

CRN *Bulletin*

Club Renault Norvège

2-2001



R3



The Renault 4CV Specialist

Direct from France - we have an excellent stock of these super little French classics. All LHD, low mileage, either in restored or unrestored condition.

For further details contact Bruno on: (01548) 831300



RENAULT 4 CV, 1951, véhicule sain, vitres av. descendantes, petite restauration à finir, donne pièces en plus, 15.000 F. Tél (Alpes-Maritimes) 06 11 59 76 13 (soir). [Réf. 2-6697C].



ALPINE A 310 VE, 1973, équipée VHL, passeport FIVA, état concours, C.T. OK, 8 pneus neufs, peinture vernie, entièrement d'origine, 75.000 F. Tél (Savoie) 06 09 69 29 34. [Réf. 2-6870C].

Kjære entusiaster og medlemmer – god vår !

Litt galskap hjelper. Det kan neppe kalles noe annet når syv medlemmer under kommando av formann Dahle står opp Skjærtorsdag bokstavelig talt før hanen galter, dvs. kl. 0530, for å innfinne seg på Kirkencær nord for Kongsvinger klokka åtte !

Hva i heiteste driver så CRN-medlemmer til slik sjølpining? Både Langfredag og Påskemorgoen (slukker sorgen) ville vært mer naturlig. For dagen ble både lang og slitsom. Men definitivt verd strevet ! Historien kan du selvfølgelig lese i Bulletin.

4'erns tilblivelse er verdt sjenerøs spalteplass. En suksess Regie Renault neppe i sin største optimisme hadde drømt om. Jernsenga og sosialistdoningen folk flest fant snusfornuftig, billig, praktisk, usnobbet - og ikke minst sjammerende.

Det blir geneverdundrende rendesvouz i Arnhem i Nederland. Bli med i september !

Stadig flere slitne, men ikke utslitte Renault' er blir kjærlig tatt hånd om. Antagelig flest med hekkmotorer. Deletilgangen er oppmuntrende. De som ruller rundt med en halvsliten 70-talls modell av ymse slag og tvilsom EU-godkjenning i sikte, bør sjekke klubbens svulmende lager av deler til "kjedelige" 12, 14, 18, 20/30. Klubben har de underligste ting. Hovedlykter til 14 ? Dusinvis ! Dører til 12 har vi så "det holder". Bakluke til 16 ? Velg farge!

Mer seriøst: Låven på Hadeland har i vinter kjøpt opp tusenvis av æreier tra to nedlagte Renault-forhandlere. Og hauger av dele/rep.bøker . Benytt deg av medlemsfordelen !

Under-markedsføringen av Dauphine, R8 og 10 ble reservehjulets plassering under/foran nevnt som et gunstig støtqabsberende element ved frontkollisjon. Mulig det, men i dag smiler vi av påstanden. 27.mars i år kunne vi lese i verdenspressen at nyeste Laguna som første bil i verden oppnådde 5 av 5 mulige stjerner i den nøytrale

kollisjonstesten NCAP. Bak testene står EU og de store bileierorganisasjonene i Europa. Undertegnede var tilstede da resultatene ble presentert i München, og det var både imponerende og skremmende å se forskjellene mellom ulike produsenter, men sammenlignbare bilmodeller. Alle biler blir bedre og bedre, men likevel er sjansene for å overleve eller invalidiseres dramatisk forskjellige. I sin klasse er Laguna verdens sikreste.

P.S. 1 Til tross for presisering om innbetaling av medlemskontingenten via internett har etpar velmenende medlemmer betalt uten å oppgi verken navn eller medlems-nummer. Da blir det ikke lett å finne dere. Mail meg gjerne hvis noen føler seg truffet.

P.S. 2 Sjefsdeleskafferien NEO RETRO i Frankrike er nå på nett. Roy Bjørndal - Jessheim-pensionisten som restaurerer en 4CV i turbofart - trengte frontemblemet. Vips bestilt og betalt på internett, og delen kunne hentes hysterisk godt innpakket på postkontoret. Ikke billig, men uimotståelig kjekt. Sjekk www.neoretrofrance.com

P.S. 3 Redaktøren møter våren med skivebremser foran.



HVA SKJER I ÅR ?

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

Årstreff 1.-3. juni på Stryken syd for Brandbu

Stedet ligger geografisk ganske så sentralt, og at det gjør del mulig for langsveisfarende å stifte bedre bekjentskap med "Låven" hvor det blant annet finnes deler og stabler med ymse biler. Låven ligger ca. 25 km syd for treffstedet. Visste du at bare et steinkast fra Låven ligger et kjempeartig radiomuseum? Neppe ! Og hvis fruen fort blir mett på bilplat ligger Hadeland Glassverk 30-40 minutter unna. SE VEDLEGG.

Skandinavisk Treff skjer i Danmark 6-8 juli

Det er i år danskenes tur til å arrangere Skandinavisk Treff. Det blir i bekymmelig avstand fra Fredrikshavn og Hirtshals, det vil si på en stor campingplass ved Limfjorden ca. 14 mil fra fergestedene. Alle som har vært på danskenes treff vet at det blir sosialt. Treffet er ypperlig anledning til å kombinere med gammalbiltur på smukke Jyllandsveier. Kjør de såkalte Margurite-veiene (Margurite er en blomst !) som er idylliske småveier. Her finner du de koselige kroene, og flotte bondegårder med overnatting. Noe for ungene på vei til Legoland? SE VEDLEGG.

