

# CRN Bulletin

Club Renault Norvège

2-99

---



**CRN Bulletin**  
**Nr 2-99**  
**14. årgang**

Redaktør:  
Asgeir Larsen

Redaksjonens adresse:  
CRN Bulletin  
Postboks 3482  
9277 Tromsø  
e-mail: [asglars@online.no](mailto:asglars@online.no)

Opplag: 400

Ettertrykk tillates hvis kilden oppgis.

Deadline for neste nummer av  
Bulletinen er 5. mai 1999.

Du finner oss også på internett:  
<http://home.c2i.net/reno/crn.html>

CRNs kontonummer:  
0825 08 48626

**Club Renault Norvège er en forening av og for Renaultentusiaster.**

Styret består av:

Formann: Svend Dahle, Slependveien 5, 1300 Sandvika, tlf 67 56 47 57  
Nestformann: Magne Ludvigsen, Postboks 60, 1355 Bærum Postl., tlf 22 35 31 23  
Kasserer: Olaf Danielsen, Strindheimvn 6, 7045 Trondheim, tlf 73 90 58 76  
Redaktør: Asgeir Larsen, Pb 3482, 9277 Tromsø, tlf 77 61 96 42  
Styremedlem: Egil Otter, Ribstonvn 41, 0585 Oslo, tlf 22 15 49 69

Klubbens adresse er:

**Club Renault Norvège**  
**Postboks 60**  
**1355 Bærum Postterminal**

## Innhold

Skandinavisk treff	4
Enda et gammelt spor	5
R12	6
EU-kontroll	7
Bilmesser	7
Monte Carlo	
Challange del 2	8
Dugnad og treff	
på Hadeland	16
Tekniske data	17
R30 TX	18
Årsmøtereferat	20
CRNs statutter	21
4CV	22
Info fra Knut om	
Motormuseet	28
Møteplan for	
Motormuseet	29
Renault i avisen	30
Bilmarkedet	32
Gatebil '99	35

## Redaktørens hjørne

Nå er tiden igjen inne for å sette fokus på en ny sesong for god-bilen. Selv har jeg flere prosjekter på gang (som vanlig). Noe av dem er faktisk godt i rute for sommersesongen. Andre har et mer langsiktig preg. Jeg regner med at dette er noe mange av dere kjenner dere igjen i. For meg er det dette en viktig del av hobbyen. Nettopp det å ha drømmer om å få den riktig groimme bilen klar er en viktig motivasjonsfaktor når man "sliter" med lange vintre og mye snø.

Det har til nå kommet inn ganske få endringer til medlemsmatrikkelen. Jeg håper at det vil komme flere etter hvert. Trekningen av de premiene som er satt opp blir foretatt en av de nærmeste dagene. Vinnerne får premiene tilsendt umiddelbart, mens vinnerne blir publisert i neste nummer av CRN Bulletin. Det er også mulig å sende inn endringer i løpet av året. Gjør det til en vane å sende inn en melding til oss hver gang du kjøper, selger eller på andre måter foretar endringer i bilparken.

Etter fortige utsendelse har det kommet noen brev i retur med påtegnelse om at adressaten har flyttet, og at ny adresse er ukjent. Er det noen av dere som kan hjelpe meg med ny adresse til disse tre:

206 – Olav Lien  
133 – Morten Nygård  
076 – Bjørn Keyn

Medlemslisten vil bli oppdatert med nye postnummer etter hvert. Dette vil imidlertid foreløpig ikke være noen prioritert oppgave. Endringer som dere sender inn vil derimot bli lagt inn umiddelbart.

Medlemskort for 1999 blir i nærmeste tid gjort ferdige. Disse sendes ut sammen med første Bulletin etter at din innbetaling er registrert. De første kortene sendes sammen med Bulletinen som kommer i mai. Har du ikke betalt enda, gjør det snarest, slik at du også får medlemskortet fort.

Knut Nøkleby har i dette nummeret litt informasjon om våre forpliktelser på Motormuseet på Strømmen. Det er svært viktig at de som her er satt opp på helgevakter tar dette seriøst. Knut har til nå tatt de fleste av vaktene selv. Det er urimelig at han skal belastes hver gang. Dessuten er det faktisk ganske moro å tilbringe noen timer på museet. Det er stadig nye ting å se, interessant litteratur å bla i og ikke minst er det en fin mulighet til å treffe likesinnede. God vakt!

# Skandinavisk Renaultträff

16-18 juli 1999

Välkomna till Sverige och den nionde Skandinaviska Renaultträffen.

Denna gång hålls träffen i Mariefred, en gammal stad invid Mälaren, mellan Stockholm och Strängnäs.

Mer information kommer att skickas ut i februari.

Välkomna!

Arrangörer

Club Renault Traction Arriere Suède

Club Renault 15/17 Suède

Club 4CV Suède

1

ENDA ET GAMMELT SPOR....

Undertegnede har vært så heldig å få den originale bilutstillingskatalogen fra Kristiania i 1909 deisende i fangen. Der var det ikke bare vedlagte Renault-reklame å finne, men også opplysninger om hva slags Renault som ble utstilt.

Teksten lyder:

"1 Luksus-Motorvogn ("limousine") fra Renault Frères, Paris. Motoren 4 cylindret, 20 Hestekræfter med Magnettænding og automatisk Forgaser. Vognen har Cardantransmission og 3 hastigheter forover og Reversering. Alle Lanterner og Lyskastere er fra Louis Blériot, Paris".

Så vet vi det.

TIV.

De bedste franske automobiler er fra  
**„RENAULT FRÈRES“**  
Udstillet i stand no. 31  
Droscheautomobiler • Luksusautomobiler

Ca. 75 % af Paris' droschenautomobiler er fra Renault Frères fabriker.  
Af Københavns ca. 160 droscheautomobiler er 60 vogne fra Renault Frères.  
De største droschecompagnier i de store verdenbyer anvender hovedsagelig vogne fra Renault Frères.  
Deltaget i 13 konkurrencelob og erholdt 11 1ste præmier samt guldmedalje.  
Paa 11 internationale udstillinger erholdt Renault Frères 4 guldmedaljer samt 7 grand prix.

# Vi prøver Renault 12 TL Automatic

# Gøgeungen franskmænc

Renault var blandt foregangsmændene ved indførelsen af den lovpriste bagdør og praktiske bagsæder, der kan foldes ned eller tages ud. Kun Renault 12 skille sig ud fra »familien« med sin konservative form. Den er nu Frankrigs mest solgte bil. Vi har prøvet »gøgeungen« i den nyeste version med automatgear.

■ ■ ■ »Hvorfor nu det,« var vi mange, der spurgte, da Renault i 1969 barslede med sin 12'er.

En bil med almindelig »bagagerumskarrosseri«, netop fra den subrik, som med modellerne 4 og 16 så succesrigt havde slæbt hækden op for en ny fornuftsbil-åra!

Siden da har vi fået svær på spørgsmålet. Renault vidste, at der i det mindste var behov for en model med traditionelt karrosseri fra Frankrigs største bilfabrik: I dag er 12'eren nemlig Frankrigs mest solgte bil.

Og holdker, om den ikke i ligst er mere gøgeunge end nogensinde: Samtige dens nærmesteskende på sedan-siden har nu hækhor og tode-

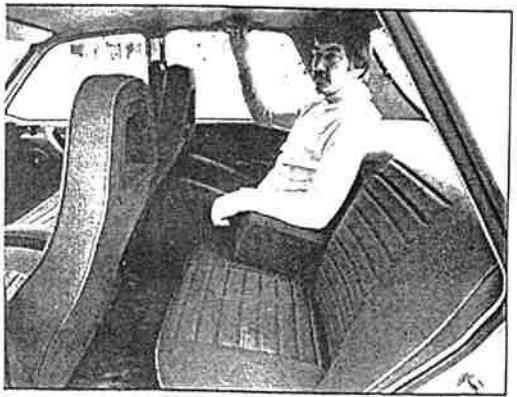
bagsæde: R5, R6, R16, R20 og R30. Et godt bevis for, at en klog bilfabrik holder ideologi og business i hver sin stramme lemme!

## Ene hane i kurven

Med Chrysler-Simcas afskedigelse af 1301/1501-serien er R 12 ene om de kunder, som vil ha' en almindelig bil. Og da 12-programmet tilmed har fået en 1976-opudsning, skal den nok vide at holde sin lune plads i reden endnu nogle år fremover.

Felles nyt for de tre hovedmodeller: 12 L, 12 TL og 12 TS er et nyt frontgitter, nye kofangere, et nyt bredere udseende bagpanel med pyntelister

(Fortsættes side 48)



• Det hæste vil nok synde, at Renault 12 er mere markdig end ligefrem smarj.

