CRN *BULLETIN* 1/02

BONNE ANNÉE (Godt nyttår!)

I skrivende øyeblikk er det vår i lufta, bar asfalt og sol. Det kribler med andre ord i godfoten etter å vekke opp voiture`n fra vinterhiet. Kanskje litt i tidligste laget, men fortsetter dette været viser sikkert Dagsrevyen potetsetting på Jæren før påske. Dessverre er vær og føre usannsynlig urettferdig fordelt blant våre medlemmer i sør, nord, vest og øst. Det hadde liksom vært enklere hvis vår felles hobby var frimerker eller miniflasker med whisky.

Vi ser frem til et artig år bak rattet – enten i den kjente og kjære du har hatt i mange år – eller kanskje i den du har slitt og bannet over i 3-4-9 år. Har noen hentet en godbit i utlandet må vi andre også få høre om det. Skriv til Bulletin, det er nemlig alt for få som gidder det. Det er synd, og litt kjedelig at redaktøren må finne på det meste.

Det blir som vanlig flere arrangementer i år. **Se siste side!** Låven på Brandbu bør flere besøke. Det er blitt et gigantisk delelager – ikke minst i karosserideler. Og vi har flere nedstøvede delelagere i kikkerten som vi skal kjøpe og systematisk sortere i medlemmenes interesse.

Som du har oppdaget, ligger årets bankgiro for innbetaling av kontigenten for 2002 vedlagt. Hyggelig er det at Årsmøtet i november vedtok at den ikke skulle øke. 200 kroner er medlemskapet verdt! Vedlagt ligger også oppdatert medlems-liste (mye detektivarbeid er nedlagt). Vær så snill å finn navnet deres på listen og påfør medlemsnummeret når dere betaler – enten dere betaler via internett eller på "gammelmåten" med giro. Dere vil oppdage at medlemsnumrene er nye for de fleste. Vi har nemlig utsortert alle gratispassasjerene som ikke betalte kontingent i fjor. Har du forresten meddelt oss eventuell flytting? Kjedelig å ikke få Bulletin hvis du har betalt kontingent ! Medlemslisten forteller dessuten at du kanskje har en medsammensvoren rett rundt hjørnet. Det vil jo være hyggelig !

Vi ses og høres !
Vennlig hilsen Egil Otter

RETROMOBILE

RETROMOBILE er Mekka for elskere av franske veteranbiler, men det er Parc des Exposition i Paris som er en messe verdt for disse. I februar hvert år valfarter en halv million gammalbilfrelste til Paris for i vennskaplig ånd slåss om varer av god gammel årgang. For de langveisfarende medlemmer av Club Renault Norvége nytes selvsagt også Renault som avec. Retromobile er en orgie i gamle sjeldne bildeler, nye deler produsert til gamle biler og noen krembiler til salgs. I år også auksjon i regi av berømte auksjonshus som Christie`s og Sothebys.

Ni av ti deler er til franske biler og utvalget er fenomenalt. Her finnes intet skrot og skrammel, men systematisert utvalg av slitedeler og kuriositeter. Her finner du like gjerne en panserfigur til Facel-Vega eller akseltapp til en Panhard-Levassor som skiltlys til en Renault 4CV fra 1956. Utvalget av nyproduserte deler er antagelig størst til nettopp 4CV`en som dominerte bilsalget i Frankrike under hele 50-tallet. Jakter du på en vannpumpe, pyntelist eller forgasser til utgåtte perler som Simca, Panhard, Berliet, Alpine, Delage, Delahaye treffer du blink på Retromobile.

Selvfølgelig har både Citroén, Peugeot og Renault store stands hvor klassiske godbiter og utrolige prototyper sjelden eller aldri tidligere fremvist, fascinerer entusiaster til nesegrus beundring. Videokameraene går varme og digitalbildene flimrer. Varme, lyd og luft utstråler også Michelin`s vaskeekte minifabrikk hvor enorme 19-toms veterandekk triller ut.

Alle franske merkeklubber med respekt for seg selv stiller ut rariteter. Heldigvis ikke bare dyrbare lekkerbiskener, men like gjerne rariteter som aldri oppnådde salgssuksess. Med respekt å melde finnes et utall underholdende eksempler på nettopp slike fra fransk bilproduksjon. Det skyldes deres ustoppelige og dristige kreativitet innen design og teknikk.

La oss håpe at det aldri tar slutt. Retromobile er Frankrikes største, beste og festligste delemarked. Oppslagstavlen, 10 x 2 meter, hvor hvem som helst kan annonsere sitt kjøretøy, er sitrende innholdsrik. Det er fort gjort å glemme at det er 1000 kilometer til kaia i Kiel.

Paris-farer Atle Liaklev fant lykken – en speller ny R4-grill av eldste type.

TORNEROSE SOV I 40 ÅR

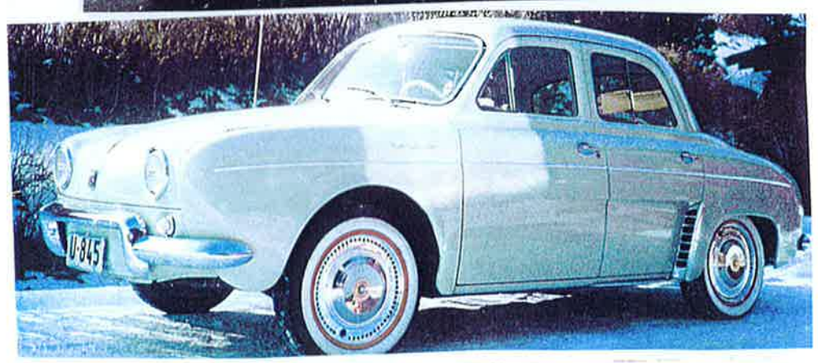
Historien er utrolig, men sant ! Stedet er Vik i Sognefjorden og året er 1960. Eieren av denne 4-sylindrede Renault Celtaquatre 1935 skal reise til det forjettede land Amerika i to år, men vil oppbevare bilen trygt til han kommer hjem. Han frakter dermed bilen pr. båt inn i den veiløse fjordarmen ved Vik og sleper bilen opp til en gård høyt over fjorden. To år går, men amerikafareren vender ikke tilbake. Og der står bilen slumrende og forsmådd i uthuset.med pent innpakkede reservedeler i fettpapir i bagasjerommet.