R4 Nederland 7-9 September

Som tidligere annonseret inviterer nederlenderne til heidundrende 40-års lag for 3'ern, 4'ern og 6'ern i Arnhem. I tillegg (skål) feirer Dutch R4 Club 10-års jubileum. Invitasjonen med alle opplysninger er lagt ut på internett: www.nav.to/4feest

Vi føyer til at Arnhem ligger ca 40 mil fra Kiel, dvs. sydøst i Nederland nær grensen til Tyskland. Undertegnede kan bekrefte at Arnhem er en trivelig småby med gågater og fortauscafer i høpetall. Treffstedet ligger litt utenfor sentrum i tilknytning til et stort friluftsmuseum. Så stort og variert at det går en veterantrikk rundt på området. CRN arrangerer ikke et offisielt felles reiseopplegg, men regner med at de som drar organiserer seg slik at invasjonen skjer i flokk og følge. SE VEDLEGG.



CRN og MOTORMUSEET i tett samarbeid.

Som de aller fleste forhåpentligvis vet så er CRN representert i styret på MOTORMUSEET på Strømmen. Vår egen Trond Hagen ble på årsmøtet i februar valgt til ny leder. Gratulerer! Øvrig styremedlemmer representerer Opel-registeret, Tempoklubben, Klassisk Japansk MC-klubb og HMK. Et allsidig styre som arrangerer temautstillingar og temakvelder, markeder og løp +++.

Vi ber CRN merke seg Strømmenløpet 2001 den 23.september hvor CRN i fjor stilte med lag. Så også i år, naturligvis. Vi ønsker Trond lykke til som formann og oppfordrer alle CRN å besøke museet og/eller delta i museets arrangementer.

4' em fyller 40

Tro det eller ei, som frasen heter, men det er førti år siden kuriositeten så dagens lys. Den var nylig nominert til århundrets bil, men nådde ikke opp blant de øvrige 100 verdige kandidatene. Og hva så, spør du meg. 4-entusiastene depper ikke av den grunn. De feirer!

Undertegnede eide - naturligvis angrer jeg i dag på at den ble solgt - en dypgrønn 1972. Jeg kan utbrodere muntre minner; transport av tinende "frossenfisk" på taket, eldstegutten som spydde en kurv jordbær i nakken på hustruen, eller da alle hjulene ble stjålet i Molde. Nok om det. Nå over til 4'ems lange svangerskap og endelige fødsel.

28. august 1961 er den offisielle nedkomst av de nye R3 (som ble en kortvarig parentes) og R4.

Bilene fikk status som 62-modell da Renault hadde som praksis at modellskiftet skjedde når fabrikken hadde sommerferie. Men veien frem til den endelige 4' em er spennende.

Motorjournalistenes spionjakts på prototyper var ikke mindre intens den gang enten jakten foregikk i ødemarka eller på brostein i Paris.

De første eksklusive bilder av den fremtidige lille Renault'en ble publisert av l'Auto-Journal 15. juni 1958 og 1. mai 1960. Prosjektet startet imidlertid midt på 50-tallet. Pierre Dreyfus, president av Régie Renault siden 1955, viste sin interesse for løsninger som allerede var brukt i konkurrenten Citroën 2CV. Ordren ingenierene fikk var et kjøretøy som skulle bli både praktisk og økonomisk.

Monsieur Dreyfus trakk hovedlinjene til et fremtidig kjøretøy som skulle tilby: Stor bakdør med god adkomst, lasterom fri for karosserihindringer eller mekaniske inngreninger. I tillegg ble det krevd god fjæringskomfort og god fremkommelighet på dårlig veier. Løsningen var enkelt, den neste Renault'en skulle selvfølgelig ha forhjulsdrift. Prisen skulle ikke overskride dagens 350 000 francs, (tilsvarer ca. 4200 kroner i dag) derav det midlertidige navnet 350 som var gitt til de første utkastene. Selvbærende karosseri var selvsagt. Angående motoren ble det akseptert en sylinderovum på ca. 600 cm³ for å tilpasse seg daværende skatt og avgifter. Deretter skulle man bestemme seg for en motor med 2 eller 4 cylinder, vann- eller luftavkjølt, i rekke eller flatt, i lengderetning eller på tvers etc...

Tilsyvende og sist og før å begrense utgiftene bestemte Dreyfus seg for helt enkelt for å bruke motoren til 4CV'en.

På denne prototypen laget i 1957, finner man de runde skermene som minner om Dauphine. I motsetning minner de skarpe kantene rundt vinduene, det første utkastet avbildet øverst på siden. Den 5. døren som var et krav fra starten av er på plass og er "nikelig" dimensjonert.

Denne prototypen med stor frontgrill er den som ble fanget opp av l'Auto-Journal våren 1958. Vakker var den ikke, og legg merke til at motoren (som vi så godt kjänner fra før) sitter på tvers! Kanskje hadde ingenierene spionert på eksempelvis Morris Mini som lå i startgropa på samme tid.

