30'	10°40'±30'	10°40'±30'	10°40'±30'	12°10'±30'	deg
105	AC=	AC=	AC=	AC=	AC=	Notes
106	1950±50	—	1950±50	—	—	
107	—	—	—	—	—	
108	—	—	—	—	—	

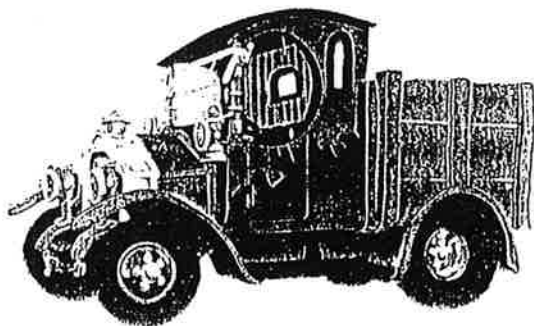


8	4	1	5	9
7	3	2	6	10



NORGESLØPET

THE NORWEGIAN RUN



DRAMMEN LØRDAG 14. OG
SØNDAG 15. JUNI 1997

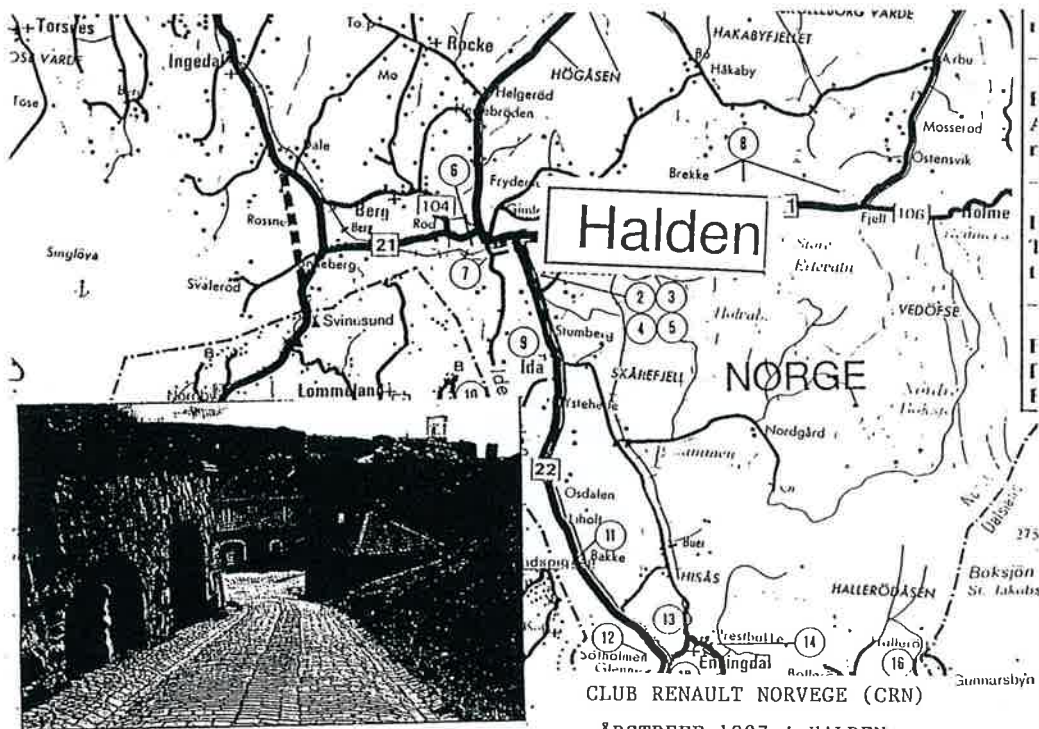
CRN - MEDLEM! - ER DU INTERESSERT I LØPET,
TA KONTAKT MED RED. BULLETTIN. PÅMELDINGS-
SKJEMA OG FLERE OPPLYSNINGER FINNES.



AASS BRYGGERI
Norges Eldste



BERTEL O. STEEN DRAMMEN A/S



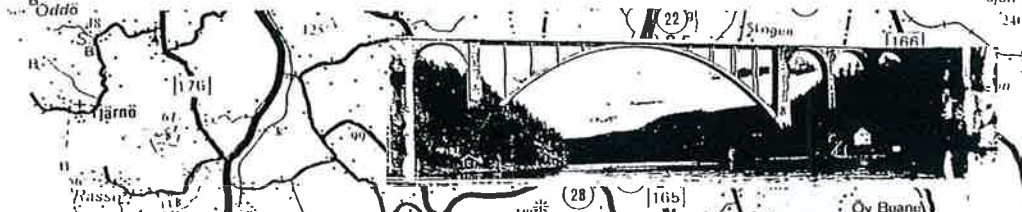
FREDRIKSTEN FESTNING - HALDEN - NORGE

CLUB RENAULT NORVEGE (CRN)

ÅRSTREFF 1997 I HALDEN.