41 år senere begynner betydelig yngre familiemedlemmer å interessere seg for bilen som ingen på den for lengst fraflyttede gården har brydd seg om. Der står bilen, verken vandalisert eller påtagelig rusten. Kun lykteglassene var knust. Men til tross for 41 år og mange nye Opseth-veier i fylket var fjordarmen fortsatt uten vei. Hva gjør man da? Bestiller helikopter og syv minutter senere får bilen asfalt igjen under hjulene. Selv om lufteturen sikkert var nervepirrende, var nedfarten fra uthuset til fjordkanten hvor helikopteret kunne plukke opp den gamle franskmannen som russisk rulett å betrakte. Stupbratt bakke på vått gress med innbilt brems på et bakhjul. Dessverre ble ikke galskapen videofilmet.

Nå står bilen på en Statoilstasjon i Røyken i Buskerud hvor kjærlige hender restaurerer godbiten. Eieren har via støvete arkiver i Paris funnet ut at bilen først ble levert som stabsbil i militærfarger til Spania i 1935. Hva som brakte Celtaquatre`n til Norge er foreløpig ukjent, men den historien dukker sikkert opp.

DET REGNET *"TOLLKNIVA"*

Fra kasserer Olaf Danielsen i Trondheim har vi fått en liten turrapport som svært talende beskriver at værgudene ikke tar hensyn til CRN`s utmerkede utflukter.
Høstturen ble med andre ord en våt fornøyelse (er bilene lekk?), men åtte entusiaster møtte trassig opp. Oppmøtet var dermed bra. Turen gikk til Lisbetsæter som ligger i turterrenget utenfor Orkanger. Her er det idylliske gamle småveier igjennom Kvål via Korsveien, Skaun og opp til Lisbetsæter. Her ble det som seg hør og bør drukket bøttevis med kaffe, masse hyggelig Reanultprat. Noen skrøner ble det sikker også plass til kjenner vi trønderne rett. Hjemturen ble lagt en sving via Buvika før hver og en dro til sitt. Været kan vi ikke gjøre noe med, men faktisk er det ganske så koselig i en bil når det høljer ned og varmeapparatet gir knusktørr lunk som river i nesehårene. Søvndyssende summing fra vifta og passe duggede vinduer pluss kaffe på termos er godt nok for et gammalbilhjerte- så sant du ikke kjører cabriolet.



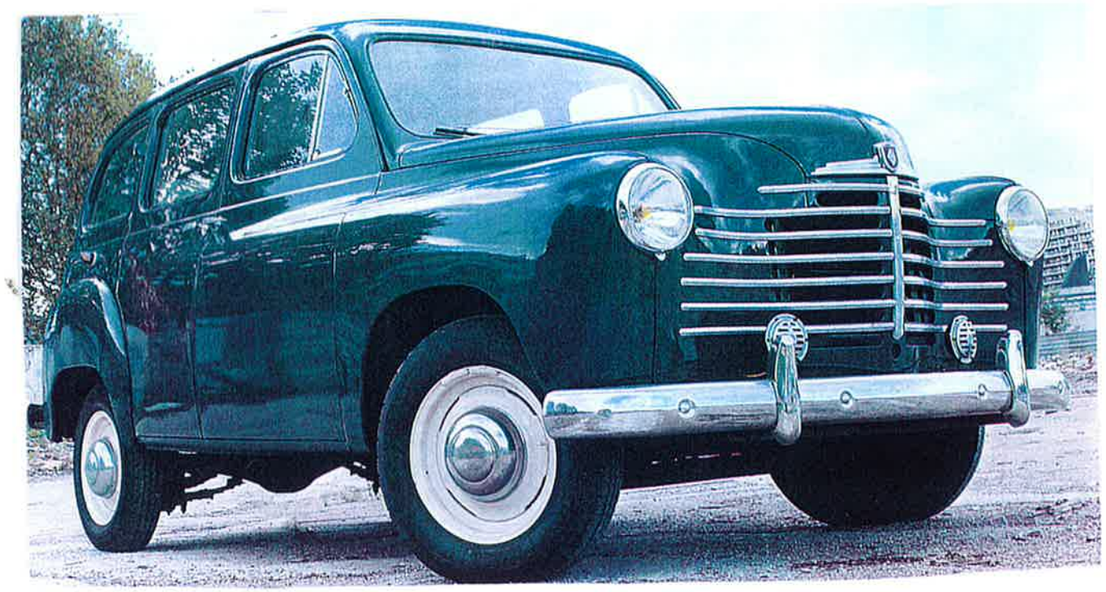
Været var så begredelig at ingen bilder ble tatt. Vi bringer derfor noen andre "trønderbilder".

Det ruller ikke mange Renault på CUBA, men plutselig stod en relativt ny 4`er pent parkert. Bilen er såpass ny at eierforholdet må være spesielt fordi cubanere ikke kan kjøpe en ny bil "over disk". Fidel`s restriksjoner hindrer slikt. Men det BLÅ skiltet avslører at eieren er utlending som driver business på Cuba. Ordinære skilt er oransje med teksten PARTICULAR.

RENAULT COLORALE PRAIRIE

Aldri hørt om denne klumpen ? Colorale flyttet franske familier – særlig bønder – fra A til B fem år før FIAT fikk fart på sin Multipla. Bare så det dere vet det !