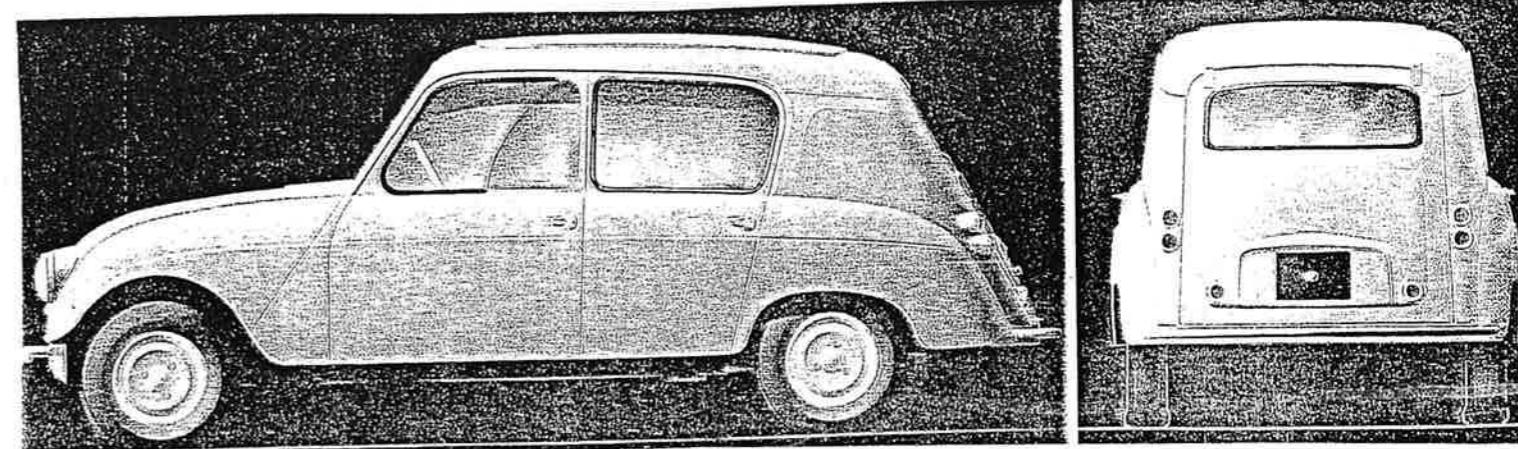
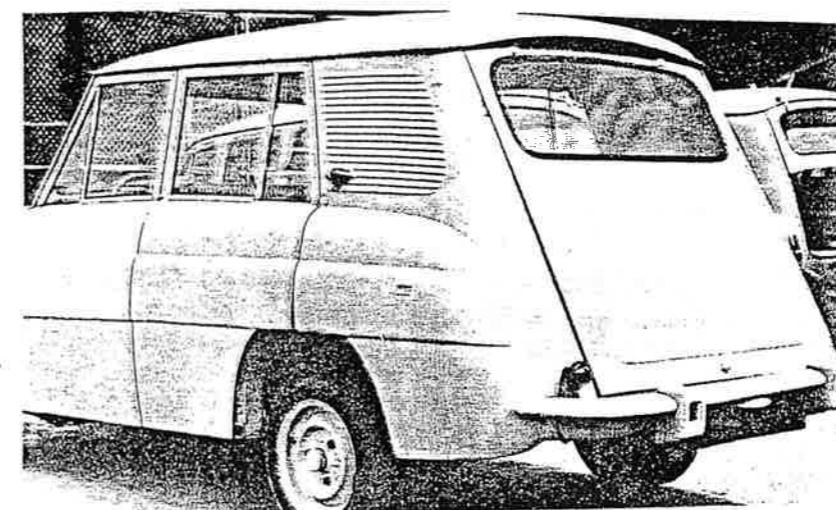
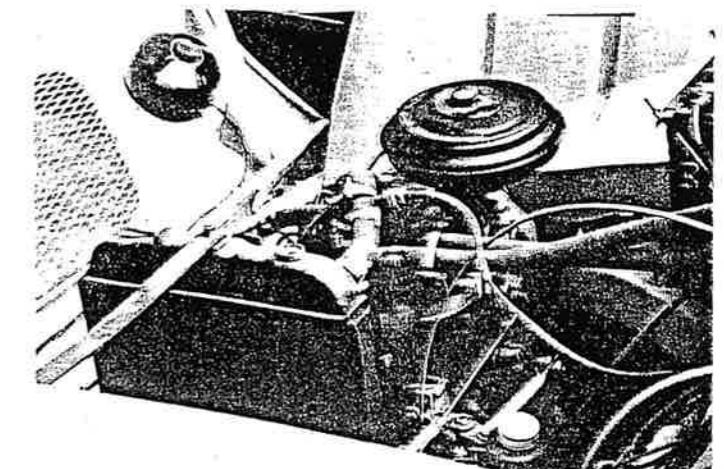
Designkarene nærmer seg litt etter litt de fremtidige linjene til Renault 4, uten noen gang å fjerne seg fra funksjonaliteten som Dreyfus ønsket seg. Når disse bildene ble tatt i begynnelsen av 1959 var formen på taket, sidevinduene og bakdøra allerede fastlåst. Det som manglet var arbeidet på framskjemer og fronten.

Nesten endelig utseende (med unntak av noen detaljer slik som utheving over lyktene eller luftinntak under frontruta) begynner Renault langtidstesting på veier over hele kloden. I nesten 3 år, kjører prototyper av 350, som kalles nå type 112, over alle breddegrader og til sammen 2 millioner kilometer i USA, i Afrika, på Sardinia og i Norden. Man skal heller ikke glemme dag og natt kjøring på private veier eid av Renault.

Forsøksstadiet er snart over og nå kommer produksjonsanvendige på banen. Etter å ha vurdert nøye det endelige prosjektet gir Monsieur Dreyfus grønt lys til de kommersielle ansvarlige som mente selv at det kunne bli vanskelig å selge en bil som er så stygg!! I løpet av 2 måneder vil fabrikken måtte tilpasse seg den nye produksjonen. Den 6. juli 1961 forlot den siste 4CV Séguin-øya i Paris. Samme kveld ble alle maskiner som ble brukt i 14 år demontert. Demonteringen foregikk i fellesferien. Séguin-øya forvandles til en kjempe byggetomt. Ferdiggjøring av de første R3 og R4 var programmert til slutten av august. Installasjonen av presser og lakkeringshall måtte derfor bli ferdig innen rekordtid. Når fellesferien var over var alt klar i Paris samt fabrikkene i Cléon, Orléans og Le Mans.