→ Der er virkelig plads til de jæng-benede og høje på bagsædet.

► Renault 12 har fået et helt nyt forpanel med kæmpemæssige instrumenter, der er let at læse.

# der blev enes yndling



AI ROGERS SØGAARD  
Foto: ARNE FORSBERG CLAUSEN

# Kørsel med komfort og plads til hatten bagi



på bagagerumsklappen og nyc luftindtag og nye hjulkapsler.

Beklageligt nok er de nye kofangerne et direkte tilbage-skridt, idet man har vandrelstillet kofangerhornene og indbygget positionslygterne i de forreste kofangerne. Bagkofangeren har mærkeligt nok ingen gummibeskyttelse.

I teknikkene møder vi en lavoktan-nøjsom, 4 hk reduceret 50 hk-motor i L-udgaven, TL har som hidtil 54 og TS og TR (automatik-modellen, som vi præfererer) har 60 hk-motorer.

Bremsetrykforstærker, lamineret lerrude, rulleseler og el-bagrude er nu standard i alle modeller. Derimod følger nakkestøtte kun med i prisen, hvis man vælger TS eller TR-modellen, hvor de er integrerede omrent som i en SAAB 99. I de øvrige modeller er sæderne forberedt for eftermontering af nakkestøtter.

Bortset fra L-modellen har 12'eren nu fået et nyt, væsentligt forbedret frontpanel. Med tydelige, store og reflekstrie instrumenter plus en serie kæmpeskærmklamper. Et nyt rád er både håndrigtere og skulle være sikrere at legge bryst til for de seleste livsforstørrelser! 12TS, TR og TS stationcar har også fået nye, formreviderede forsæder. Vi kunne lidt dem!

## Rummeligt

Det er så længe siden, jeg har kørt R 12, at jeg endnu en gang kunne overraskes over de gode pladsforhold. Især er bagsædet benpladsvenligt, og den bagudstigende (men lidet kendte taglinje) er direkte hattevenligt.

Ydsynet er ret godt. En lille fører føler sig dog anbragt for dybt, mens den høje ønsker sig mere ydsynsfrihed opfører. Begge er enige om, at

blindvinklerne skræt bagud er for store, og at det er svært at manøvrere en bagende, man ikke kan overse.

Firé døre med gode indstigningsforhold som her, burde være en kar menneskerøg, og med 315 liter udnyttbar bagagerum overgår den fint klassens gennemsnit.

## Velvære-kabine

Kabinen er klædeligt, varmt og smøbleret. Næsten luxuriøst med velstøttende sæder, hvis former og bærekraft er lige så godt for kroppen som for øjet. De flotte dørsider foran har fine velstøttende armstøt, der tjener som farthåndling.

Derimod kan detaljeforbejdningen ikke klassificeres som nogen øjenfryd. Uafpudsede svejsninger (udenpå med begyndende rustangreb) veckes med skeve samlinger og anden smásjuk. Her er alt med andre ord ved det gamle!

## God, men alt for dyr automatik

Det er synd, at automatiegears-modellen, som vi kerte, skal koste næsten 10.000 kr. mere end TL'en, for det er et velkørende automatgear, som med den 60 hk's TS-motor klarer vognen god. Ikke alle 10.000 skyldes automatikken, udslyrsmæssigt er TR'en rel så lig den lidt dinere TS, men alligevel.

På automatiikkens debetside skal man også regne et ca. 10% større benzinsforbrug. Formentlig højst 8,5-10 km/l, mens TS'en klarer 11 og TL-modellen mellem 12 og 13 km/l i normforbrug.

Ydelsesmæsigt ligger 60 hk-motoren i TR på grund af tab i automatiikkens cirka på linje med den 54 hk's L-motor: 0-100 km/t på 17-18 sekunder

og en topfart på ca. 145 km/t.

## Ny kolanger og ny Ironi.

### Komfort fremfor sport

R 12's koreegenskaber bører overskriften »Komfort«. Vel en den knap så blodagtig som fx R4, 6 og 16, men sammenlignet med »udlændinge« i klassen er den en behagelig affjedret vogn at køre i.

Rejningsstabiliteten er uadæmpelig, hvormind den er lidt af en treven i vi sving og lidt valen i undvigemanøvre. Kører man den behersket, opfører den sig på det nærmeste neutralt, men fyrer man på gennem kurver og sving understryrer den udvældigt. På skridgrænsen starter den over forhjulene og skubber sig lidt længere ude tangentielt ud af svingen på alle fire. Især skat man i glat fare holdte sig den opførst efterretteligt!

Styringen er relativt indirekte, og virker efter min smag et nummer for tung og underdrejningsvenet er for ringe, især på TR-modellen, hvor vendecirklen er 90 cm større end på alle øvrige 12'er!

Derimod er der intet at kritisere med styringen nu og da - fx under kørsel med træk på gennem snævre sving - typiske forhjulstrækreaktioner op gennem ratlet.

Sammenfattende vil jeg betegne R 12's koreegenskaber som komfortable, velegnede for langturskørelse (om end støj- og vibrationsniveauet i 70-100 km/t-området burde kultiveres). Den er sikker og entydig i sine svingeegenskaber, men en hverken egnel eller spændende vogn at køre sportsligt med.

Bremseforsæren er en kærmkommen gevinst for R12, og vi var i det hele taget meget tilfredse med bremseegenskaberne.

## Har du vært igjennom en EU-kontroll med gamlebilen?

Hvilke erfaringer har du gjort deg etter nesten ett år med periodisk kjøretøykontroll? Statistisk sett vil ca 40% av alle bilene, nyere enn 1960 ha vært inne til kontroll nå ved årsskiftet.

Dette betyr at det er en god del erfaringer om denne nye kontrollformen ute blandt dere. Dette er erfaringer som flere av våre medlemmer har etterlyst. Derfor, er det noen af dere som vil dele deres erfaringer fra kontrollen med oss andre, så send inn noen ord. Gjerne vedlagt et bilde av den aktuelle bilen.

Hvilke holdninger blir gammelbilentusiaster møtt med i denne sammenheng? Er det noen forskell på verksteder i forhold til trafikkstasjonene og NAFs testestasjoner? Er det forskell på grundigheten ved en kontroll av en gammel bil i forhold til en nyere? Hvor pirkete er kontrollørene? Det er slike spørsmål vi ønsker å belyse.

Jeg håper på mange tilbakemeldinger her, og kan love en fyldig artikkel om dette senere.

## Ny adresse til vår hjemmeside

CRNs internettseite har skiftet adresse. Hvis du ønsker å se resultatene av Sigmund Petersens siste endringer på vår internettseite må du nå taste inn følgende adresse:

<http://home.c2i.net/reno/crn.html>

Henvendelser om siden rettes til Sigmund Petersen på hans e-post-adresse: [sipeters@online.no](mailto:sipeters@online.no)

## Messer og utstillinger

Her følger en liten oversikt over messer og utstillinger som er bilrelaterte. Det er bladet "Bilbransjen" som har plukket ut noen arrangementer som de mener er interessante.

Info-Rama, Sandvika, 28.04-30.04  
Vedlikehold '99

Bologna, 19.05-23.05  
Autopromotec '99

Paris, oktober  
Equip Auto

Amsterdam, 06.10-10.10  
Autobus RAJ '99

Del 2 av 2 – Dette er en fortsettelse fra nr 4/98:

## Med 29 "blodtrimma" hk i Rallye Monte Carlo Challenge

Vi presisere med det første at dette gjelder DIN-hestekrefter.



Av Svend Dahle

Restart andre dag i Annecy, og etter resultatene første dag var vi falt helt ned til 150. plass. Våre skarpeste konkurrenter startet kl 08.00, mens vi i bunnsjiktet fikk god tid til å spise lunsj før det var vår tur til å starte. Her var målet å klatre oppover på resultatlisten. Vi merket raskt at vi startet sammen med de minst erfarte sjåfører, og uegnede biler

som vi skulle slite med i de nærmeste 3 dagene.

Dag 3 begynte veiene å bli merkbart smalere og brattere. Heldigvis "surret" den 845 ccm store motoren suverent, men de 29 hk ble satt på en hard prøve på de bratte alpeveiene. Samspillet og koordinasjonen i kupeen var hevet noen hakk, og vi følte at vi hadde mer kontroll over kart og terreng.