Frankrike er stort, 350 000 kvadratkilometer med 60 millioner innbyggere. Det er med andre langt mellom løksuppebistro`ene selv om det ikke virker slik. Etter krigen var Frankrike mer eller mindre i ruiner. Veiene og kollektivtilbudet var også i skrøpelig forfatning. Så hva landet trengte der og da, var en solid, ujålete og romslig arbeidshest med god bakkeklaring. I 1950 ble Colorale Prairie konstruert og designed med det for øye.
Selv om 4CV`en allerede var en salgssuksess som fikk klingende franc inn i det nå statseide Renault, var ikke kassa full nok til å utvikle en helt ny konstruksjon. Dessuten ville det ta tid. Ingeniørene måtte vær så god bruke førkrigsmodellen Primaquatre som basis. Den alderspregede 2,4 liters motoren på 48 gamper gjorde tjenesten de første årene, men i 1953 ble Frégate-motoren på 2 liter standard.
Colorale`n var nok gammeldags, men likevel midt i blinken for hva franskmennene trengte – plass til seks personer og varebilbakdør som gjorde den magnifique praktisk – en kombibil uten fiksfakserier. Som torgbil full av turnips og høner, som feriebil med hele tjukke slekta, eller som blankpusset limousine når datteren skulle giftes bort til den største vinbonden i nabobygda. Jo da, bilen ble elsket av bønder, storfamilier og håndverkere.
Dashbordet var mildt sagt nøkternt (i dag heter det minimalistisk) og gulvet var dekket med tjukke gummimatter. Bare å spyle ut flattrampa druer og hvitløk. Selvfølgelig kom ren-dyrkede varebil- og pickupversjoner, og allerede i 1952 som 4x4. (Har noen sett eller hørt om en slik i Norge?)
På midten av 50-tallet dabbet salget av og i 1957 var det stopp. Colorale`n var altså ikke mange årene i produksjon, men solgte heftig bra i begynnelsen. Det kan vel sies at andre merker raskt parkerte Colorale`n når de først tok opp konkurransen. I dag er denne Espace`ens forgjenger glemt. Selv i Frankrike er den uhyre sjelden, til tross for at den fortjener å bli husket som veiviser for dagens såkalte flerbruksbiler.



Renault og Michelin hører sammen. Ikke bare fordi de produserer gode dekk som passer som hånd i hanske på våre biler. Michelin X er nok å nevne. Men de som har lest litt historie om de begge vet at forholdet har vært tettere enn å få gummien til sitte på felgen. Det er en lang historie som vi kanskje kommer tilbake til, men her presenteres i hvert fall brødrene Michelin.
P.S. Går din ferievei forbi byen Clermont-Ferrand som ligger midt i Frankrike skal du vite at der finnes en liten perle av et museum. Redaktøren kan underskrive på det.

HISTORIEN OM MICHELIN

Opptakten:
I 1829 giftet Edouard Daubree med en ung Skotsk kvinne; Miss Elizabeth Pugh Barker. Niese av den eminente forsker MacIntosh, som hadde oppdaget at gummi var oppløselig i benzen.
I Auvergne, en region av Frankriket, brukte Madame Daubree gummi til å lage gummiballer som hennes barn kunne leke med.
1832: De to fettrene Aristide Barbier og Nicolas Edouard Daubree, setter opp en liten bedrift for produksjon av gårds utstyr og pumpeproduksjon i Clermont-Ferrand. Raskt blir disse to herrer klar over den industrielle muligheten med vulkanisert gummi. De benyttet dette i sin bedrift for å lage pakninger, belter, ventiler og rør.
28 Mai 1889 blir Michelin bedriften stiftet i Clermont-Ferrand. Edouard Michelin ble den første daglige leder assistert av sin bror André. De overtok produksjon av landbruksredskaper fra sin bestefar Aristide Barbier og hans fetter.

Edouard Michelin (1859 - 1940)
Etter en juridisk embetseksamen Eduard reiste til Paris for å gå på kunstskole!!! Hvor han studerte maling under Bouguereau. Da det så ut som om hans skjebne var å bli kunstner blir han innkalt til å drive familiens bedrift i Clermont-Ferrand. En stilling han beholdt i 51 år. I løpet av denne perioden omvandlet han det lille familieforetaket til en internasjonalt konsern, som ved hans død hadde 25.000 ansatte..

Andre Michelin (1853 - 1931)
Etter å ha avsluttet sin ingeniørutdannelse ved Paris Central School i 1877, André begynte på kunstskolen som arkitektstudent. Senere tilbrakte han 5 år i det Franske innenriksdepartementet med kartoppmålinger. Deretter startet han en metallbedrift i Paris før han slo seg sammen med sin bros som en direktør i Michelin & Co.
Da Edouard Michelin gikk inn i familieforetaket var bedriftens aktiviteter i hovedsak basert på produksjon av ett eneste produkt: Bremsekloss kalt "The Silent".
I 1891 en syklist fra Auvergne regionen får en punktering på vei gjennom Clermont-Ferrand.
Han klarer ikke å reparere sitt engelske dekk, som er limt til felgringen og forespør på Michelin fabrikken som allerede da er velkjent for sine gummiprodukter. Edouard Michelin foretar reparasjonen av dekket personlig, en enkel liten jobb på 3 timer etterfulgt av 6 timers herdetid. Eduard erfarer samtidig den utrolige komforten et pneumatisk dekk har i forhold til de vanlige kompakt dekkene. Som en sann visjonær Edouard Michelin innser at økt dekkbruk er umulig uten en enkel og rask metode for personlig dekk reparasjoner. Hans forskning resultere i patentet for "removable tyre".
I løpet av 1 år er dette revolusjonerende hjul i bruk av over 1000 syklister.

40 KRONER

er latterlig billig for dette flotte klubbmerke i solid stoff. Kan syes på jakka, capen, T-trøya eller i panna om du vil.

Klikk inn 40 kr. til 8380 10 71778
og du får den i posten.
HUSK å skriv ditt navn+adresse på internett-betalingen !!! Stofflogoen vil også bli solgt på Brandbu i april, eller "så langt lageret rekker" som det står i sleipe annonser.