Før lanseringsdatoen 28. august, ble alle motorjournalister invitert til å se den lille Renault på dårlig veier i Camargue, en utmerket terreng for å teste de forbløffende kjøreegenskapene til det nye våpenet fra øya i Paris. Straks tilbyr Renault valget mellom 2 motorer (3 eller 4CV), 2 typer karosserier (4 eller 6 sideruter) og dessuten flere utstyrsnivåer.

Vi takker René Vanneste i NAF for eksklusiv oversettelse for Bulletin.. Honoraret, - er antagelig drukket opp.



• 4 CV - 87. Pris: 10 mil, blå, aut. AC, ABS, ta
arm, fint sk. Tel: 0430-22452.
Renault Cravall - 67. Vit. ring før
mer info. Tel: 070-2065402.
Saab 96 - 66. Pris: 6 500. Tvattek.
tre, bes. br sk. Tel: 040-21892
- 66470.



PÅSKEJAKT PÅ FINNSKOGEN

Dette er verken jakt på elg, påskekyllinger eller hjemmebrent, men etter deilige nedstøvede deler på et loft i Hedmark. Førmann Dahle og nestformann Ludvigsen hadde på forhånd sondert terrenget; en tidligere Renault-forhandler ved navn Møllerud Sport på Kirkenær skulle ha loftsrydding. Etter mange års Tornerose-søvn skulle plutselig alt ut. Og det måtte skje i påsken!

I dag selges KIA i lokalene, men på loftet og i et skjevt uthus var 30-40 år gammelt godis bevart. Ja, til og med kingbolter, skjermblader og stempelringer til Juvaquatre modell ca. 1950 lå pent innpakket i fettpapir. Innrøm at det smaker av julekveld når du i et mørkt hjørne trekker frem en gråpapirspose og finner en blendende forkrommet høyvuldykt til en førkrigsmodell.

Sonderingene indikerte at det ikke holdt med en pinglete utleietihenger for å hente delene. Som nevnt rustet vi oss med fire vare/lastebiler. Brukte dører, panser, baklokke og snesvis med felger veier ikke småtteri. Ludvigsen's bensindrevne VW LT fra -74 hevet seg ved å bruke litervis på mila.

Vår intensjon om systematisk pakking og merking relatert til originale håndskrevne arkivkort sprakk etter få timer. Delene skulle jo ikke bare pakkes, bæres og kjøres til klubblåven på Hadeland, men også bæres opp hønse-trappa til loftet der.

Bildene taler sitt tydelige språk om omfanget av delene, men det var ikke bare gul/svarte R-etiketter i reolene. Deler fra fordums Moskvitch, Simca og Talbot hadde lurt seg innimellom og måtte utsorteres. Julekveld som nevnt, blir egentlig fattig på gaver når R-4 eier Trond Hagen får fast fisk på toppen av en hylle – en grill av første modelltype i uåpnet eske. Eller at undertegnede får hånd om en ny gulmatte til Ondine'n.



PÅSKEJAKTEN
BEGYNT
SYSTEMATISK



Etter 15 timer og 40 mil var dugnaden unnagjort. Slitsomt, spennende og barnslig morsomt. Nå er tusenvis – alt fra små simringer via dynamoer og innertak til skjermer og støtfangere ++++++ – av deler trygt plassert på Hadeland. Tilgjengelig for deg som medlem av CRN !!!

P.S. Hvis noen savner en eller annen pyntelist er sjansen sjeldent god. Imidlertid må du pent lete i en høystakk av lister. Lykke til.



OM TI MÅNEDER ÅPNER RETROMOBILE

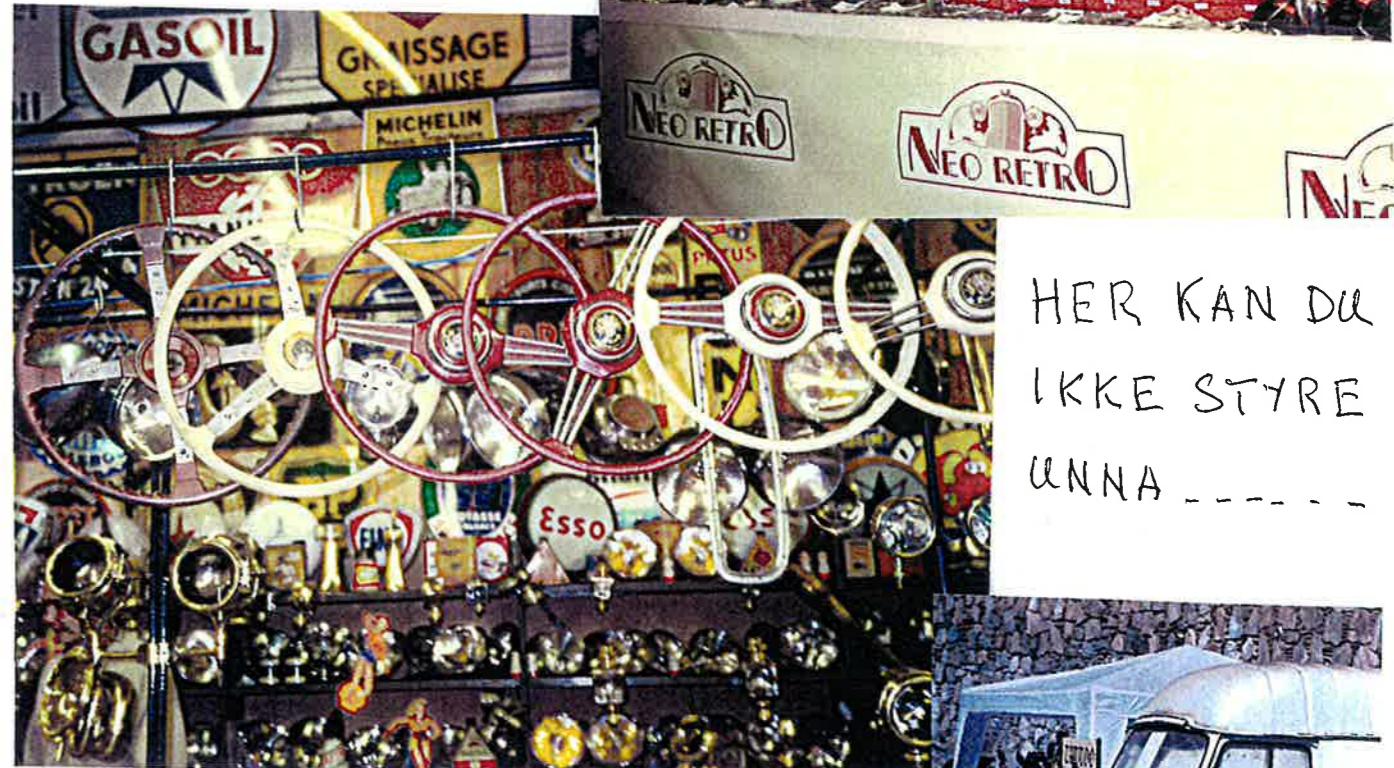
RETROMOBILE er for lengst stengt og avsluttet for i år. Om lag 100 000 gammobilelkere var innom. I forrige nummer var vi nettopp hjemkommet fra Paris med bare tid og plass til noen hesblesende kommentarer. Om ti måneder åpner Retromobile nok en gang. Begynn å spar franc.