Ett challenge løp er lagt opp til å kjøre fra kontrollpost til kontrollpost innenfor en gitt tidsramme, og stempel i roadbooken skal være på minuttet riktig for å unngå prikkbelastning. Kontrollpunktene var gjerne lagt til små tettsteder, i en bar eller lignende. Vi hadde som oftest veldig knapp tid til disse tidskontrollene, men der hvor vi hadde noen minutter til overs,

stimlet befolkningen seg rundt den lille røde Daupinen, og nikket gjenkjennende til dens franske utstråling og aura. De mest interesserte måtte selvfølgelig fortelle oss om den gangen de selv kjørte Dauphine. Våre

franskunskaper begrenset seg til å bestille suppe og lignende. Vi får bare beklage franskmenn; men det var ikke vår mening å være uhøflig da vi ikke kunne svare på deres superlativer om Renaulten vår.

Dette begynte å bli slitsomt, men samtidig mer gøy da vi begynte å få "right-on-time" stempel i roadbooken. Ikke visste vi at det skulle bli enda tøffere og hardere løype. Dag 4 og 5 er lagt opp til 30 timer kjøring i strekk på utrolig tøffe alpeveier (vi kan trekke paralleller til Trollstigen her hjemme). Eneste forskjellen var at vi skulle kjøre ca 700 km på slike veier. Vi har ikke tall på hvor mange pass og fjelloverganger vi har vært over,





men det var mange. I denne siste etappen fikk vi mest bruk for første og andre giret. Vårt problem var at snittid skulle ligge på rundt 50 km/t, men opp mot fjellpassene slet vi med våre 29 "blodtrimmede" hk. Dette gjorde at vi lå langt etter, og at nedoverbakken måtte benyttes til å ta igjen tapt tid. Det var i disse



nedoverbakker vi begynte å få beundrende blikk fra våre konkurrenter. Sjåfører av biler med langt større motorer var henrykt over

vår forsering av nedoverbakken. Vi hadde ingen som klarte å henge på oss i nedoverbakken med det suverene veigrepet den lille røde Dauphinen hadde. Her viste vår 36 år gamle Renault at bilen har kjøreegenskaper i særklasse. Men vi hadde gjerne sett at bilen hadde hatt 20 hk mer i

oppoverbakken. Vår tro på bilen og løpet hadde nådd nye høyder da vi hadde hatt 0 prikker over mange kontroller.

Når dag ble til kveld, og kveld ble til natt, og natt nesten ble til morgen fikk sjåføren svakere og mindre tilfredsstillende løypebeskrivelse av

kartleser. Og da han i tillegg begynte å se nisser og troll i veibanan, bevilget vi oss en halvtimes søvn i veikanten. Grunnet dette måtte vi hoppe over 2 tidskontroller før vi tok fatt på den klassiske etappen "Col de Turini". Dette var kanskje den tøffeste etappen for en bil med 29 hk. Vi kjørte alt hva remmer og tøy kunne holde, og allikevel

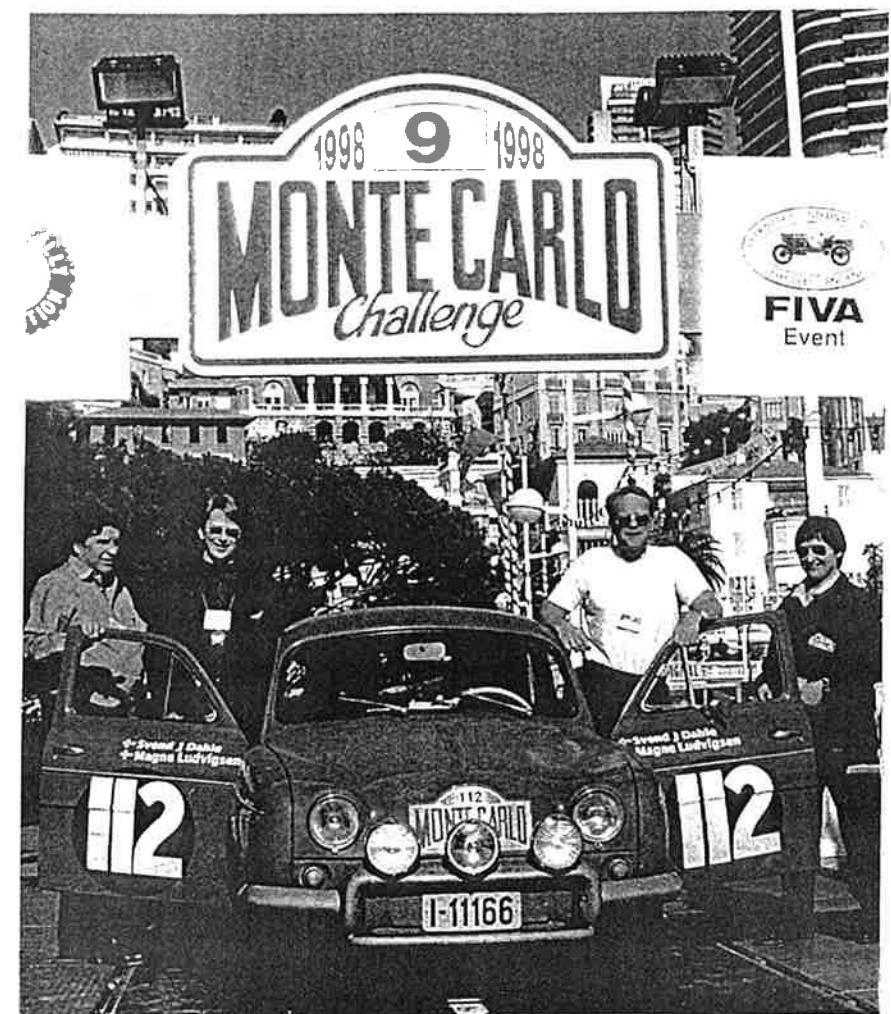
mistet vi 6 minutter på en strekning på 10 km. Den norske Austin Mini Cooper S med 60 hk kjørte alt de

hadde, og rakk det på sekundet (dette til sammenligning).

Vel framme på "Col de Turini" hadde vi kun sjarmørretappen igjen ned til kaia i Monte Carlo i strålende vårsol. En lettelse og glede spredde seg. Dauphinen hadde vært en særdeles pålitelig og trofast samarbeidspartner gjennom det 3500 km lange løpet som nærmet seg sluttent.

I Monaco ble vi tatt imot på kaia på tradisjonelt vis, opp på kjørerampen hvor det bekreftes at men har gjennomført løpet.

Slentrende på kaia i Monte Carlo etter endt løp, slitne, men lykkelige med en 96. plass i lommen hadde vi nådd vårt mål, og realisert vårt eventyr.





# Veterandager '99

Østfold Veteranvogn Klubb  
Gamlebyen Fredrikstad 19-20 juni

Gamle biler- MC, Stasjonær-motorer, Traktorer, Deler, Veteran-Camping

Lørdag og søndag 19-20 juni 1999 vil Østfold Veteranvogn Klubb arrangere

## VETERANDAGER '99

ved Kongsten Fort nær Gamlebyen i Fredrikstad.

Vi vil med dette innby alle merkeklubber og enkelt-medlemmer i alle bil- og MC-klubbene til et treff med Veteranbiler, Veteran-MC, traktorer, maskiner, lastebiler og busser o.l., hvor arrangementet er lagt opp for hele familien med aktiviteter, delemarked, underholdning og konkurranser.

Vi har også tenkt å ha en veteran-camping hvor man kan overnatt i medbrakt pyramidetelt, Lillebror eller annen gammel campingutrustning.

Vi håper på et treff hvor det kanskje kan samles flere hundre kjørerøy på en stor flate. I tillegg til førere og passasjerer i kjørerøyene regner vi med stor publikumsoppslutning under treffet.

Under de tidligere arrangementene på Kongstenområdet har det kommet 4-5000 besøkende, mens årets arrangement mest sannsynlig vil bli den største samlingen av motorhistoriske kjørerøy og objekter i Østfold gjennom tidene.

Foreløpig program:

Lørdag:

- |            |                      |
|------------|----------------------|
| kl. 08.00- | Åpent for innkjøring |
| 18.00      | Marked               |
|            | Underholdning        |

Søndag:

- |            |               |
|------------|---------------|
| kl. 08.00- | Løp           |
|            | Konkurranser  |
| 18.00      | Underholdning |

## NORGESLØPET 1999.

Agder Motorhistoriske Klubb er i anledning av klubbens 20 års jubileum, arrangør av "Norgesløpet 1999". AMK har herved den glede å informere alle LMK tilsluttede klubber om arrangementet.

Løpet vil bli avviklet LØRDAG 12.- og SØNDAG 13. JUNI.

Løpet blir lagt opp etter FIVA's regler for B løp, og er åpent for registrerte kjøreroyer, 30 år eller eldre. Løpet vil gå over 2 dager, og utgangspunktet vil bli "SØRLANDSPARKEN" v/E18 utenfor Kristiansand S. Løpets lengde vil bli ca. 180 - 200 km, fordelt på begge løpsdagene.