HEFTIG OG BEGEISTRET

Vårt medlem Henning Jørstad har velfortjent tiltrukket seg spalteplass for sin frekke A110 fra 1974. Både Veteran & Sportsbil og Bilen Motor & Sport har brukt glanset dyptrykk over flere sider på godbiten. Bilen er restaurert og gjort til en skikkelig versting gjennom kyndige hender hos et annet CRN-medlem Arne Rummelhoff-Larsen som driver Vito Auto på Skårer.
Henning har også en A110 fra 1977, en Dauphine like gul som avbildede + en A310. Vi pleier å høre Henning før vi ser den gule djevelen. Mer morsomt bak rattet går det nemlig ikke an å få !!!

TA INGEN SJANSE –
BRUK Sønnak

POUR RIRE - *FOR MORO SKYLD*

Hvis du var franskmann på 50-tallet og ønsket en bil med særpreg og sportslighet var valget nokså lett. Panhard, Peugeot og Citroén hadde alle sine trauste modeller som noen bakgårds-trimmere friserte, men 4CV var mest i skuddet. Mange mer eller mindre Renault-tilknyttede firmaer lekte seg med den lille hekkmotoren.

Alpine, Autobleu og VP var de kjente på den tiden. Det engelske Classic and Sports Car har lekt seg skikkelig med disse, men også inkludert en 4CV dècouverable – et karosseri vi gjerne kaller cabriocoach. Bare 9518 av dette sjarmtrollet ble bygd mellom 1950 og 1956. I dag er disse svært høyt priset. Her er oversettelsen.

Totalt ble det produsert drøyt 1,1 million 4CV i årene 1947-61. Dècouverable var luksus og kostet 17% mer enn basismodellen. 4CV markerte seg som mer sofistikert enn Citroén 2CV, og ingen ville kjøre løp med 2CV. Ofte gikk 4CV på taket i konkurranser og særlig god reklame var det kanskje ikke, men samtidig ble det oppfattet som spektakulært og offensivt. Understyring eksisterte ikke i Renault`s vokabular. Bilen briljerte på baner, og mannen bak rattet var ofte en herre ved navn Jean Rédéle (nå har Alpine-kjennere luktet lunta). Rédéle var Renault-forhandler i Dieppe, og i 1955 bygde han et eget karosseri i glassfiber. Det fikk navnet Alpine 106 Coach og ble satt i produksjon. Den ble bygd inntil 1960 og på slutten solgt parallelt med modell Alpine 108, som hadde en frisert Dauphine-Gordini i hekken med 4-trinns kasse.

200-300 Alpiner ble bygd mellom 1955 og 1960, med motorer trimmet fra standard 21 til 48 hestekrefter i løpsversjon. Toppmodellen hadde 5-trinns kasse og het Mille Miglia Spéciale. Modellen var forseggjort og med god finish. Sportspakka inkluderte flotte instrumentklokker og dørpaneler med kartlommer. Bilen skulle selvfølgelig imponere voldsomt under deltagelse i Mille Miglia-løpet i Italia. Underlig nok er plassen, dvs. mangelen på sådan, mellom skulder og dørstolpe like dårlig i 110`en som i 106/108 !

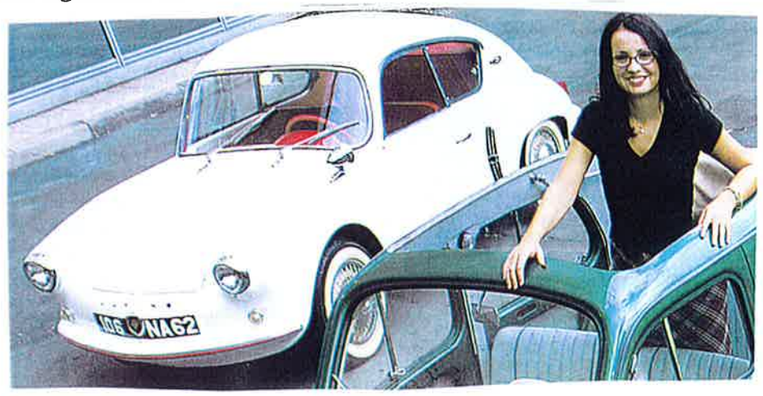
AUTOBLEU var et firma som lagde trimmingsutstyr og alskens biltilbehør. De lot karosseribyggeren Henri Chapron bygge en jålete toseter coupe i stål basert på 4CV i utstillingshensikt. Designeren var den etter hvert velkjente Ghia. Dette skjedde i 1953 og Renault ble nysgjerrig og imponert. Renault tilbød seg å selge bilen gjennom sine forhandlere hvis den kom i produksjon. Ytterligere to karosserier ble i hui og hast banket ut til utstillingen Paris Salon i 1953, og på ordrene strømmet inn. Men først i 1955 rullet de første bilene ut, og et par filmkjendiser skapte kortvarig oppmerksomhet. 81 coupeversjoner og 2 cabriolet`er ble solgt, og i 1958 var det kroken på panseret. Ikke konkurs, men Chapron lagde en tilsvarende basert på Dauphine. Modellen het Mouette. Den kom ikke produksjon, men Chapron ble involvert i coupeversjonene av både Frégate, Peugeot 403 og Citroén DS. Mer Autobleu ble det ikke!

VP (Vernet-Pairard) var en annen som lot seg pirre av 4CV. De racingglade herrene Just-Emile Vernet – som var verkstedeier, og Le Mans-kjøreren Jean Pairard, slo seg sammen i 1952 og kalte morsomheten sin kort og godt for VP. Gutta klinte til med 8 internasjonale seire i 750-klassen på Montlhéry-banen utenfor Paris. (Styremedlem og hoffkonsulent Roy Bjørndal har konkurrert der)

Renault var ikke sene med å backe opp suksessen og på Paris-utstillingen ble VP plassert på deres stand. Harde rykter om at VP skulle serieproduseres i den hensikt å ta rotta på Panhard`s sterke posisjon verserte i racingmiljøet. Våren 1953 kom en coupeversjon med bokstavelig talt kuppelhue. En eiendommelig glasskuppel som gjorde bilen direkte komisk. I føste løp på Le Mans kom den sist i mål og bilen fremstod som en vits.