På Retromobile blir øyet stort og vått over alt flott, blankt og gammelt. Lommeboken skrumper og kreditkortet smelter (jøssda, de proffe selgerne har utstyrt seg med trådløs terminal, mens andre tilbyr "strykejernef") Best er hard fransk valuta, det er jo lov å prute på brukte deler. De nygamle delene har fast pris uten pardon.

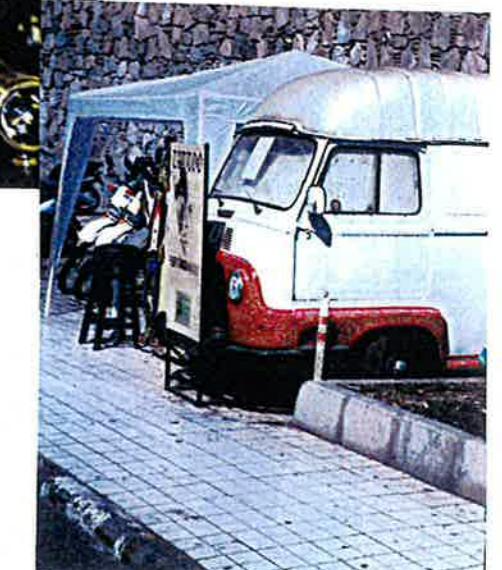
Jeg gikk sporenstreks til Neo Retro som har forsynt en rekke CRN-medlemmer med deler i mange år. (Neo Retro har også deler til Citroën, Peugeot, Panhard og Simca.) Skolerett leverte jeg den hjemmeskrevne lappen med delenummer til en kar bak disken – som til min forbløffelse snakket engelsk. Lik en gammeldags landhandel fisket han med stoisk ro frem del etter del – også de jeg skulle handle for en forventningsfull hjemmesitter på Jessheim. Med blyant bak øret og lett fingerfukting på leppa adderte han regningen. Midtveis kikket han opp og spurte hvor jeg kom fra. Jeg mistenker at mitt svar medførte en ekstra null. Bildet er tatt i "4CV-avdelingen".



SUPERMARKED
I NYE OG
NY/GAMLE DELER



HER KAN DU
IKKE STYRE
UNNA



VISSTE VI DET IKKE?
ESTAFETTE'R KAN OGSA
BRUKES I FORBINDELSE
MED UTLEIE AV MC.

DELEKATALOGER OG REPARASJONSHÅNDBØKER TIL SALGS

Plutselig fikk CRN tilbud om "noen" delekataloger og reparasjonshåndbøker etter en for lengst nedlagt Renault-forhandler i Rogaland. Tre esker ble gratis stafettfraktet av NAFs veipatruljer fra Stavanger til Oslo. Hvor interessant innholdet egentlig var visste ingen før de blytunge eskene havnet i redaktørens fra før overfylte garasje. CRN selger katalogene billig til inntekt for klubbkassa. Nesten samtlige er på skandinavisk språk, og de aller fleste er i glimrende forfatning. Noen t.o.m. ubruktes. Noen finnes i flere eks., andre bare én:

Dauphine 1095 (1 stk)
 R4 type 1120, 1123, 1126, 2102, 2104, 2105, 2106, 2109, 2391, 2392 (12 stk.)
 R5 type 1220, 1221, 1222, 1224 (4 stk)
 R6 type 1181 (16 stk) - holder til alle i Norge!
 R8 type 1135 rep. håndbok på engelsk, 1130, 1132, 1136 delekatalog på fransk (3 stk)
 R10 type 1190 ny rep.bok, 1192 (4 stk)
 R12 type 1170, 1171, 1177 (8 stk)
 R15/17 type 1300, 1302, 1304, 1312, 1313, 1322, 1323, 1330, 1337 (14 stk)
 R16 type 1150, 1151, 1152, 1153, 1154, 1156 (16 stk)

Og så til hemningsløs glede for "alle" eiere av Estafette; 2132, 2133, 2134, 2136, 2137 (7 stk nye)

Stykkprisen vil bli mellom 50 og 150 kroner avhengig av tilstand, antall og størrelse.