Strömsta

Velkommen til Halden



13., 14. og 15. JUNI 1997 FREDRIKSTEN FESTNING.

Bestill allerede nå plass på FREDRIKSTEN CAMPING - telefon 69184032.

Eier: PER STÖTZER, privat telefon 69192285

Priser: 4 m. hytter - kr. 225 pr. døgn.

5 m. " - kr. 250 pr. døgn

Telt el. campingvogn m/bil kr. 100 pr. døgn.

PÅMELDING TIL ROY PEDERSEN, LILJEV. 5, 1791 TISTEDAL - telef. 69192907 el. |

LEF-OTTO MALMQUIST, STANGELØKKEV. 16, 1778 HALDEN -

telef. 69186538.

PÅMELDINGSGEBYR KR. 150 som sendes konto 1030 06 0676710, Halden Sparebank.

MELD DEG PÅ SNAREST MULIG! - PROGRAM KOMMER SENERE - Men HUSK og avsette

denne helga til årets TREFF! VI SEES PÅ FREDRIKSTEN.

*Bestilt 6/5
Framme før 1800*

MOTORMUSEET PÅ STRØMMEN STORSENTER
ARRANGERER:

SAMLER.....marked

Lørdag 12/4 - Søndag 13/4 1997

**Automobilia - Leker - Modeller -
Brosjyrer - Litteratur - Bøker - Blader
Nytt og gammelt.**

*Her kan en gjøre masse spennende
funn og samtidig se et av Norges beste
kjøretøyhistoriske museum.*

**Åpent for publikum fra kl 10.00 -
16.00 begge dager.**

 Entré Vokare kr. 30.- Barn/Honor kr 10.- Familie billett kr 60.-

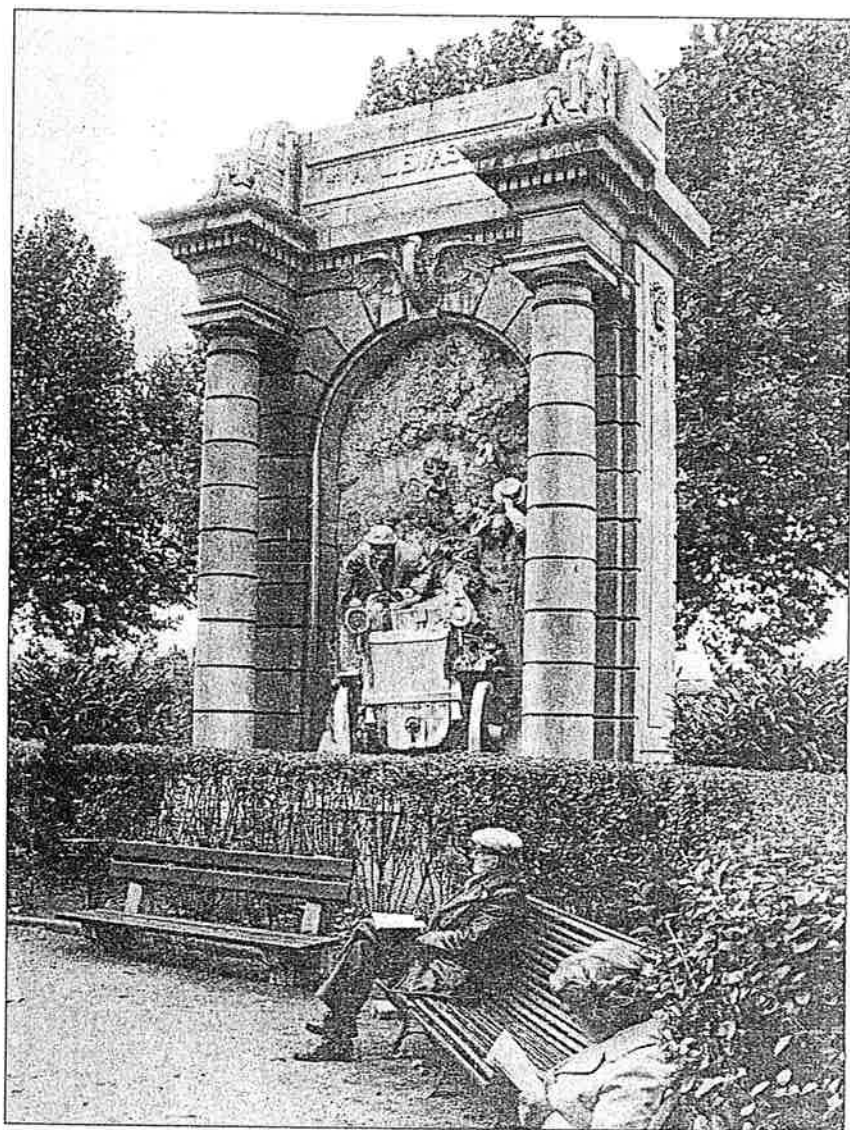
Motormuseet Strømmen Storsenter, Steperveien 5 2010 Strømmen
 Tlf 63 80 23 10