Tre nye coupe`r ble bygd; èn i aluminium for racing bygd over rørramme og to i stål for landeveien bygd direkte på 4CV-chassis. Renault ville ikke ha noen av modellene; kjølesystemet var dårlig, twin-Solex forgassersystemet likeså og interiøret var amatørmessig. Renault kunne sikkert ha fikset dette, men de hadde mistet interessen. Det var synd, da bilen i senere tid har blitt vurdert som en Porsche 356.

Historien om VP viser hva entusiaster fikk ut av 4CV`ein. Autobleu viste hva profesjonelle kunne skape ut av lille uskyldige 4CV. Midt i mellom tør vi plassere Alpine – et kompromiss som fortsatt eksisterer. Alle tre, og mange flere i og utenfor Frankrike, eksperimenterte med 4CV`en motor og chassis som basis. Er det da noe rart at vi elsker originalen ?!



Mer moro – men oversett "sjæl" !

VP'S FINAL DAYS

After the rejection by Renault, VP focused on competition, notably Le Mans. After an unsuccessful 1954 sortie with the original 1952 record-breaker, a new open racer was developed for the 1955 event. Re-engined for 1956 and given a mid-engined configuration for 1957, it was never competitive, and for the 1958 Le Mans, Vernet, at the ripe old age of 64, created a new mid-engined car around the chassis of the very first VP. The last car to carry the VP name, it retired in the third hour of the race. In all, only six VPs were made.

Above: second VP *barquette*.
Right: original high-roof coupé

OTHER SPECIAL 4CVs

Famed racer Louis Rosier had Italian coachbuilder Motto build him a 4CV-based coupé in 1952. This led to a *barquette* for 1953's Le Mans, and this design was licensed to an American firm who intended to make the body in glassfibre and sell the resultant vehicle, called the Rogue, through US Renault dealers. This came to nothing, but the bare bones of the project were taken up and developed by Brissonneau et Lotz, who in the 1957-'59 period made 253 Rosier-inspired 4CV-based cabriolets. Coachbuilder Pichon-Parat was more adventurous, coming up with a gullwing coupé, a one-off from which at least one open car was derived. The firm also created a two-door coupé adaptation of the 4CV, paralleling the efforts of Labourdette, who essayed a two-door drophead 4CV, and Mialle, who devised a pillarless two-door saloon conversion. Another 4CV transformation was the GMH Sport, styled by Motto for a Swiss firm; the car was exhibited at the 1954 Geneva show. Meanwhile, in 1953 Stuttgart Renault agent Zink had come up with its own interpretation of a 4CV-based coupé. Both these efforts probably remained one-offs.

Top: Zink coupé shown at Frankfurt, 1953. Above: Pichon-Parat, 1955. Left: Swiss GHM had Webers, five-speed

Top: Brissonneau et Lotz cabrio; some had cutaway doors. Above: second Alpine proto. Left: Alpine convertible

ALPINE ASCENT

The Alpine story began in 1952 when Jean Rédélé had Allemano in Italy build him a 4CV-based coupé to a design by Michelotti. The following year a second car was built, and in a clever contra-deal Rédélé sold a manufacturing licence to an American businessman in exchange for a set of moulds and body tools. But the US car, to be called the Marquis, never entered production, and the deal fell apart. Rédélé thus adapted the design and had the resultant A106 bodied by Chappe and Gosselin, later to body the Panhard CD and make the CG sports car. The A106 and the 1958-on A108 are often muddled up. The first A108s were A106s with Dauphine-Gordini engines and gearboxes but from mid-1960 a tubular backbone chassis replaced the 4CV platform on the cabriolet a d coupé, while the coach was phased out. At the 1960 Paris Salon a coupé with a square-cut glasshouse was introduced, along with a new fastback A108 berlinette which established the style for all subsequent Alpines up to the A310.

The two newcomers also had the backbone chassis, and the sleeker cowled-lamp front of the berlinette was standardised across the A108 range. An A106 version of the tubular-chassis berlinette was listed for 1961 only, as a 747cc homologation special, but it is doubtful any were made. The A108 became the A110 for 1963, with the adaptation of the five-main-bearing Renault 8 engine, and production continued until 1977. The backbone-chassis concept introduced on the later A108s was carried through to the last A610 of 1994.

CRN *BULLETIN*

17. årgang - opplag 250

-er et lite, men hyggelig blad for medlemmer av
CLUB RENAULT NORVÉGE
Postboks. 60
1355 Bærum postterminal

Kontingent for 2002 er av årsmøtet nov. 2001 satt til kr. 200.
CRN`s ktr. 0825 08 48626