Bestill gjerne via internett til redaktøren eller pr. brev så sender vi i postoppkrav. Kommer du på årstreffet 1.-3.juli på Harestua syd for Brandbu kan du velge og vrake der og da. Ellers etter førstemann til mølla.....

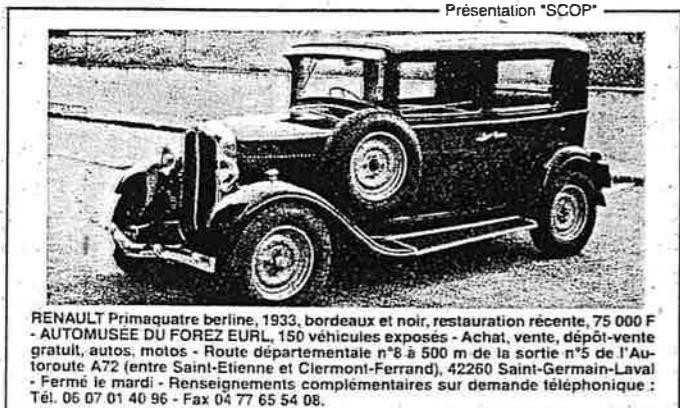
ALPINE I BULGARIA

Bulgaria er neppe landet vi assosierer med produksjon av heftige sportsbiler. Helst tenker vi danskeband på danskebåten og høyfjellshoteller, men noen vil også nevne Dacia. Dacia er et kjempekonsort som blant annet har produsert Renault 12, også i pickup-versjon. (På klubblåven står et pickup-eksemplar til modning, - eller forfall.) Helt ukjent var det for redaktøren at Dacia i begynnelsen av syttiårene også bygde Alpine. Ikke mange, men visstnok bare 60 stykker. Og ryktene forteller at eksemplarene var håndbygde med flid og dyktighet. God passform og finish var sjeldent vare i østblokken, men de seksti Alpine'ene var et unntak fordi Dacia-fabrikken nettopp skulle vise Renault og Alpine at de kunne bygge kvalitet.

(Alpine ble også bygd i Brasil, Mexico og Spania.)

Jan Bernsten, en av klubbens hoffmekanikere med eget verksted utenfor Hønefoss, var mannen som fortalte den kunnskapsløse undertegne om den unike produksjonen bak det gamle jerntrøppet. Nysgjerrigheten var tent. Eksisterer det noen Dacia-bygde Alpine 110 på egne hjul i dag? Kanskje til og med en eksklusiv liten klubb i Sofia, eller ble alle eksportert? Eller rappet noen kommunistpamper hvert sitt eksemplar da de forsto at det ikke ble noen fast lisensproduksjon i Bulgaria? Som dere skjønner, kunne dette ha blitt en forsiktig påskekrim i føljetong!

Redaktøren kontaktet NAF's søsterorganisasjon UAB i Bulgaria, og spurte "whom it may concern" om noen visste noe. Jøss da, uken etter viste skjermen "mail for you" fra hovedstaden Sofia. De kjente til fenomenet fra syttiålet og antydet at 8-10-biler eksisterte. Ingen klubb, men snakk med Mr. Karaburov som driver Classic Cars of Sofia, og som er på nett sjappa. For ikke å holde dere lenger på pinebenken: Internetsiden www.classiccars.hit.bg viste en klassiskblå Alpine 110 til salgs. Intet om årsmodell, tilstand, prisantydning eller andre detaljer. Bare et passivt bilde. Naturligvis mailte jeg øyeblikkelig den til Karaburov, så langt intet svar. Tilselighetene vil at jeg skal til Sofia i juni. Kanskje det blir en føljetong likevel. Med andre ord: Fortsettelse neste nummer!



RENAULT Primaquatre berline, 1933, bordeaux et noir, restauration récente, 75 000 F - AUTOMUSEE DU FOREZ EURL, 150 véhicules exposés - Achat, vente, dépôt-vente gratuit, autos, motos - Route départementale n°6 à 500 m de la sortie n°5 de l'Autoroute A72 (entre Saint-Etienne et Clermont-Ferrand), 42260 Saint-Germain-Laval - Fermé le mardi - Renseignements complémentaires sur demande téléphonique : Tel. 06 07 01 40 96 - Fax 04 77 65 54 08.

RENAULT KJ 6 CV, 1923, routante, (C.G.), carrosserie torpédo 2 places d'origine, modèle rare, 30.000 F. Tél. (Yonne) 03-86 42 19 72 (HB). (Réf. 8-6192).

RENAULT NN cabriolet, 1925, 4 portes, à restaurer. Tél. (Haute-Garonne) 05 61 35 56 73. (Réf. 8-6177)

RENAULT Monasix, 1929, dans son jus d'origine, complète, routante, 30.000 F. Tél. (Hauts-de-Seine) 01 46 03 24 24 ou 06 80 32 17 30. (Réf. 8-5801).

RENAULT Monaquatre VP type YN3, CI 8 CV, 4 places, état de marche, bon état général. Tél. (Hauts-de-Seine) 01 47 09 64 29 (soir). (Réf. 8-3931).

