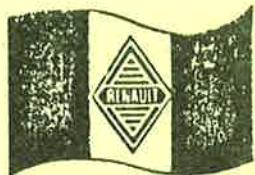
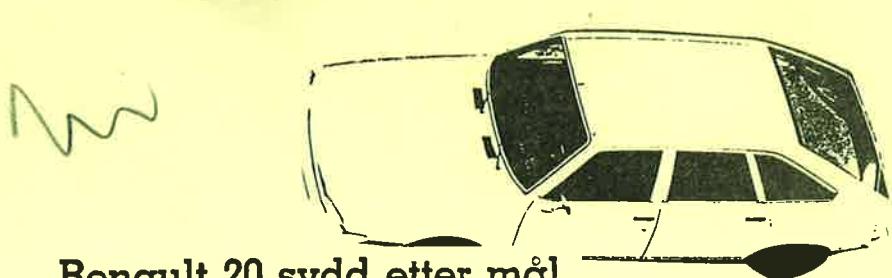


CRN

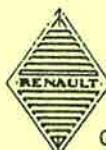
CLUB RENAULT NORVÉGE



BULLETIN NR.3 1994



Renault 20 sydd etter mål.



CLUB RENAULT NORVÉGE -

GRETIT Å VITE OM KLUBBEN. KLUBBEN BLE STARTET I 1986 OG HAR PASSERT 150 MEDLEMMER. ALLE MED RENAULTER, ELLER SOM ER INTERESSERT I RENAULT ER VELKOMMEN I KLUBBEN. ÅRSKONTINGENTEN ER KR. 175 . KASSERER ER OLAF DANIELSEN, FALKEVEGEN 3, 7562 HUNDHAMAREN. V/TRONDHEIM. OLAF TREFFES PÅ TELEFON 73 97 63 90 OG TAR GJERNE IMOT NY MEDLEMMER.

FORMANN I CRN - SVEND DAHLE, t. 66 90 21 21.

NESTFORMANN OG REDAKTØR FOR BULLETIN:

KNUT NØKLEBY, PB. 50, 2750 GRAN, TELEFON

613 - 30060 eller mobile 942- 47547.

TAR GJERNE IMOT STOFF TIL BULLETIN. SEND BARE OVER! OGSÅ KJØP/SALG.

STYREMEDLEMMER: ERIK LUND, TELEFON 67149190

VARAMANN TIL STYRET: AAGE SVARTHØEL



BILEN PÅ FORSIDEN: CAR OF THE SHOW ved årstreffet i TRONDHEIM 1994 sammen med RENAULT R17TL.

Tilhører henholdsvis TOM STALLVIK OG
H.E. GILLSTRØM. GRATULERER MED
FINE BILER.

NYTTIG TIPS FRA SVERIGE! **MOTOR** —

SOM OMTALT ANNEN STED I BULLETIN 3/94 VAR ET PAR CRN MEDLEMMER PÅ VEMDALSTREFFEN 94. SOM VANLIG ER PÅ TREFF BLIR DET SNAKKET ENDEL RENAULT. DET SPØRRES OG GRAVES, - HVORDAN KAN DET SKAFFES? HVORDAN HAR DU FIXET DEN SAKEN DER OSV. OSV. ---

JØRGEN STENDAHL STILLTE MED EN UTROLIG FIN DAUPHINE 1093. ALLE SKULLE SELVSAKT TA EN TITT PÅ MOTOREN, DEN VAR NYMALET I RIKTIGE RENAULT FARGE. HVIKE FARGE ER DET EGENTLLIG? - JØRGEN VIL GJERNE DELE SIN VITEN OM DETTE MED NORSKE RENAULTENTUSIASTER; OG HAR SENDT OSS DETTE TIPSET:

FARGFABRIKAT; NORDSJØ (Den finns vel også i N.) HALVBLANK 30 SKALDELAR(?). GRUNDFARGER NR. 45 MØRKBRUN. BLANDINGEN HETER:

"MÅLARMESTER ACCENT 372"

I SVERIGE FINNS DEN I FARGEHANDLERBUTIKKER SOM HETER "TINTORAMA" - FINNS KANSKJE HOS OSS OGSÅ?