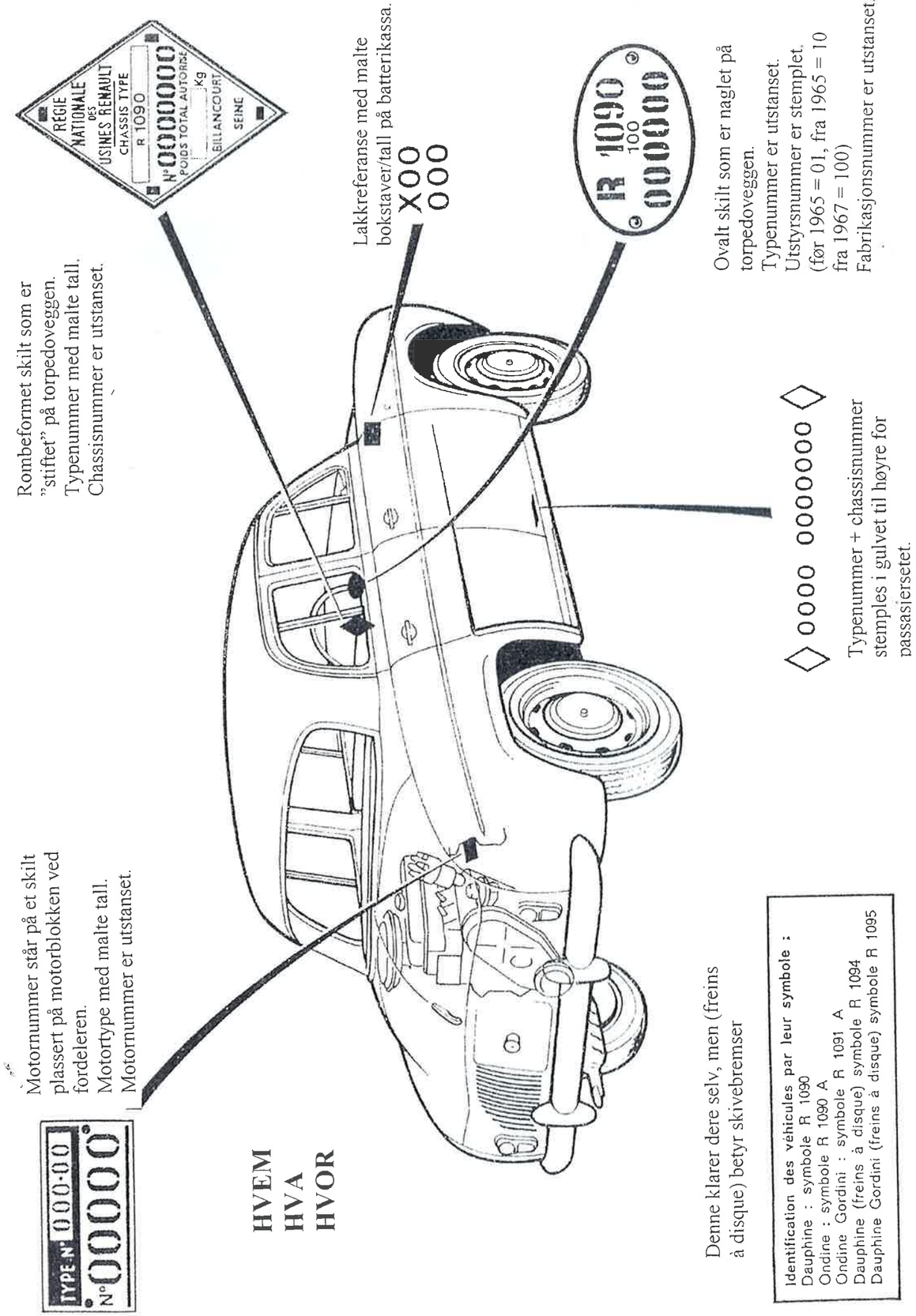
Styret er valgt slik:
Formann Svend Dahle,
Slependvn. 5, 1300 Sandvika
T. 67 56 47 57
Nestformann Magne Ludvigsen,
Skolegt. 3, 1350 Lommedalen.
Kasserer Olaf Danielsen, Strind-
Heimvn. 6, 7045 Trondheim.
T. 41200426
Stryemedl. Roy Bjørndalen,
Ursinsvei 2A, 2050 Jessheim,
T. 63 97 04 27
Redaktør av Bulletin: Egil Otter,
Ribstonvn. 41E, 0585 Oslo
T. 22154969 og egil.otter@naf.no

JUBILEUM

CRN gratulerer vår engelske søsterklubb med 50 år !
Renault Owners Club feirer sitt Anniversary på flotte National Motor Museum, Beaulieu ved Southhampton 10-11 august.
Er noen i nærheten utstedes herved ordre om å stikke innom.
Noter at til gallamiddagen er dresskoden "smart casual" !
Gudd løkk.

ENPI i Frankrike

skaffer det meste innen lister, alt i gummiprofiler, knotter, slanger, klips, matter, men best er de på stoff til seter og dør-paneler samt innertak.
Alt kan bestilles via internett:
www.enpi-retro-auto.com



SPACE RACE

Hva er foran og hva er bak kan man saktens spørre. Det samme ble fleipet om da Studebaker Champion så dagens lys i 1950, men i rettferdighetens navn tør vi holde en knapp på at den tidligere undertøydesigneren Raymond Loewy var heldigere med Champion`en enn den navnløse Renault-designeren var. Studebaker Champion ble til og med en salgssuksess. Om Proto 900 og Compact fikk vi aldri vite.
Nok om det; det er moro at noen tør! Og i det henseende fortjener fransk bilindustri all mulig honnør. Gørrkjedelig hadde verdens bilindustri vært uten fransk design og sære ideer. Prototypene **COMPACT** fra 1957 og **PROTO 900** fra 1959 var ikke bare en futuristisk flipp, men et genuint forsøk på å tenke nytt når det gjaldt å bygge en bil med god plass. Vi må huske på at det på tiden var minst tre unger i hver familie og at campinglivets tvilsomme gleder fristet.