VEHICULE DE COLLECTION

- RENAULT 6 CV torpedo Boulangerie, blanc et noir ... 1933

Sté BARRIAS
92110 - Clichy
Tél. 01 42 70 00 13

RENAULT Monaquatre YN2, 1934, mécanique; tôlerie, chromes, relais, pièces neuves, à finir de restaurer, 28.000 F. Tél. (Deux-Sèvres) 05 49 75 63 18. (Réf. 1-6492).

RENAULT R12, deux, une de 1977 et une de 1971, Tél. (Vosges) 03 29 41 12 48 (après 19 h). (Réf. 8-6966).



CHRISTIAN, 22 14 10 01 selger flere 8-10-potter til kr. 500 samt 4 stk. 14" alufelger til R 16.
Kr 2000 eller bud.



African Safari 1975. Une Berlinette Alpine
Renault A 110 d'usine.



NY
CLIO

Føler for fransk design



Trond Hagen fant sin store hobby i en hage på Kongsberg – en Renault Caravelle, som måtte taues hjem til Romerike.

– 18 år senere er ikke bilen til salgs for penger, hevder bygningingenier fra Kurland i Lørenskog

Flere lokale billeiere er representeret med sine kjære kjøretøy på «Sportsbil – drøm og virkelighet». Trond Hagens diamantbile Renault Caravelle står i underetasjen, like i nærheten av Odd Dahles morsomme mønstring av gjenstander fra 1950- og 1960-tallet. Det passer godt, fordi denne bilen er ganske tidspisk for perioden.

– Bilen er fra 1965, så den er jo nærmest på min egen alder, konstaterer 39-åringen.

Hagen ga 4.500 kroner for bilen da han hentet den på Kongsberg i Buskerud i 1982.

– Det var ikke spesielt billig en gang. Fordi vannpumpa var ødelagt, måtte jeg ty til tauing.

Hjemme på Kurland gikk han i gang med å reparere og restaurere.

– Bilens originale lakk var noe lysere

At Hagen skulle falle for denne

bilmodellen, har han ingen vansker med å forklare:

– Først og fremst var jeg ute etter en cabriolet, det var nemlig ganske sjeldne saker tidlig på 1980-tallet. Men bilen har flott design, med lekre linjer.

Han bryr seg ikke om at det bare sitter 45 hester under panseret.

– Dette er bilen man bare gir rolig rundt meg. Marsjfarten er grei nok, og den har trukket en gammel campingvogn ved flere anledninger, sier han.

Noen ganger kan det være vanskelig å skaffe karosserideier:

– Det gjelder å kjøre pent, da er mye gjort.

For to år siden var Trond med familie og venner på 100-årsfesten for Renault i Paris. Siden han også eier en Renault 4, er det ingen overraskelse at han er ihuga medlem av «Club Renault Norvege».

– Å eje en sportsbil er en sosial og fantastisk morsom hobby, synes

Trond Hagen.

CRN BULLETIN

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

Nr 2/2001 - 16.årgang

Opplag: 320,- og gjerne ettertrykk hvis kilden oppgis!

Klubbens adresse er :

CRN, Postboks 60, 1355 Bærum postterminal

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

CRN s kontonummer: 0825 08 48626

Formann: Svend Dahle, Slepervien 5, 1300 Sandvika, tlf. 67 56 47 57

Nestformann: Magne Ludvigsen, CRN, Pb. 60, 1355 Bærum postterminal

Kasserer: Olaf Danielsen, Strindheimvn. 6, 7045 Trondheim, tlf. 73 90 58 76

Styremedlem: Roy Bjørndal, Ursins vei 2 A, 2050 Jessheim, tlf. 63 97 04 27

Redaktør: Se under

Redaktør og redaksjonens adresse: CRN Bulletin

Egil Otter, Ribstonvn. 41 E, 0585 Oslo

egil.otter@naf.no



Terminlisten er som følger:

1.mai Antikk- og bruktmarked kl. 10-16

6.mai MAlblomsten. Turløp for motorsykler
21 pr og eldre. Info på tlf. 63 80 23 10

10.juni Veterantransporten. Fremmøte på
Fetsund Lenser kl. 1100. Turløp for alle
slags nyttekjøretøy 21 år og eldre.
Info på 63 80 23 10 eller meld deg på via

Renault i Lyngdall

Her i Lyngdal på Sørlandet, 7 mil vest for Kristiansand, var det før ca 20 år siden en Renault-forhandler. Navnet var Lyngdal Karosseri & Auto A/S. Da Volvo overtok importen av Renault i 1981, mistet denne forhandleren salget av Renault sine biler.

Pr. i dag er jeg ansatt som oppretter ved samme forhandler. Ennå minnes enkelte av de ansatte arbeidet med Renault, og inntil nylig lå det en del deler slik som panser, felger, innerskjerm, dørplater samt et par, tre store kasser med "småting" lagret her.

Har selv fått tak i arbeidskort på de fleste bilene som ble solgt nye her fra slutten av 1960 til begynnelsen av 80-årene. Dette gjelder biler med RA og PX, samt K- på registreringsnummeret.

Jeg kom til verden i 1981, og kan ikke si å huske hendelsen som skjedde med Renault samme året. Min far ble ansatt her i -85, og familien har fra -79 til -97 kjørt Renault daglig. Den første var en 71-modell R16 TS. Videre ble det kjøpt og solgt et tjue-talls Renault'er. Prikken over I'en var Renault's flaggskip, en R30 TX fra 1980. Denne gikk med skilter fram til 1997, da den ble avskiltet grunnet nyere bil. Heldigvis er bilen fortsatt i familiens eie. Andre modeller som var innom familien, var R12, R16, R17, R18 og R20. Alle i flere utgaver, bortsett fra den ene R17.