"SØRLANDSPARKEN" er et av Norges største næringsområder, og ligger ca. 8 km øst for Kristiansand sentrum. I dette området finnes mange kjente aktiviteter og forretninger som eks.: Kristiansand Dyre og Fritidspark, Sørlandets Travpark, Monte-Carlo Bilmuseum, "Sørlandssenteret" kjøpesenter, bilbyen Agder m.m.

Det er gode overnattingsmuligheter i og omkring "Sørlandsparken", som f.eks.: Quality Kristiansand Hotel, Kristiansand Dyrepark Hyttegrind, Hamresanden Apartementshotel, Hamre Familiecamping og Høvåg Gjestehus. I tillegg er det flere hoteller og campingplasser i og rundt Kristiansand sentrum.

Løpet vil for det meste gå på idylliske småveger i kystområdet mellom Lillesand i øst, og Mandal i vest. Kjørerutene vil bli lagt innom flere av våre kjente turistmål langs Sørlandskysten.

AMK mener Norgesløpet 1999 vil være en fin anledning for alle, til å oppleve "Det blide Sørland" i en periode hvor landsdelen normalt viser seg fra sin beste side, både når det gjelder været og naturen, og hvor landsdelen enda ikke er overbefolket av ferieturister.

sett av Weekenden i uke 24 (12. og 13. juni) til en sørlandstur.

Detaljert løpsprogram med påmeldingsskjema, og liste over overnatnings-tilbud vil bli sendt ut til klubber og interesaerte, på nyåret 1999.

Vi ønsker alle "Veteraner" m/familier, hjertelig velkommen.

Hilsen,



Agder Motorhistoriske Klubb,

Postboks 4551 - Grim, 4602 KRISTIANSAND S.



Merkeklubber i Norge:

# For Renault entusiaster



Arnt Malmø er den heldige eier av denne Renault 5 Turbo II '84 modell.



Tom Stallvik med sin spesielt fine Renault 30 TX. Bilen har masse elektrisk utstyr og nybilprisen i 1980 var hele 155.000.



Entusiastene. F.v. Tom Stallvik fra Skjernborg utenfor Kongsberg, Trond Harvik fra Drammen og Arnt Malmø fra Kongsberg har alle en felles interesse, biler fra Renault.

Bilen kan være til så mangt. For de aller fleste et nytig fremkomstmiddel, for mange et statussymbol og for flere og flere en hobby og interesse som det er vanskelig å bli kvitt. Mange i den siste gruppen organiserer seg i klubber sammen med likesinnde og samles for å dyrke felles interesse. Også det franske bilmerket Renault har sin egen klubb i Norge og Bruktbilforum har snakket med tre av Renault-entusiastene for å få vite mer om klubben og hva den driver på med.

har egen klubbavis, delager og arrangerer treff og Stalling i løpet av året.

#### Alle med

Da vi møtte de tre Renault-entusiastene Tom Stallvik, Trond Harvik og Arnt Malmø i Kongsberg tidlig i januar kunne de fortelle at Renaultklubben var en klubb for alle Renault interesserte, enten de hadde egen bil eller ikke. Det er ikke noe krav at bilen skal være gammel eller i stroken stand. Klubben har likevel utarbeidet en skala for «stand» og mange av bilene i matrikkelen er klassifisert etter denne.

#### Delelager

Club Renault Norvège er godt organisert og i tillegg til klubbavis og matrikkel har klubben også egne lokaler opppå Hadeland,

- Det har vi fått leiet en stor lave som medlemmene kan lagre bilene i om vinteren, kan Tom Stallvik fortelle. I denne laven har også klubben fått plass til et stort delelager av nye deler. Delene har de overtatt fra tidligere Renaultforhandlere, som satt igjen

med disse da Volvo i 1981 overtok salget av dette bilmerket.

- To ganger i året treffes medlemmene på Hadeland. En gang i april når de vinterlagrede bilene tas ut for sommeren og i oktober da det igjen er på tide og sette dem bort, forteller Tom Stallvik og legger til at de også har et treff i løpet av sommeren. I år er dette treffet lagt til Elverum i juni.

#### Renault 100 år

1998 er et spesielt år for Renault og også for Renault-entusiastene i Norge. Det er nemlig 100 år siden første Renault rullet ut i «trafikken» og jubileet skal beørig feires.

- I begynnelsen av mai kjører mange av medlemmene i klubben til Paris for å være med på

den offisielle feiringen som går av stabelen. Åttende til tiende mai, sier Trond Harvik og kommer inn på at han er det helt naturlig å kjøre Renault.

- Jeg vokste opp i bakset i en Renault 16 og i tillegg til en far som fortsatt kjører Renault har jeg også en bror som er bilt av basissen, sier Trond og legger til at hans bruksbil dag er en Renault 20 TS som har passert 400.000 på kilometertelleren. I til-

legg har han en 1980 modell Renault 30 TS som er under restaurering.

#### Turbo II

Renault kan også se tilbake på mange meritter i motorsport, ikke minst gjennom sine motorer i Formel 1. Arnt Malmø fra Kongsberg er eier av en Renault med trokk i, nemlig en Renault 5 Turbo II fra 1984.

- Bilen er en av tre i Norge som er registrert. I tillegg kjenner jeg til to som

ikke har skilt, forklarer Arnt Malmø. For den siste av de tre entusiastene, Tom Stallvik, er det Renault TX som gjelder.

Han har to, en 20 TX som er en av ni slike biler i Norge og en 30 TX og forklarer forskjellen på TS og TX.

- TX'en er en mer luksuriøs bil. Min bil, som begge er fra 1981, har veldig mye utstyr. Elektriske vinduer, sentrallås og høyderegulering på hovedlys er standard, sier Tom og sier videre at en i 1980 måtte ut med 155.000 kroner for å bli eier av en ny 30 TX.

Brukabilforum vil i løpet av året komme tilbake til hvordan det gikk med CRN-medlemmene på Paris-turen. I tillegg kommer vi også til å presentere Arnt sin Turbo II og Tom sin 30 TX under spalten *Ukens brukbil*.

## Club Renault Norvège

Ønsker du kontakt med Renault-klubben, kan du ringe Tom Stallvik på tlf. 3273 6517

Tekst & foto:  
Sivert Ole  
Holten

Den norske Renault-klubben, eller Club Renault Norvège (CRN), ble stiftet av en håndfull Renaultentusiaster i 1986. I den siste medlemsmatrikkelen som kom ut i juli 1997 er det registrert 224 medlemmer og totalt 366 biler og en henger. CRN er tilsluttet Landsforeningen for Motorhistoriske Kjøretøy, LMK. Klubben

# Referat fra årsmøte til Club Renault Norvège 1998

Motormuseet på Strømmen torsdag 19. november 1998

Tilstede: Svend Dahle, Egil Otter, Roy Bjørndal, Jan Berntsen, Trond Hagen, Vidar Nyen, Knut Nøkleby, Sauro Sahinpasic, Tom Eidesen, Leif Otto Malmquist, Roy Pedersen, Robert Anton Bache.

- Møteinnkallingen og dagsorden ble godkjent, men det ble poengert at denne kom i seneste laget.
- Årsberetningen ble godkjent
- Årsregnskapet forelå ikke på årsmøtet, men klubben har en sunn økonomi.
- Forslag til nye statutter ble vedtatt, og følger vedlagt.
- Valg ble gjennomført, og styret er identisk med det forrige styret (kun en endring av styremedlem, som fra nå kalles for varamedlem)  
Svend Dahle (formann), Magne Ludvigsen (nestformann), Olaf Danielsen (kasserer), Asgeir Larsen (redaktør), Egil Otter (varamedlem).  
Delekordinator Jan Urke, faddør for klubbil Svein Erik Arnesen.
- Det kom forslag på at forslag til nye kandidater i styret bør gjøres i forkant av møtet.
- Det kom også et forslag om å opprette en delekatolog over de delene vi har på Hadeland, dette ble besluttet utsatt innfil delelageret er kommet helt i orden. Vi tar saken opp neste år.
- Vedr. LMK samarbeid, kan vi anføre at det ikke lenger vil være mulig å forsikre biler mellom 21-30 år.