Det startet med at en Renault-ansatt designer tegnet en såkalt concept car med midtplassert motor og ekstremt frembygd førerplass. Dette ga plenty passasjerplass. I et opprømt og dristig øyeblikk ga toppsjefene grønt lys for å bygge et par eksemplarer. (I fjor kunne utroligheten beskues på Retromobile i Paris.) De hadde et beundringsverdig håp om at den stygge andungen kunne bli den ultimate taxi i Frankrike.
Ingeniørene, eller "gutta på teknisk", brukte bunnplaten til den splitter nye Dauphine som basis. Resultatet ble et langt "panser" bak og "flere meter" frem til den butte fronten. Det viste seg raskt at den beskjedne 847-kubikkeren var for daff til bruk i en taxi. Tiden gikk, men i 1959 var Renault-sjefene igjen i så godt (julebord ?) og kreativt humør at ideen om å gjenta konseptet, men da basert på Frégate, fikk gjennomslag.
Som sagt, så gjort. Ny front (enda styggere?), men ellers i prinsipp identisk. Hva så med motor-problemet? De kunne ha slengt inn 2-literen fra Frégate. Men nei da, nå var det "gutta på motorlabbet" som slo til og fikk den spenstige ideen om å sette sammen to Dauphine-motorer. Og hvem ble tildelt utfordringen? Jo, en herre ved navn Amédée Gordini. Han klinte de to i hop og vips presenterte han en V8 på 1700 kubikk. (Gordini var på den tiden helt hos Renault fordi han hadde trimmet en 4CV til å oppnå 136 km/t på Le Mans.)
Bastarden ble utstyrt med to seterader bak føreren, dvs. at seks personer kunne sitte komfortabelt bak føreren og med direkte adgang. Til og med rattet – som i visse amerikanske biler - kunne tiltes, slik at korpulente drosjesjåfører ubesværet kunne skli inn bak rattet.
To eksemplarer ble bygd, men moderne sikkerhetsteorier om støtabsorberende front og ratt-stamme begynte å vinne frem på tampen av femtitallet. PROTO 900 kunne ikke fremvise mer "støtsone" enn en ferm bondekone. Kjøreegenskapene ble raskt konstatert til mildt sagt spennende. Med v-åtteren i hekken var vektfordelingen å sammenligne med en feit gås. På toppen av det hele var varmeutviklingen fra motoren og inn i bagasjerommet som lå mellom motoren og kupéen så voldsom at plastvesker (skai var in) smeltet som sjokolade. Og med det ble PROTO 900 og COMPACT gjemt under presening og dekket av støvets glemsel. Moro var e` lell !
Først 25 år senere presenterte Renault en flerbruksbil, men da på et totalt annet konsept. ESPACE het den, og den lever i aller beste velgående.

Åge Svarthol til minne.

Åge Svarthol døde like før jul, nær 80 år gammel. Åge var "medlem" i Renault-familien lenge, lenge før Club Renault Norvége ble stiftet. Åge var nemlig Renault-forhandler gjennom drøyt tyve år i Ytre Enebakk og solgte rekordmange biler fra 1960 til 1981. Renault var ingen ny erfaring for ham da han ble forhandler. Han fikk drosjebevilling allerede i 1939 og på femtitallet satt han bak rattet i Frégate samtidig som han drev bilverksted. Ikke nok med det: Han kjørte brøytebil for Enebakk kommune med Skoda lastebil og han monterte sågar plog på en buss. Det forteller mye om Åge`s nevenyttighet og oppfinnsomhet. Senere ble det tankbil for BP, Norol og Texaco.
I fritiden var elgjakt og elghunder hobby nummer èn. Han fikk til og med tid til å inneha vervet som formann i Norsk Elghundklubb. Han "slappet" også av med litt kornproduksjon i nærheten av det flott beliggende hjemmet i Enebakk.
Åge var svært sentral i CRN. Som medlem fra første stund delte han sin verdifulle erfaring og kunnskap sjenerøst med alle som søkte hans hjelp. Og det var ikke få. "Ring Åge" betydde alltid løsningen på et problem. Han hadde ikke bare originale reservedeler på lager, men også misunnelsesverdig orden i reolene i etasjen over sitt gamle verksted. Hver skrue og mutter ble nøyaktig kartotekført inn og ut, og trengte du mekanikerhjelp var det ei råd med det og. Aldri nei i Åge`s munn.
Åge hadde en Renault til nær sagt et hvert behov. Hang det en campingvogn bak, var trekkbilen en 20 eller 30 TS. I garasjen stod både 4CV, 8`er, 10`er eller en 18 diesel alltid klar.

Åge, Else og sønnen Arild stilte ikke bare opp for CRN`s arrangementer, men også for Treff Til Tusen som i årevis ble arrangert nettopp i Enebakk. Matstasjon med hjemmelagd lapskaus ! Takk til deg Else.
Med Åge`s bortgang falt en bærebjelke i Renault-klubben vekk. Vi lyser fred over hans minne, og lar våre tanker gå til Else og barna.

1964 RENAULT DAUPHINE GORDINI. From an original mud free one owner example, this small but powerful historic rallying car was constructed. It has already taken part successfully in two Goodwood revival meetings and qualifies for all sorts of other historic events. Its build cost exceeded £20,000 and the standard of build achieved is exemplary. Quick, fun & easy to drive and offered at half of its build cost. £10,000

Ta frem forstørrelsesglasset. Jeg har med vilje ikke forstørret annonseklippet. Av frykt for å øke prisen ytterligere. **£ 10 000** er forlangende for en 1964 Dauphine Gordini som angivelig skal være påkostet 20 000 £. Selgeren hevder dermed at godbiten er til salgs for halv pris! Quick, fun & easy to drive står det videre. Det visste vi fra før!

Dette er noen ferske eksempler klippet fra bladet Collectionneur på hva som kan kjøpes i Frankrike. Det finnes til enhver tid hundrevis av gamle Reanult`er til salgs. Praktisk alle – hvis man ser bort i fra som eventuelt måtte annonseres i dagsaviser – ligger også ute på internett. Bare å sette i gang.

ALPINE A310 V6 Pack GT, 1978, moteur 3.0L inj., embrayage et révision boîte 30.000 km, vendue en l'état. Prix: 6.860 € + pièces. Tél. 01 45 22 27 56 ou 06 82 39 29 47 (Dpt 75).

RENAULT Ondine, 1961, peinture, freins et embrayage neufs, très belle, CT OK. Prix: 2.590 €, échange possible. Tél. 03 44 46 94 74 (Dpt

RRENAULT R16 TX, 1978, 79.000 km d'origine, gris métal, 1re main, très belle, CT OK. Prix: 2.972 €. Tél. 02 98 86 30 96 ou 06 07 58 51 41 (Dpt 29).

RENAULT Caravelle, 1963, hard-top, porte-bagages d'origine, entièrement révisée et repeinte, roule tous les jours, part toutes distances, superbe. Prix: 8.842 €. Tél. 06 12 26 52 48 (Dpt 66).