Du finner oss under REMA 1000 på bakken av storsenteret



Tor Ivar Volla:

Da alle veier førte fra Paris



En beretning fra bilsportens barndom

Tor Ivar Volla:

Da alle veier førte fra Paris

BERETNINGER FRA BILSPORTENS BARNDOM

Med boken "Da alle veier førte fra Paris" foreligger en tilnærmet komplett gjennomgang av bilsportens første år i Europa og i USA - på norsk! Gjennom 80 sider skildres pionerens hardsidige innsatser i løp, fra de første spede forsøk før 1890 til det dramatiske og uhellsvangre landeveisracet mellom Paris og Madrid i 1903.

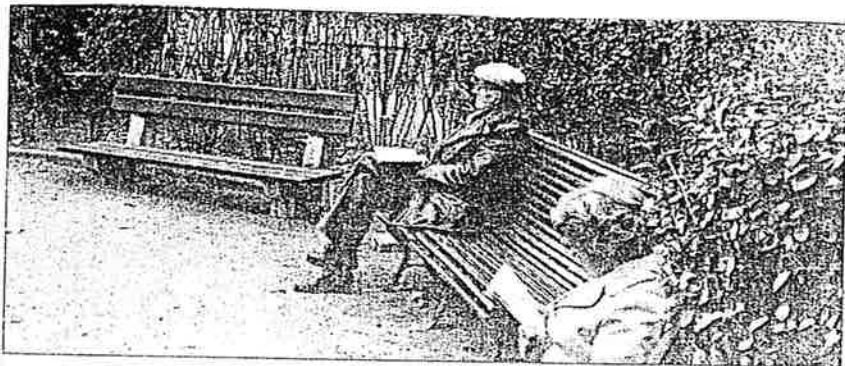
I tillegg til selve racene, presenteres de bilmerkene som deltok med størst suksess, samt de menneskene som bygget dem og kjørte løp med dem. Her kan man lese i detalj om interne forhold hos bl.a. Benz, Daimler, Mors, Peugeot, Packard, Panhard-Levassor og Renault, i tillegg til å oppdage hvor knallharde oppgjør de hadde seg i mellom i bilrace. Her finner man også senere berømteter som Ettore Bugatti, Vincenzo Lancia og Ferdinand Porsche på læregutt-stadiet. Egne kapitler er viet hastighetsrekordene som ble satt med biler på denne tiden. Og som en gjennomgående tråd blir utviklingen av bilenes tekniske komponenter belyst. I tillegg inneholder boken nærmere 90 tidsaktuelle illustrasjoner og løypekart.

Av innholdet finnes dessuten systematisk oppsatte resultatlister, en oversikt på hvilke av de omtalte bilene som er bevart, samt korte gjennomganger på hva som skjedde med en del av aktørene etter 1903. Bakerst i boken finnes et oversatt intervju med Marcel Renault, en av bilsportens tidligste ofre.

Forfatteren er motorjournalist og har i 20 år vært en ivrig bidragsyter i veteranene tidsskrifter og merkeklubb-utgivelser.

"Da alle veier førte fra Paris" har standard A4-format og s/hv blad-omslag, og koster derfor kun kr. 80,- pluss porto.

Boken kan bestilles direkte fra: Torivariatet Forlag
v/ Tor Ivar Volla
Malerhaugvn. 8
0661 Oslo



En beretning fra bilsportens barndom

Min helg på Motormuseet på Strømmen.

Den 8. og 9. februar var det CRNs tur til å ha vakt på Motormuseet på Strømmen. Jeg hadde meldt meg frivillig til å sitte disse dagene. Det var med blandede følelser jeg reiste opp på lørdag morgen. Å sitte hele helgen for å passe et museum med bare noen få besøkende hver dag var langt i fra det jeg hadde mest lyst til.