Oslo 26. november 1998

Magne Ludvigsen

# STATUTTER FOR CLUB RENAULT NORVÈGE

Erstatter tidligere statutter av 09.07.87

- §1. Klubbens navn er Club Renault Norvège.
- §2. Form: Klubben er en "non-profit" organisasjon, med klubbkasse for å dekke faste og variable kostnader.
- §3. Formål: Klubbens formål er å anspore medlemmene til å oppspore, ivareta, restaurere, fremvise og gjøre bruk av bevaringsverdige Renault-modeller inklusive litteratur og teknisk/historisk informasjon, samt a fremme ideer og vennskap blant medlemmene. Klubben vil også sokt å fremme samarbeidet med andre organisasjoner hvis formål er å ivareta automobil-historiske interesser.
- §4. Klubbens styre består av følgende:
  - Formann
  - Nestformann
  - Kasserer/sekretær
  - Redaktør
  - VaramedlemI tillegg oppnevnes delekoordinator, samt faddør til klubbens bil.  
Generalforsamlingen velger formann for hvert år, nestformann og redaktør velges på års oddetal. Kasserer/sekretær velges på års partall.  
Pa denne måten sikres kontinuerlig drift.
- §5. Adresse: Kontoradressen er Boks 60, 1355 Bærum Postterminal
- §6. Nestle års kontingent og innmeldingsavgift fastsettes av generalforsamlingen hvert år.  
Hvis ikke kontingenget er betalt innen 0103 d.å. bortfaller medlemskapet. Klubbåret følger kalenderåret.
- §7. Medlemskap: En hver som er eier av, eller er interessert i Renault modeller og ting som knytter seg til Renault, kan bli medlem av klubben. Medlemmene har full stemmerett ved alle avgjørelser som angår klubben. Medlemmene kan benytte seg av alle klubbens arrangementer og medlemsmøter. Utmeldelse skal skje skriftlig til styret. Utmeldelsen gjelder fra skyldig kontingent er betalt. Eventuell overskyttende kontingent vil ikke bli tilbakebetalt. Styret kan ekskludere et medlem hvis medlemskap ikke lenger er ønskelig. Beslutningen må være enstemmig.
- §8. Generalforsamlingen holdes senest hvert år. Generalforsamlingen får fullt gjennomsyn av regnskap på møtet.  
Forslag til styre må være i hende senest én uke før generalforsamlingen. Generalforsamlingen er beslutningsdyktig såfremt den er lovlig innkalt.

Oslo 26. november 1998

# Erste Sahne?



Süß oder sauer –  
Renaults „Cremeschnittchen“

Über eine Million Exemplare des 4 CV stellte Renault bis 1961 her. Der französische Volkswagen fand auch bei uns schnell Freunde und ist als Oldie bis heute beliebt. Ist das „Cremeschnittchen“ bei gekühlter Lagerung in unseren Breiten haltbar – oder wird das gallische Feingebäck schnell ranzig?

Oktober 1946: Auf dem ersten Pariser Salon nach Kriegsende debütierte der 4 CV vor einer staunenden Öffentlichkeit. Der erfolgreichste französische Nachkriegskleinwagen war in aller Heimlichkeit von einem furchtlosen Ingenieurteam unter der Leitung Fernand Picards entwickelt worden – ohne Wissen der deutschen Besitzer, aber auch hinter dem Rücken Louis Renaults. Das hartnäckige, hierzulande

durchaus verkaufsförderliche Gerücht, ein bekannter böhmischer Konstrukteur naniens Ferdinand Porsche habe an dem Wagen mitgearbeitet, kann als widerlegt gelten (siehe „50 Jahre 4 CV“, OLDTIMER-MARKT 10/1996).

Im August 1947 laufen die ersten 300 Autos vom Band, die jedoch ausschließlich Händlern und Behörden vorbehalten sind. Insgesamt gibt sich dieses Modell recht spartanisch. Mit Ausnahme einiger schwarz lackierter Behördenfahrzeuge sind alle Wagen sandgelb lackiert – die Farbe ist aus Armee-Restbeständen noch zur genüge vorhanden. Der sandgelbe Lack ist der Grund für den zunächst eher spöttisch gedachten Beinamen „mote de beurre“ (Butterrolle), der erst in der freien Übersetzung als „Cremeschnittchen“ zum Kosenamen wird.

Die Reduzierung des Hubraums von 760 auf 748 ccm markiert Ende 1950 den Wechsel vom Typ R 1060 zum R 1062. Im Dezember 1951 wird aus dem „Normal“ der „Aflaires“ und aus dem „Luxe“ der „Sport“ – der „Grand Luxe“ entfällt. Neu hinzu kommt das 32 PS starke, lediglich 77-mal gebaute Sportmodell R 1063. Im April 1952 wird der „Commerciale“ eingestellt. Nur von kurzer Dauer ist auch die

Crème de la Crème: Die Cabrio Limousine „Grand Luxe Décapotable“ ist die leckerste Variante der kleinen Butterrolle und wird am liebsten unter freiem Himmel genossen

Das Kennzeichen verrät es: Die meisten Schlecker-Müller kommen aus dem Saarland

Im Vergleich zu den Basistemperaturen ist die Ausstattung der Cabrio Limousine sahnemäßig

Produktion des im Oktober desselben Jahres vorgestellten Billigmodells „Service“.

„Mehr Platz, mehr Wärme, mehr Komfort“ verspricht Renault für die Modelle 1954. Das Gesicht des Cremeschnittchens ändert sich: Statt sechs verzieren es nunmehr nur noch drei Chromleisten. Ab 1955 übernimmt der 4 CV immer mehr Teile der neuen Dauphine. Seit Mai 1957 ist die Cabrio Limousine nur noch auf Sonderwunsch lieferbar. Auch die Limousinen verabschieden sich langsam – in Billancourt arbeitet man bereits am Nachfolger R 4. Nach 1.089.918 Exemplaren ist im Juli 1961 Schluss. Bis weit in die Siebziger hinein wird die kleine Butterrolle aus dem Straßenbild Frankreichs aber nicht wegzudenken sein.

## Karosserie

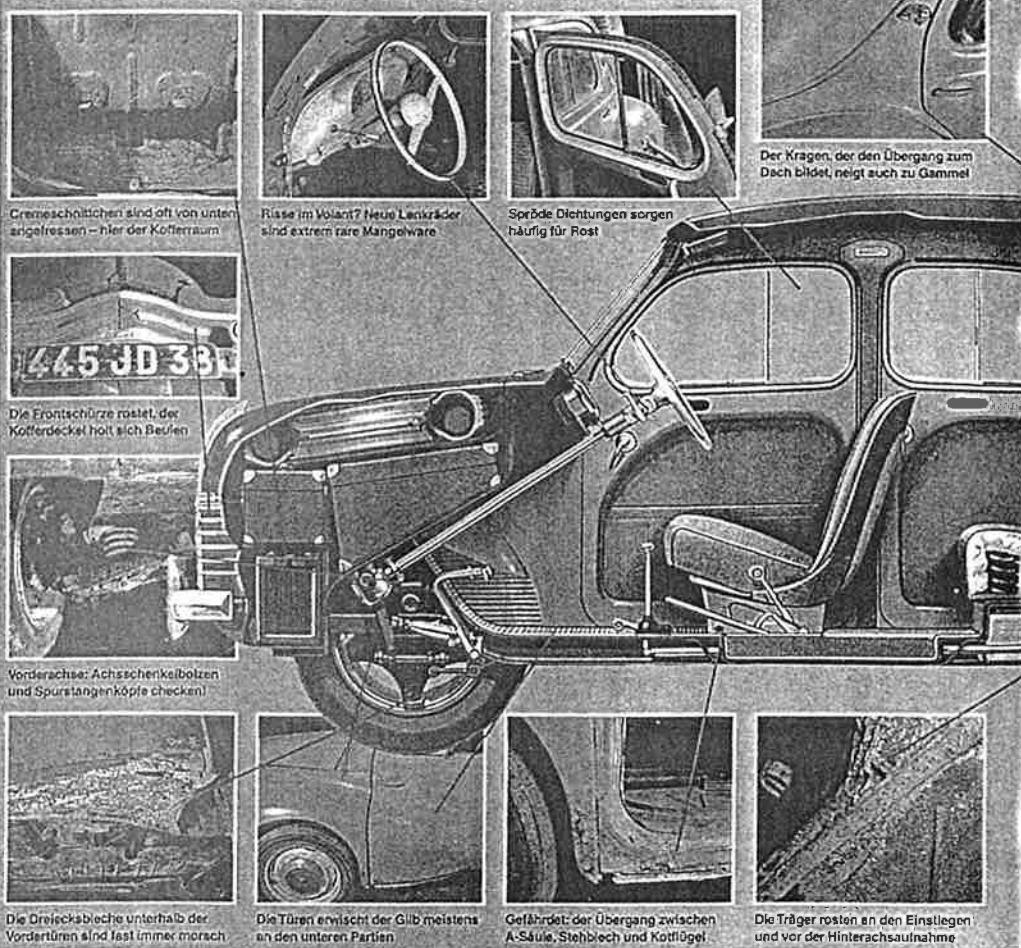
Auch wenn der 4 CV bei weitem nicht so rostfrei ist wie sein Nachfolger R 4, sollten