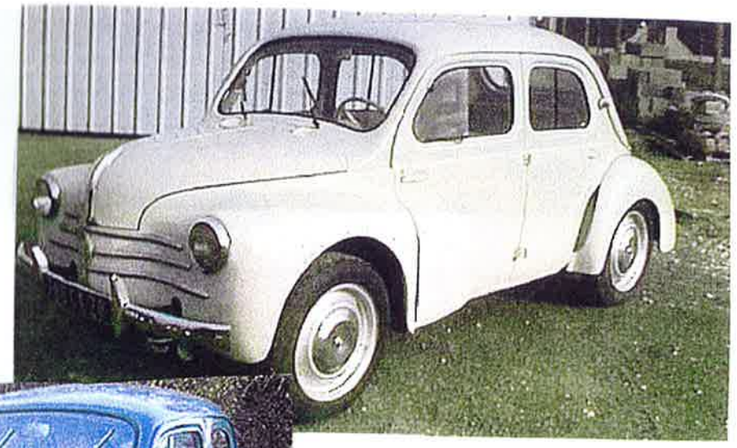
ALPINE V6 Turbo, 1990, 53.000 km, rouge, int. cuir, clim., chaine hi-fi, ABA, jupe basse, pneus neufs, très belle, CT OK. Prix: 14.940 €. Tél. 01 60 26 55 53 (Dpt 77).

RENAULT Dauphine, 1957, restaurée en 1997, jantes Targa + pièces + accessoires, bon état général. Prix: 1.525 €. Tél. 05 58 09 36 44 ou 06 21 43 39 44 (Dpt 40).

I neste Bulletin skal jeg lage en liten ordliste som forklarer hva som vanligvis står i salgsannonsene. Eksempelvis betyr CT OK at bilen er godkjent hos Biltilsynet – Control Technique.

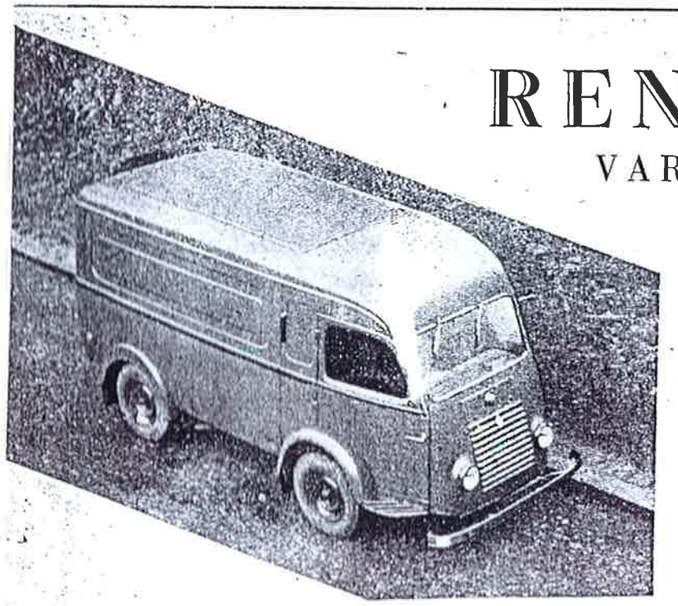
EURO er dagens valuta enten vi liker det eller ei. Multipliser med 8 så har du prisen i norske kroner.

Importavgiften for eldre biler enn 30 år er for 2002 kr. 2857 + vrakpantavgift kr. 1200 + moms på toppen av dette og fakturens (hva du har på kvitteringen) pålydende. Fort å glemme hvis du handler i utlandet!



RENAULT - 4 CV - 1958
Prix: 3735 Euros
19 535 km

RENAULT - 4CV - 1955
Prix: 4573 Euros
54 000 km



RENAULT
VAREBILER

Mot kjøpetillatelse kan vi levere omgående fra fabrikk:

3/400 kgs lukkede varevogner
1000 » » »
1000 kgs understell med førerhus.
1400 kgs understell med førerhus.
2500 kgs understell med førerhus.

til særdeles fordelaktige priser. Navnet RENAULT garanterer kvaliteten.

Nærmere opplysninger gis av oss og av våre distriktsforhandlere.

RENAULT

A/S AUTOIMPORT
AKERSGATEN 7 — OSLO
TELEFONER: 41 11 31 — 41 24 09 — 41 50 20

RENAULT

HVA SKJER ? !

DUGNAD PÅ LÅVEN 13. APRIL – (med særdeles enkel overnatting til)

VÅRTREFFET/ÅPEN LÅVE/SALG AV DELER M.M 14.APRIL.

Ingen formell påmelding – bare kom som du er. Skal du overnatte på låven må nødvendig proviant, campingseng, sovepose etc. medbringes – hvis du da ikke jåler deg i en Lillebror eller lignende.

(Begge dager blir det visning av en ny og profesjonell timelang video fra en 43 dagers tur fra Cape Town til Paris med to Peugeot 203 –årsmodell 1952. Det er visst noen som planlegger noe tilsvarende.....)

ÅRSTREFF blir 1.-2. juni – på BØ Camping i Telemark

Navnet er ikke til å bli skremt av! BØ er geografisk velvalgt i det håp om at våre medlemmer fra vestland og sørland også finner veien til Årstreffet.

De siste årene har Årstreffet med all mulig suksess blitt lagt til indre Østland og Sør-Trøndelag. Derfor trekker vi oss sydvestover til Bø som er et kryssningspunkt med mange spennende muligheter. Sommarland og Telemarksvassdraget burde holde lenge å nevne. Vi har stygge planer om en fellesutflukt med gammalbåt i slusene.

Vedlagt finner du info om Bø Camping. Vi har reservert noen rom og hytter, men de må bestilles snarest direkte av den enkelte. Først mann til mølla..... Referer til RENAULT-KLUBBEN.
Egen vogn eller telt? Intet problem.
Det blir arrangert "festmiddag" lørdag kveld innendørs – eller utendørs.

VI SES – du kommer sikkert allerede fredag kveld 31.mai !

Vi må naturligvis vite om du kommer: Gi beskjed helst via mail til magne@vestauto.as eller til Magne Ludvigsen, Skolegt. 3, 1350 Lommedalen