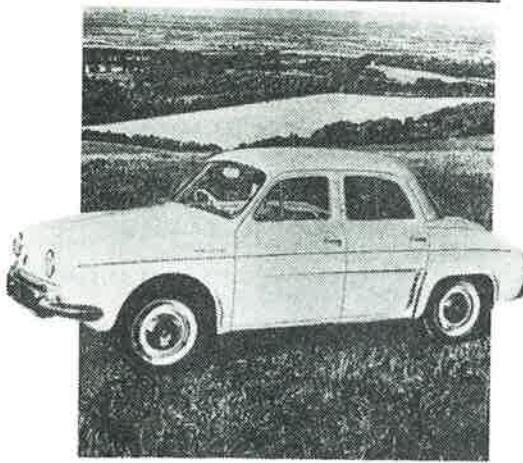
SKULLE DET VÆRE PROBLEMER MED Å FÅ DETTE TIL, - STILLER GJERNE JØRGEN FOR ASSISTANSE.

TAKK FØR GOD SERVICE, JØRGEN.

Jørgens adresse fås ved henv. til BULLETIN.

RENAULT R8/1963 MOD. FØRSTE TYPEN. TIL SALGS.
BILEN ER I MEGET GOD STAND, HVIT MED NYE,
RØDE (ORGINALE) SETER.
GODKJ. BILTSYNET, VE-
TERANFOSIKRET. UTEN
RUST - GÅR SOM EN
DRØM!!!!!!
RING FOR NÆRMERE INFO: RUNE 73 50 31 74 el.
OLAF 73 97 63 90

RENAULT R8/1971 MODELL TIL SALGS.
AVREGISTRERT I JANUAR 1993.
Muligheter til GORDINI MOT.
KR. 6000 - RING ARNE PÅ 740 71337.



Dauphine figured in London's early '60s 'minicab wars'

STORSAND CAMPING 1994

ÅRSTREFF - C R. N.

CLUB RENAULT NORVEGE

GOD DELTAGELSE I ÅRETS TRØNDELAGSTREFF, TROSS FÅ DELTAGERE SYDFRÅ!

En av grunnene til at så få kom til treffen fra Østlandsområdet var nok at MOTORMUSET på Strømmen Storsenter åpnet samme helga.

Hele 27 biler møtte likevel opp og det må vi si oss meget godt fornøyd med.

Fredagen gikk med til innsjekking på vanlig måte, - og det selvsagt også litt sosialt om kvelden.

Lørdag gikk RALLYET som det etterhvert har blitt tradisjon i. Ca. 40 km. med utstilling og matpause på Stav Gjestegård. Underveis ble det stopp på ialt 8 poster med spørsmål av ulike slag og praktiske prøver.

Løypa var lagt opp av Elin og Roald, - og de hadde gjort en GOD JOBB!

Blandt deltagerne var det spesielt artig og få besøk av "Sundsvallgjenget" samt JAN! Ellers tar vi av oss hatten for langsvegsfaren Else og Aage Svarthoel i sin R8 og fam. Kari og Trond med R18.

I samband med premieutdelingen var det lagt opp till grilling og hyggelig samvær, under presenningtak. Været var ikke det beste, men stemningen var meget bra i sommervelden!

NR. 1	Fam. Hagen	58p
u 2	Anders Dahlberg	52p
u 2	Gillstrøm	52p
u 4	Camilla Holan	49p
u 5	Aage Svarthoel	47p
u 6	Jan Støversten	46p
u 7	Sigmund Petersen	45p
u 8	Héljar Sørensen	42p
u 9	Kjell Myking	36p
u 10	Bjarne Reistad	34p
u 11	T. Stallvik	33p
u 11	Robert Olsen	33p
n 13	Lotta & Hakan Lejdstrand	26p

Car of the show:

Forhjulsdrift: NR 1: Tom Stallvik R20 8p
u 1: H.E. Gillstrøm R17 TL 8p

Hekkmotor: Nr. 1: Olaf Danielsen Caravelle Ep



RENAULT-TREFF: Roald Eyjen og Olaf Danielsen var to av staben som sto som arrangerer av bilrallyet i Malvik forrige helg.

Club Renault Norwege arrangerte denne gang sitt årlege treff i Malvik. Renault-eiere fra det

ganske land hadde satt hverandre stevne, og et par tre svensker hadde også tatt turen over kjølen for å delta.