OLDTIMER-MARKT 109 37

36 OLDTIMER-MARKT 109

## Kaufberatung

### Renault 4 CV: Die typischen Schwachstellen



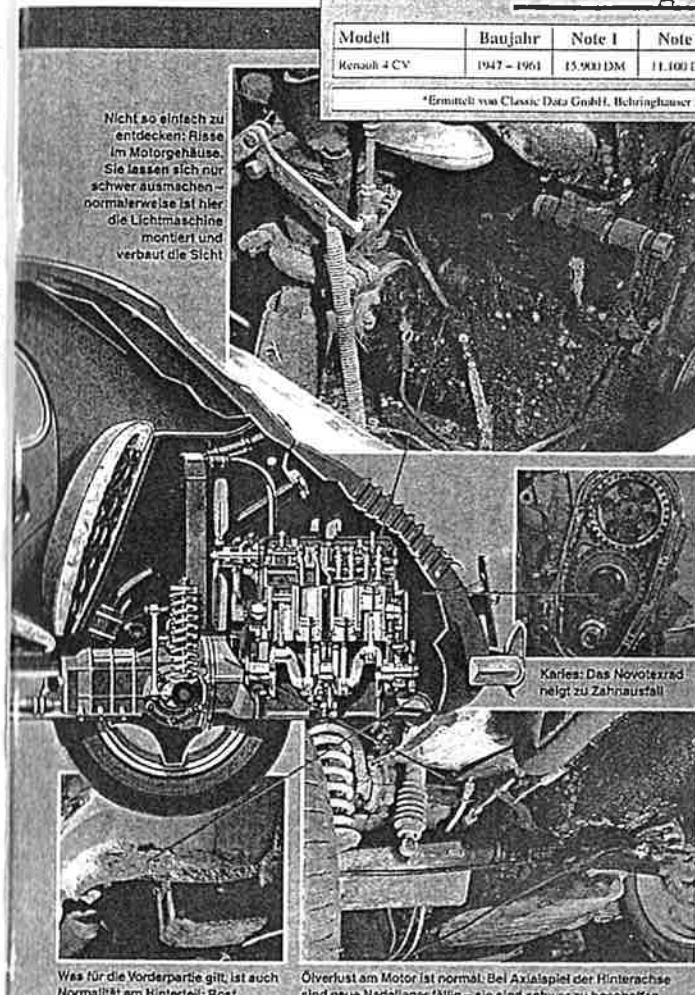
potentielle Käufer die mehrere Jahrzehnte alte selbsttragende Karosserie dennoch gründlich unter die Lupe nehmen. Zu allererst sollten die beiden Längsträger, die den Hauptrahmen des 4 CV bilden, untersucht werden. Sie gammeln gerne im Bereich der Einstiege sowie vor der Hinterachsaunahme, wo sie gleichzeitig als Warmloftkanal für die Heizung dienen. Fahrzeuge mit großflächig durchgerosteten Trägern lässt man besser in Frieden ruhen.

Zudem kann es die selbsttragende Karosserie durchaus krumm nehmen, wenn ohne entsprechende Vorsichtsmaßnahmen größere Stücke aus dem 1,5 Millimeter dicken Stahlblech herausgetrennt werden. Grundsätzlich gilt, dass Autos mit maroden Trägern mit Ausnahme der seltenen Cabriolimousinen nur noch als Teile-

träger zu gebrauchen sind. Mehr oder weniger normal bei unrestaurierten 4 CV sind hingegen durchgerostete Einstiege. Diese Außenschweller hilfend einen recht großen Hohlraum, der wie bei allen Fahrzeugen dieser Zeit natürlich über keinerlei Werks-Konservierung verfügt. Häufig ist auch der Fuß der A-Säule morsch, dessen Instandsetzung dank lieferbarer Formbleche genauso wenig ein Problem darstellt wie im Falle der Schwellen. Praktisch immer weggelöst sind die unteren Dreiecksbleche des Fahrzeugbodens. Getreu der Devise „Doppelt hält besser“ montierte man in Bilanzieren ein Unterblech und ein Oberblech, so dass nach einigen Jahrzehnten dank fehlender Versiegelung meist gar kein Blech mehr da ist. Für die Qualität des kleinen Renault spricht, dass

ein angefressenes vorderes Bodenblech und weggefaltete hintere Bodenwannen längst nicht die Regel darstellen. Falls dennoch Ersatz benötigt wird, sind sämtliche Blechteile problemlos zu bekommen. Als Faustregel lässt sich sagen, dass bei intaktem Rahmen und Boden böse Überraschungen weitgehend ausgeschlossen sind. Ausgerechnet für die Heckschürze, die ebenfalls oft weggegammelt existiert übrigens bislang kein Reparaturblech.

Normal sind Durchrostungen unterhalb der vorderen Stoßstange, am liebsten im Bereich um den Spalt zwischen vorderem Stehhblech und Kotflügel. Spritzwasser und hochgeschleuderter Dreck sorgen dafür, dass sowohl die vorderen Unterkanten der Kotflügel als auch der Fuß des Stehhblechs dem Rost zum



### Der heutige Marktwert\*

Modell	Baujahr	Note 1	Note 2	Note 3	Note 4	Note 5	Neupreis
Renault 4 CV	1947 - 1961	15.900 DM	11.100 DM	6900 DM	2900 DM	900 DM	4800 DM

\*Ermittelt vom Classic Data GmbH, Behringhauser Straße 23, 44375 Castrop-Rauxel, Tel. 02305/29011

samten Kontakt mit der Dachkante, Ergebnis war meist eine klapptige Beule, die anschließend großflächig mit Spachtelmasse geglättet wurde. Der schwindende Bestand an 4-CV-Kofferraumhauben zeugt von der Häufigkeit des oben beschriebenen Zwischenfalls.

#### Technik

Im Mutterland Frankreich leisteten die 4 CV ihren Besitzern treue Dienste – oft Jahrzehnte lang. Sogar noch beim frontgetriebenen Nachfolger R-4 griff Renault 1961 zunächst auf den 747-cm³-Motor und das Dreiganggetriebe des Vorgängers zurück. Prinzipiell gilt, dass Teile für den bis Ende 1950 gebauten Typ 1060 weit schwieriger zu beschaffen sind, als für den zwischen 1950 und 1961 produzierten Typ 1062. Wer sich für einen ganz frühen 4 CV interessiert, sollte deshalb bedenken, dass eine Revision des 760-cm³-Motors mit erheblich mehr Problemen verbunden ist, als bei den späteren Modellen mit 748 cm³. Doch auch die bis Mai 1951 im Typ 1062 verbauten Hebelstoßdämpfer sind nur noch schwer und bestenfalls gebraucht zu finden.

Bei allen 4-CV-Modellen sollte zunächst die Hinterachse einer ausgiebigen Prüfung unter-

#### Literatur

Die Auswahl an Büchern zum Gremeschnitten ist auf dem deutschen Markt recht dünn gesät. Wer jedoch das Französische möglicher ist, für den haben wir folgende Tipps:

Dominique Pagnoux: Album 4 CV, Aus der Reihe „Album EPA“, Format 24 x 22 cm, kartonierte, 198 Seiten, 250 sfw-Abbildungen, französischer Text, ISBN: 2-85120-416-5, Best.-Nr.: 20925, DM 110,-

P. Lestouer: La Renault 4 CV de mon père, Aus der Reihe „Ces voitures populaires de mon père“, Format 24 x 22 cm, kartonierte, 120 Seiten, 180 sfw- und 50 Farb-Abbildungen, französischer Text, ISBN: 2-7268-8274-9, Best.-Nr.: 31657, DM 85,-

Quelle: Schroeder & Weise GmbH Hannover, Tel.: 0511/517037, Best.-Tel.: 0180/5212319

zogen werden. Falls sie in entlasteten Zustand einiges Spiel aufweist, deutet das zumeist auf defekte Nadellager hin. Aber auch eingelaufene Zapfen der Nadellager, kaputte Radlager sowie eine angegriffene Verzahnung der Antriebswellen kommen als Quelle für Spiel in Frage. Im Interesse der eigenen Sicherheit sollte schon geringen Spiel der Hinterachse auf den Grund gegangen werden. Hinzu kommt, dass Radlager und Teflonbuchsen für die Zapfen der Nadellager ohne Probleme erhältlich sind – anders als die Nadellager selbst, die schwer zu beschaffen sind.



MOTORMUSEET PÅ STRØMMEN STORSENTER  
STRØMMEN.

Vi viser til BULLETIN 3 - 98, side 31 hvor vi har redgjort litt om CRN`s engasjement i Motormuseet på Strømmen Storsenter. Vi har nå mottatt oversikt over aktuelle datoer for vakttjeneste i 1999.