Så veldig mange besøkende var det heller ikke innom denne helgen. Men det ble allikevel en hyggelig opplevelse, ikke minst på grunn av at det er noen som kommer innom mest for å slå av en prat med andre bil-interesserte. Så med varm kaffe og boller hadde jeg noen underholdende og lærerike timer.

Denne opplevelsen satte meg på en idé. Hvorfor ikke ha en fast søndag i måneden, i hvertfall i vinterhalvåret, hvor vi kan møtes helt uformelt til en kopp kaffe og litt hyggelig Renault-prat.

Så derfor vil jeg ta initiativet til et slikt møte søndag den 16. mars. Jeg vil være tilstede på museet fra 13.00 til 16.00 denne dagen. Jeg håper at det vil være mange som kan komme innom en tur denne dagen. Kom når det måtte passe innen dette tidsintervallet.

Helgen 19. og 20. april er det igjen CRNs tur til å ha vakt, så da gjentar vi møtet. Er det noen som har lyst til å være vakt denne helgen er det bare å gi beskjed.

Asgeir



- Gjør som meg, kamerat, - kjøp deg en Renault!

MARS

Reg. 1
mars/62.

Reg. 1
februar

1. Volkswagen.....	763	525
2. Ford Anglia.....	271	162
3. Renault Dauphine	216	97
4. Opel Rek.Carav..	186	89
5. Volvo Amazon.....	176	112
6. Volvo 544/Duett..	167	98
7. Ford Taunus 17M..	157	78
8. Vauxhall Victor..	143	80
9. Ford Consul	141	64
10. Fiat.....	112	50
11. Opel 1500.....	107	52
12. Skoda.....	103	43
13. Saab.....	102	52
14. AU DKW jr.....	78	44
15. Hillman.....	69	48
16. Taunus 12 M.....	68	28
17. Renault R 4.....	63	- 14?
18. Simca 100.....	63	42
19. Moskvich.....	55	-
20. Peugeot.....	54	44
21. Lloyd Arabella..	45	22
22. NSU Prinz.....	39	30
23. Fiat 600.....	36	31
24. Merc.Bentz.....	33	-
25. Neckar 110.....	33	-

BIL

markedet

Litteratur og informasjon om Estafette og Dauphinoise ønskes. Helst originaler, men kopier er også av interesse.
Asgeir, tlf 66 90 21 21.

Har du karosserideler til R12 og R18?
Kontakt Ivar Vallestad, på tlf 57 71 69 14.

Venstre baklyktglass til R4 F6 ønskes kjøpt.
Asgeir, Tlf 66 90 21 21.

Til Renault R 30TX - 81 mod. KJØPES:
BRYTER til servicekontroll. LYSPELERER - de små som sitter i bryterene for vindusheiser etc.(ikke vanlige 1.2 w. Har du eventuelt et tips om hvordan jeg kan få kjøpt disse.
FRONTLYKTER, med nye type fester er av interesse.

Til RENAULT R 20TS - R1277 - 81 mod. ønskes kjøpt: TANKMÅLER (1 tank), div. til interiør som armlene, nakkestøtt. etc. (- det nye intr.) 2 stk. felger 4 x 100 o speedom. wire.

HAR TIL SALGS:

Mye deler til R20 og R30 - ring å spør!

Tom Stallvik - tele. 32736517 -
mob. 92429199

ØNSKER KJØPE TIL RENAULT FLORIDE/62 m
Trenger mye deler, event. delebil!

HAR TIL SALGS:

- Renault 15TS/77 m. delebil. Kr. 5000
- BAKRUTE til FUEGO.

RENAULT 16TX/77 m. kompl. som delebil.

Ring VIDAR - 624 20994

FUND! - RENAULT R4 TIL SALGS!

- KUN 1200 MIL - KR. 6.000 (1972 mod.)
RING 74 82 81 10 (Trøndelag)

RENAULT R8, 1968 mod. til salgs.

- nylig vist og godkjent (96) nyoverhalte bremses, sommer og vinterdekk. Daglig i drift med skilter (selvfølgelig) Org. grå met. farge. Ca. 70000 km. på måleren. Ring og kan diskutere en fornuftig pris. Husk veteran neste år! Telef. 628 26680 (Bjørn Bredese)

Bakelitttdrev til Dauphine ønskes kjøpt. Kan eventuelt være interessert i hel motor.
Ring Frode Brokhaug - 61 26 36 22 dag eller
66 84 84 01

RENAULT 17 tilsalgs i DELER, evt. hele motoren gått 98 000 km.:

- motor type 843, to 5 tr. gearkasser, 395, to dører med el. vinduer, to skjermer. Nesten komplett interiør, forstilling og bakstill. 8 originale lettmet.felger 5 x 13"

STEVE HENRIKSEN, STRANDGT. 1, 9950 VARDØ.