FABRIKKENS UTVALG I

1950



4 CV NORMAL



4 CV LUXE



4 CV GRAND LUXE



4 CV DECAPOTABLE



COLORALE PRAIRIE



COLORALE TAXI



COLORALE SAVANE

6 MALVIK BLADET – NR. 28 – FREDAG 17. JUNI 1994

**Renault-entusiaster
samlet til rally
i Malvik**

BJØRN RYGH

Til sammen stillete 26 biler til start i rallyet som hadde utgangspunkt ved Storsand Camping og inntoksmål var Stav Gjæstegård. Underveis i løypa, som var på ca. 4 mil på kryss og tvers innen Malviks grenser, var det innlagt 7 poster med forskjellige oppgaver og ferdighetsprover førerne skulle ta seg av. Tida hver enkelt brukte før de gikk i mål ved Stav Gjæstegård var ikke avgjørende.

Club Renault Norwege ble startet i 1986, og har idag omlag 165 medlemmer, 6-8 av dem bor i Malvik.

Olaf Danielsen på Hundhamaren er en av medlemmene, og en av de som sto bak arrangementet forrige helg.

– Hva er formålet med en slik klubb?

– Det er i hovedsak å ta vare på eldre modeller av Renault som var en av de første bilmerker som kom hit til landet.

– Hvor gammel er eldste bil som deltar i årets treff?

– Den er nok ikke eldre enn fra 1961, men det betyr jo likevel at den har krav på status som veterbil, hvor grensa er minimum 30 år.

– Hva kreves for å bli medlem i klubben?

– Ikke annet enn at man er Renault-eier, uansett om bilen er ny eller gammel.

– Klubbene er bare 8 år gammel, og det har vært smart med jubileer så langt, men 5-årsjubileum har dere hatt. Ble dei gjort noe ekstra stas av den grunn?

– Vi var en gjeng med Renault-biler som kjørte til Paris. Totalt en strekning på 250 mil tur-retur, og med unntak av en punktering hadde vi ingen pro-



Treff Til Tusen 1994 ble arr. 19. - 21. aug. med start fra Vik Camping ved Hønefoss.

For de som ikke kjerner til løpet kan vi fortelle at løpet i år er det 7. i rekken! Deltagelsen er god - ca. 60 biler i år. Det vrimer av små farkoster ved start! - For ingen skal ha større motor enn max. 1000 ccm.

I år slo værgudene seg helt rebelske, men det hell gikk etter planen. Mange av de samme deltagerne kommer igjen år etter år, - det er liksom blitt en selvfølge!

Som vanlig ble det kjørt en fin rundtur på fagre Ringerike. Poster skulle løses under vegs og det var mottopp i Hønefoss sentrum m/varm lapskaus (varme fra eget aggregat!) DET SMAKTE GODT i regnværet.

GRILL OG PREMIERUTDELING UNDER PRESSENNING, ELLER RETTER SAGT TELT.

VÅR KLUBB STILLTE MED EN FYLDIG RENAULTDELTAGELSE, SELV OM VI SAVNET NOEN AV DE FASTE.

BEDRE VÅR OG FLERE RENAULTER NESTE ÅR! ARR. STABEN GJØRDE IGJEN EN BRA JOBB.

HER SER DU EN LISTE OVER DE SOM ER SAMMEN OM

Arr:

CLUB RENAULT NORGE

NORSK DKW UNION

GAMMALSABENS VENNER

NORSK MØRKOBIL REGISTER

NORDISK IFA KLUBB

MOTORHISTORISK KLUBB RINGERIKE OG OMEGN

CLUB RENAULT NORVEGE

Geilo, 22.8.94.

Eg har god kjennskap til dei ulike Renaultmodellane, men ikkje noko spesielt forhold til dei med unntak av ein: RENAULT 16. Men den har eg til gjengjeld hatt fem stk av, og den siste står på stall for å bli pussa opp som veteranbil.

Det spesielle med R16 er jo at han er ein av dei mest reindyrka rasjonelle bilar som er laga. I frå mest alle synstader var det ein framifrå bil, gennomført formutstig, velutstyr og framtídsretta. R16 fylgte ikkje moten, men skapte ein stil som vart trendsetjar i bilskaping. Dersom påstanden "Det funksjonelle er pent," seier sant, var R16 ein vakker bil. Reindyrka funksjonell som han var, hadde han eigenskapar som gjekk utanpå det meste. Både når det gield karosseriform, plassutnytting, motor, utstyr og køyreeigenskapar var R16 ein overlegen bil.