CRN HAR FATT TILDELT FØLGENDE DATOER: 27. og 28. MARS  
17. og 18. JULI  
30. og 31. OKTOBER.

Ut fra medlemslisten (1997/98) har vi tillatt oss å foreslå følgende som aktuelle til å ta en vakt i 1999:

Andreasen, Bjørn		
Andword, Jorun	Storåsen 5, 1257 Oslo	- telef. 22750892 (pr.)
Arnesen, Svein Erik	Ekeberglia 27a, 1322 Røvik	- telef. 67537132 (pr.) 67139990 (a.)
Asak, Kjetil	Veslefjellet 1a, 2045 Leirsund	- telef. 68858768
Berntsen, Jan	Pb. 1048 F, 3501 Hønefoss	- telef. 32122824 (a)
Bjørklund, Kjell,	2750 Gran	- telef. 61330294
Bjørndal, Roy	Ursinsveg 2, 2050 Jessheim	- telef. 63970427
Bøe, Jan Erik	Kruttverksg. 27, 1482 Nittedal	telef. 74771456Bøe,
Bøe, Tom Jørgen	Durudvg. 20D, 1446 Gjettum	- telef. 67547862
Caspari, Berhard A.	Elmholtvg. 9d, 0281 Oslo	- telef. 22731404
Dahle, Svend	Slependvg. 5, 1300 Sandvika.	- telef. 67564757
Eide, Jan	Märkvg. 1c, 0554 Oslo	- telef. 33392501
Engset, Per	Smesundvg. 22, 1480 Slattum	- telef. 67078059
Foyn, Bent	Bjørnerabben 21, 0383 Oslo	- telef. 22522510
Gunerussen, Gard	Meklenborg 815b, 1273 Oslo	- telef. 22613526
Haga, Arvid	Sagstuvg. 22, 1914 Y Enebakk	- telef. ?

Vi stopper her denne gangen, - men kommer tilbake med flere navn senere.

Vi tillater oss å forslå at CRN`S vakt på MOTORMUSEET blir følgende:

27. og 28. MARS blir: Jorun Andword

17. og 18. JULI : Svein Erik Arnesen

30. Og 31. OKT. : Kjetil Asak

Du er nå tildelt en vakt, og vi ber om at du i god tid sjekker at datuen passer. HVIS IKKE må du sjøl sørge for å skaffe en stedfortreder, eventuelt bytte. Velg blandt CRN medlemmer i ovennevnte oversikt.

Som kontaktmann vil undertegnede ta kontakt med deg senest en uke i forvegen, - for å høre om det hele er under kontroll. Er det spørsmål, - kan du gjerne ringe meg.

Du vil få nærmere orientering med hensyn til nøkkels/alarm etc. LYKKE TIL.

KNUT NØKLEBY, telef. 911 17279

kontaktmann for CRN - Motormusset STRØMMEN STORSENTER.

**Motormuseet Strømmen Storsenter  
Arrangement – Møteplan 1999.**

Januar	4. 14. 21.	Første åpningsdag etter nyttår. Styremøte Temakveld
Februar	11. 18.	Styremøte Temakveld
Mars	4. 11. 18.	Styremøte Generalforsamling Temakveld
April	1.- 5. 10. og 11. 15.	Stengt Samlermarked Styremøte
Mai	1. og 2. 13. 17. 20. 22. – 24.	Strømmenmarkedet, innendørs i P-huset. Stengt Stengt Stengt Styremøte Stengt
Juni	17.	Styremøte
August	12.	Styremøte
September	9. 19.	Styremøte Strømmenløpet
Oktober	14. 21. 23. og 24.	Styremøte Temakveld Tommeltotten
November	11. 18.	Styremøte Temakveld
Desember	9.	Styremøte

Alle styremøter starter kl. 18.00. Temakvelder kl. 19.00.  
Ajour pr. 16.12.1998.

# Renault i avisen



Liten og rar

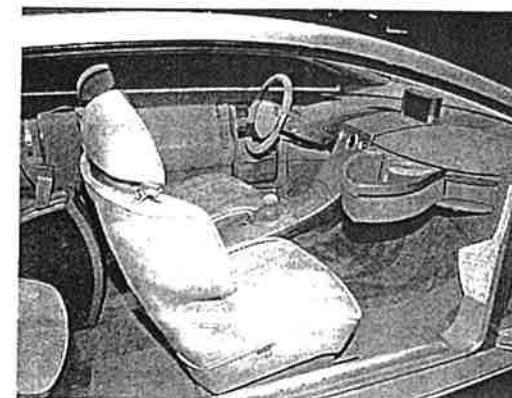
Og vi som trodde Renault 4 var liten nok, som den var.

Egil Otter

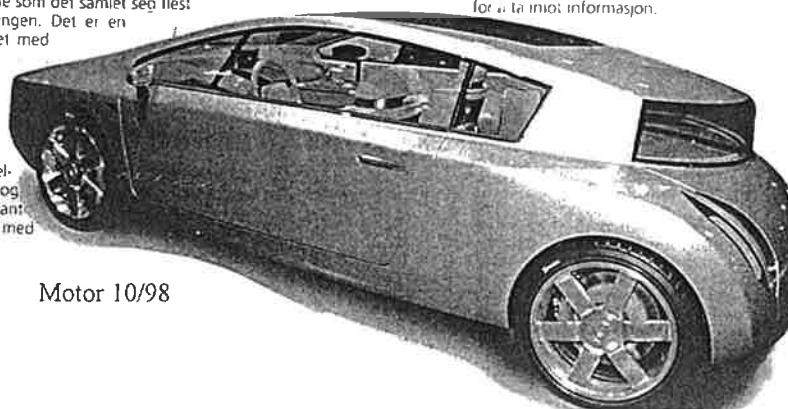
## Inn i 2000-årene

'vis Renaults konseptbil Vel Satis antyder noe om framtida på veien er det bare å begynne å glede seg.

Nå er det bare sjeldent at konseptbilene som vises på bilutstillingene ender på samlebåndene. Men ideene, formgivningene, utstyrsløsene blir ofte styrkevis utnyttet i serieproduksjon. Vel Satis er så avgjort en av bilene som det samlet seg tilstøtiggjør rundt på Parisutstillingen. Det er en eseters luksusbil som er tegnet med en snute og ekstremt høy panellinje. Innenfra og taket over den immelige kupeen med fire lederstoler er laget som ett stykke ass, og det hele avslutes bratt i bakkant, kort bakstuss. Renault-tegnerne velter seg i nytelse og luksus, i et interiør av tre og inn, med dørpaneler som blant annet skjuler et lite kjøleskap med



sjampøneglass, (!) og med et instrumentpanel som bare kommer til sving når lenningen slas på. Bilen har bildeskjermer og et vektorassysesystem med enorm lagringskapasitet og tilsvarende muligheter for å ta imot informasjon.



Motor 10/98



### NY-SKAPNING:

Her er siste nytt fra Renault; en kombinasjon av kabriolet og stasjonsvogn. Bilen er 4,64 meter lang, og kommer trolig i produksjon våren 2000.

Foto: REUTER

# Amicale Floride et Caravelle

Denis VERNIZEAU

56 rue du lieutenant LEBRUN

93000 BOBIGNY

FRANCE

Le 14 décembre 1998

Club Renault Norge  
Lerkeveien 17  
N 1370 Asker  
NORGE



40 !

La Floride a 40 ans. Nous célébrerons cet anniversaire les 12 et 13 juin, sur les lieux historiques où elle a été présentée à la presse française pour la première fois, en 1959. Contactez nous pour plus d'informations !

The Floride has 40 years. On June 12 and 13, we will celebrate this anniversary on the historic premises of the first French press presentation, in 1959. Let's contact us for more information!



# BIL markedet

**Renault 18TD 1981,175000 km.** Noe rust og mangler, har skistativ, hengerfeste og motorvarmer. Bilens er i daglig bruk.

**Odd Kordahl**  
Tlf 62 94 14 29 / 908 97 609  
[Odd.Kordahl@heas.telemex.no](mailto:Odd.Kordahl@heas.telemex.no)

Komplett automatkasse med tilbehør til Renault 15/17 til salgs.  
**Geir Sørensen.**  
Tlf 71 29 22 20 (p) / 71 29 11 40 (j).

Diverse deler til Renault 20/30 selges.  
Blant annet lykter, listverk, ruter, komplett bakpart, diverse karosserideler m.m.  
**Tom Stallvik**  
Tlf 32 73 65 17 / 924 29 199.