Telef. 94 12 02 31

RENAULT 12 TL - R1170 - 1970 mod. Reg. første gang 04.11.1970. EN AV DE FØRSTE! Gått ca. 100 000 km. Blå farge. Det er montert inn forseter med nakkestøtter. Skiftet hovedsyl. og hjulsylindere. BILEN ER ORIGINAL. Ring: 56178150 - Thoralf Thoresen, Pb. 33, 5110 FREKHAUG.

RENAULT R10/68 MOD. TIL SALGS.

En eiers bil, kjørt 97 000 km. Bilen er ny-lakkert (blå) og er meget pen. Sommer og vinterhjul. Kr. 15.000

Torbjørn Moen - telef. 62 52 66 79

ALUMINIUMSFELGER TIL RENAULT TIL SALGS.

4 STK. 5.5 x 14", type R19TXE. Boltesirkel - 4 x 100, inpress 36 mm. 20 eket m/sølvfarge. Passer til følgende: R5 (fra 1985) SUPER 5 Clio, R19, Espace, Laguna og Fuego. Pris kan diskuteres. Ring Roald - 73917372/90676944

TIL SALGS: Motor R20, 2.0l nesten ny/komplett - og 2.0 l nyoverhaldt topp - samlet kr. 1500
Telef. 22 75 03 49, Robert.

Renault R10/69 mod. (1100 ccm.) til SALGS

Bra objekt - rød og tilnærmet kjørbar. Pris-antydning kr. 5.000. Telef. 55192788, Jan.



BIL

markedet

FIN RENAULT R4/74 MOD. TIL SALGS.

Ny clutch, nye bremses, nye drivaksler, ny forgasser. Daglig drift . PEN og FRISK oppgående bil. Kr. 6.000 - Ring Steinar telef. 22559020 dag, 22468227 kveld.

RENAULT R5 GTE/88 MOD. RØD, TIL SALGS!

Spesielt pen og god bil. MÅ SEES!

Selges for kr. 45.000.

4 stk. alufelger 5x13, 3 hulls til R5.

R5 - org. ALPINE TURBO karosseri m/under stell - 83 mod. Passer for ombygging.

Selges billig gr. plassmangel!

Ring SAURO - telef. 22 16 67 93.

RENAULT 6/74 MOD.--- Tilnærmet komplett delbil. Motor går fint. Meget fint interiør. Mørk blått skai med tilsv. dørpaneler. Pris: kr. 2000 - SLÅ TIL DU SOM HAR BRUK FOR DENNE!

Ring Knut - telef. 613 -28381 eller mob. 911 17279.

RV5 - Recherche depuis 2 ans R8. GORDINI 1300 CM3 d'origine de 1968 à 1970, Kms et carrosserie indifférents, bon état de sellerie si possible, même moteur bloqué - PRIX: 20 000 Frs env. étude toute proposition Mr BERGER Olivier PANISSAGE 38730 VIRJEU sur BOURBE (Isère) TEL: 74.88.24.36 FAX: 74.88.29.22 (de préférence W.E.)

Jeg har fått rede på at du er redaktør i et blad for Renault-klubben i Norge. Hvis du kan ordne litt spalteplass i bladet, ville jeg sette stor pris på en omtale av min Renault R-8 1966 modell, type R.1130. Denne bilen ønsker jeg å selge evt. til en interessert i Renaultklubben slik at den kan bli tatt vare på for ettertida.

Her kommer noen opplysninger om bilen:

Bilen har hele tiden vært eid av min far. Speedometer viser at den har gått 79000 km. Den har hele tiden vært kjørt i Hamarområdet og er svært godt passet for rustangrep. Lakken er i fin stand - ingen kollisjonsskader bortsett fra en liten utrettet bulk i bakskjermen. Bremses er jevnlig ettersatt. Den har helt ny forgasser - clutchen er skiftet. Brukbare sommer- og vinterhjul. Interiøret er i fin stand, i dørene sitter ennå beskyttelsesplasten fra bilen ble levert ny.

Jeg våger å påstå at dette må være en av Norges best bevarte eksemplarer av denne biltypen. Er dette noe for et medlem av Renaultklubben?

Mitt telefonnr. er 625 77682.

Ottestad, 30.12. 1996.

Med vennlig hilsen

Rolf Godager
Rolf Godager

1966



C - BLAD

Vidar Nyen
2436 Våler i Solør
Solør

Returadresse:
CRN Olaf Danielsen
Strindheimveien 6
7045 Trondheim