Dette var en TL-utgave fra 1972. Denne er i mitt eie nå, og restaureres sakte, men sikkert. Det som gjør bilen spesiell for min del, er at den ble solgt ny ved Lyngdal Karosseri & Auto og var samtidig den første R17 de leverte. Den heldige eier ble ei 50 år gammel dame ved navn Else Nicolaysen.

Som kjent ved eldre Renault'er har også denne blitt litt angrepet av rust. Allikevel, på grunn av interessen for Renault er dette et problem lik null.

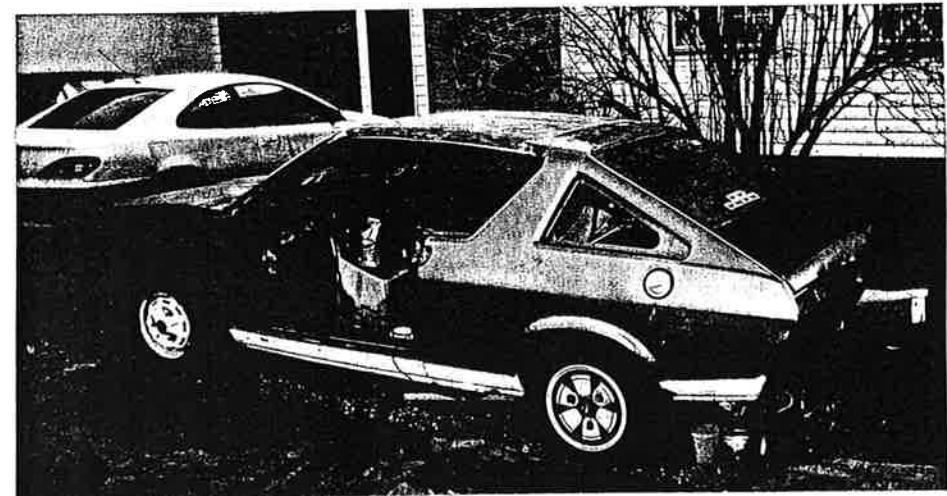
Jeg er også eier av to andre R17 TL, en 72- og en 73-modell. De to fra 1972 har dessuten chassisnummer som kun er to nummer fra hverandre.

Foruten disse tre bilene, er det i tillegg i familien en R16 TL, en R17 TS, to R18 TS, (den ene stv.) en R20 TS, samt familiebilen gjennom mange år, flaggskipet R30 TX.

Ca 3 mil herfra, på Lista, står det forresten innemurt en Renault på et museum. Så vidt jeg kan huske er denne fra 1906! Er dette den eldste Renault'en i Norge??

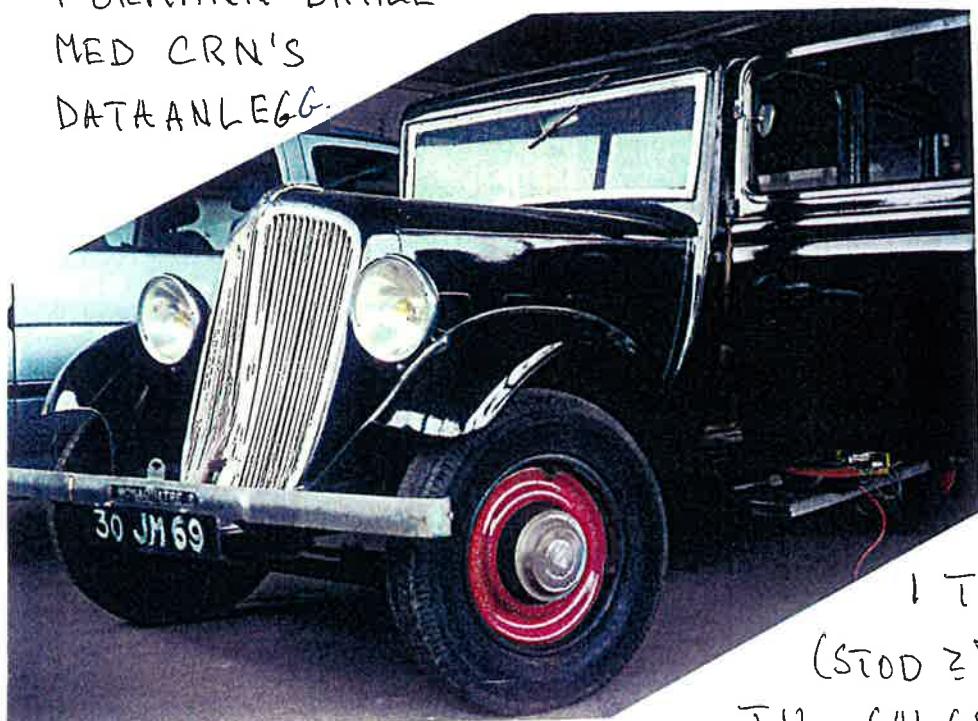
Ellers vil jeg takke for et flott medlemsblad og ønske alle andre lykke til med sine prosjekter. Håper også alle får fortsatt mange fine år med Louis Renault's flotte idé fra 1898, selv om den ble publisert som sprø i de dager.

Av: Arnt Stuestøl





FORMANN DAHLE
MED CRN'S
DATAANLEGG.



EN 5
611

JA, DU LESER
RIKTIG: HIND
HISTORIEN
KAN DU VEL?

I TØNSBERG STÅR
(STOD Æ) EN SYELDENHET
TIL SALGS: 1934 MONAQUATRE
UTROPSPRIS KR. 39 000,-

NOSTALGI-MODELLEN
"FIFTY" ER TIL
Å SPISE OPP.
I PRODUKSJON?
NEPPE!