Deler til Fiat 126 ønskes kjøpt. Alt av interesse.  
**Asgeir Larsen**  
Tlf 77 61 96 42 / 957 30 950.  
[asglars@online.no](mailto:asglars@online.no)

Alle slags bilder av Renaulter og bilmiljøer ellers ønskes til bruk i CRN Bulletin. Bilder returneres etter bruk. Skriv gjerne noen ord som forklarer bildet.

**CRN Bulletin**  
Postboks 3482  
9277 Tromsø

**Renault 10 1967 modell til salgs.** Fint restaureringsobjekt, hvit med rødt interiør. Noe rust. Ikke kjørt siste tre år. Ring for nærmere info.  
**Signe Drevsjø.**  
Tlf 62 45 91 31.

Til Renault 5 1972 modell ønskes komplette bra seter, eventuelt delebil kjøpt.  
**Sauro.**  
Tlf 22 16 67 93 / 900 90 630.

Deler til Renault 4 selges. Jeg skal vrake en R4 1975 og har derfor alt av deler å selge. Jeg har også nye bremseklosser og clutch. Til min Renault 20 LS 1980 trenger jeg blinklys på framskjerm og lysbryter.  
**Øystein Kristiansen, Hommelvik**  
Tlf 900 27 540 / 73976457.



Generell litteratur om Renault 20/30 er av interesse. Spesielt dersom noen har stoff om Renault 20 4X4 turbo som ble bygd til Paris – Dakar 1982, da tanken om en replika begynner å bli blodig alvor! Bilder, data og lignende, alt av interesse.

**Tom Stallvik**  
Tlf 32 73 65 17 / 924 29 199.

**Renault 10 1971 modell selges.** Reg nr DA 13???. Bilen starter og går. Har fint interiør og er et meget bra objekt. Mangler bremser og har dårlig batteri.  
**Finn Mauritz Malterud, Skrenten 5, Gjøvik.**  
Tlf 61 13 20 57 / 911 67 880.

# BIL markedet

Til Renault 16 TL 1977 modell ønskes høyre og venstre forskjermer, samt støtdempere foran og bak kjøpt. Hlest nyt. HASTER.  
**Knut Nøkleby.**  
Mob. 911 17 279.

Diverse til Renault 5 GTE/GT Turbo til salgs. Blant annet komplett interiør og computer til GTE. Interiør til GT Turbo, samt mye annet. Ring for info.  
**Sauro.**  
Tlf 22 16 67 93 / 900 90 630.

**Renault 15TS '74 og Renault 16 TL '77** selges i deler. Renault 8 '69. Noe arbeid selges kr 7.000,- eller byttes i annen Renault.  
**Vidar Nyen**  
2436 Våler i Solør  
Tlf 62 42 09 94 / 913 08 923.

Renault 4 eventuelt Renault 14 ønskes kjøpt. Må være kjørbar med papirer/skilter.  
**Jan Erik Bøe**  
Tlf 67 07 14 56 e 1700.

Renault 8 delebil med ok (?) interiør ønskes kjøpt. Ca '67 modell, men alt av interesse. Gjerne rusten og defekt motor.  
**Svend Dahle**  
Tlf 67 56 47 57.

**Renault Fuego GTS.** Rød. 137.000 km, takluke. Tatt inn fra California. 100% rustfri. Meget pen i lakken.  
**Tore Løvaas**  
Kurefjordveien 110  
1580 Rygge  
Tlf 69 26 13 95.

28000,-  
**Folke**

Lillebror produsert av Widerøes Flyveselskap A/S til salgs – kr 2.500,-. Meget godt restaureringsobjekt. Mangler takduk og noen støttebein (firkantrør). En del treverk må skiftes ut (snekkerarbeide). I teknisk god stand. Bare å huke på og kjøre. "Nye" dekk.  
**Knut Nøkleby.**  
Mob. 911 17 279.

Boken "Totes Les Renault" selges.  
**Asgeir Larsen.**  
Tlf 77 61 96 42 / 957 30 950.  
[asglars@online.no](mailto:asglars@online.no)

Annonser fra Club Renault Traction Avant Suede nr 6-98:

**Dauphine -59.** Svart, första året med 12 volts elsystem. Renoverad motor, bromsar, ny lack, nya däck, etc. Ska besiktigas. Måste ses. Pris SEK 30.000:-  
**Bo Arvidsson.**  
Tlf 00 46 372 30713.

**Floride -59.** Vit, tidligare original kulör blå, inredning röd slet skick. På det hela ett risigt objekt, Ny cab ingår.  
**Arne Hultgren.**  
Tlf 00 46 8 51174262.

**Dauphine 1090 -62.** Vit, sollucka. Mkt bra originalsäck. Ny lack, helt kökclar. Pris SEK 16.500:-  
**Anders Dahlberg.**  
Tlf 00 46 60 536635.

Kamaxel i nyskick till Renault 8 Gordini R1135 säljs.  
**Uno Persson.**  
Tlf 00 46 520 653295.

# BIL

## markedet

Annonser fra Classic Motor Magasin nr 1-99:

**Renault Dauphine 62.** Röd, orörd rep. objekt. Uppställd innomhus sista 15 åren. Papper finns. Pris SEK 4.500:- eller högstbjudande.  
Kent Jansson, Göteborg.  
Tlf 00 46 70 6839576 / 00 46 8 530 253.



**Renault Caravelle 1964** i bra skick, säljes för dödsbos rekning. Högstbjudande. (Växjö).  
Tlf 00 46 470 14083 / 00 46 70 9202882.



**Renault 10 1967.** Mycket gott skick, bara at åka.  
Göran Andersson, Köping.  
Tlf 00 46 221 32010.

Annonser fra Classic Motor Magasin nr 2-99:



**Renault Dauphine 59** säljes. Nyrenoverad. Ej bes. Byte.  
Tlf 00 46 372 30713.

Annonser fra Classic Motor Magasin nr 3-99:



**Renault Floride 1962,** cabriolet + hardtop säljes. Fin inredning och lack, motor renoverad. Bilen är i mycket gott bruksskick. Pris SEK 32.500:-  
Ingemar Andersson, Åby.  
Tlf 00 46 11 62232.



**Renault Floride '62 med hardtop,** i gott skick. Pris SEK 25.000:-, säljes på grund av utlandsboende.

# BIL

## markedet

Annonser fra Norsk Motorveteran nr 2-99:

**1976 Renault 16 TX** selges. Fin, blå bil. EU-godkjent, pent behandlet, topp stand. Blått stoffinteriør. Klar for tur. Komfortabel skyss for kr 20.000,-.  
Tlf 73 97 87 13.



**Renault Dauphine Gordini '65.** Unik originalbil – lack, inredning m.m. Full historia. Gar. 6.950 mil. Motor renov. till därför att den är en del av Renaultproffs. Felfri, ej rost eller svetsad. Pris SEK 40.000:- eller högstbjudande.  
Bengt, Östersund.  
Tlf 00 46 63 514885 / 00 46 70 6245377.



**Renault 4CV Decapotable -54.** Helfrenov. 1978-80, där efter körd 4.400 mil. Senast bes. -95. Lite jobb före bes. Mycket ovanlig i Sverige. Känd historik, var med på bilsalongen -54. Säljs p g a ändrat intresse, ev. byte USA-bil 1937-50.  
Jan Stöversten, Örebro.  
Tlf 00 46 19 252052 / 00 46 70 5684607.

## Gatebil '99

CRN har fått tilsendt en flott presentasjonsbrosyre for et arrangement som heter Gatebil '99.

I følge informasjonen vi har fått er dette et allsidig tilbud til alle som har bil som interesse. I bilutstillingen vil du finne alle slags biler, nye og gamle, fra store klassikere til de nyeste småbiler. I bransjemessen vises et bredt spekter av produkter som er bilrelatert.

Arrangementet finner sted i Østfoldhallen, Fredrikstad 22.-25. april, og i Ekeberghallen, Oslo 1.-2. mai. I tillegg er det et arrangement på Rudskogen Motorsenter 10.-11. juli. Til det siste arrangementet er det forhåndspåmelding.

For nærmere informasjon ring 32 72 29 66. Du finner også informasjon på Internett: [www.gatebil.com](http://www.gatebil.com)

# RENAULT

*Det lysner . . .*

Den orientering vi kan gi idag er at Renaultverkene er i full virksomhet og vil gjenoppta eksporten så snart valutaforholdene tillater det.

Den knapphet på reservedeler som for tiden rår, håper vi da å kunne avhjelpe med det første og vi hilser våre kunder over det hele land med det gamle ønske

*Godt Nyttår!*

Kontor og lager:  
Akerøgata 2 - tlf. 11 11 11  
Verksted:  
Bunklokken 25 - tlf. 11 499

A/S AUTOIMPORT  
Oslo