For å starta med karosseriet. Ingen bil har hogare sideruter og lettare innstigning p.g.a. at takbjelken ligg høgare enn taket (Mercedes har kopiert det på ein av sine sportsmodellar) Cw verdien var utruleg låg, og det for vindutnekk var teken i bruk til slike. Dei bratte, plane siderutene gav god innvendig plass og god romfolelse. Baklukearrangementet var robust og det mest sinnrike og lettbrukelege eg har sett. Trass knappe ytre mål hadde bilen god plass både i kupeen og bagasjerommet. Reservehjulet var ideelt plassert, tok ingen plass frå bagasjerommet og var alltid parat.

R16 sine køyreeigenskapar var allment kjende. Komforten var det mest framtredande, men bilen var farleg god til hardkjøring også dersom ein godtok krenginga. For når TX-modellane vart stramma på torsjonsfjøringa til øverste nivå og utstyrt med stillbare Koni-demparar rundt om, vart bilen fast og ste og betre jo fortare det gjekk.

Eg kjenner heller ingen bil som var så fint avballansert og trygg på vinterføre. Med sin 50/50 vektfordeling og uvanleg lange akselavstand gjekk han ut i ein kontrollert firhjulskrens utan sleng, tapte berre høgde og fortsette svingen når det vart feste.

Yteevne og bensinforbruk hadde samanheng med karosseriform, eit smidig understell og ein glimrande motor. I ei tid då motorane skulle vera overkvadratiske og kjappe, var Renault-motoren langslagig, elastisk og seigdragande. Det har mora meg å lesa nyare BMW brosjyrer der dei ser det avlegs med den råe kraft, men prisar den elastiske, lettkjøyre motor som dreg mjukt og seigt. Ja, velkommen etter! Dette har vore TX motorens karakteristikk i alle år. Eg køyrde med full ferieoppakning i sommartrafikken på Vestlandet og til Finnmark på 0,65 l/m. Ein gong vann eg totalsiger med ein TL i eit økonomiløp i Hallingdal, slo ut alle små-bilane i ei krevjande løype med 0,55 l/m.

Men R16 hadde sine ulemper. Dei gjekk ikkje på funksjon, men på service, reparasjonar og vedlikehald. Han var direkte reparasjonsuvenleg. Eit så avansert konsept baud på mykje uvanleg, og bilen var mekanikaranes store skrek. Det var eit mareritt med så enkle operasjonar som å skifta oljetrykksbrytar og oljefilter!

Men dette kan ikkje dylja at R16 var ein ytterst spesiell bil med sjel og karakter og utruleg gode prestasjonar på alle bruksområde.

Bulletins redaksjon takker JOSTEIN SANDSMARK for hyggelig leserbrev.
Vi tillater oss gjengi
det hele, og oppford-
rer andre CRN medlem-
er til å gjøre det
sammel!

RED.



Vemdalensträffen
1994



Välkommen till
Vendalen i Härjedalen.

NORSKE DELTAGERE I CLUB RENAULT T.A.
SUEDE.

To Renaultekvipasjer tok seg over grensen til årstreff i vakre Vendalen. Vendalen ligger i Härjedalen, ca. 15 mil østover fra Røros.

Arrangementet gikk helgen 15. - 17. juli, - sammen helgen som treffen i Finland.

På tross av det var deltagelsen god og vi fikk mange nye bekjentskaper. Vi bodde usedvanlig godt og billig på VEMDALENS GJESTGIVERI.

Som sagt, - var det ingen stor norsk deltagelse, - men Olaf og Ingerlise i sin fine, rød CARAVELLE og Knut med en velbrukt grønnslitt R12 1973 mod. følte seg meget velkomme. Sistenevnte fikk forøvrig prisen for lengste tilbakelagt kjørestrekning. Det ble 620 km. hver veg.

Grunnen til at tolveren ble aktuell for turen var rett og slett at det er god langtursbil! - Den begynner jo også å trekke på årene. Det var faktisk en 12 til i det edle selskap. Det pigget jo voldsomt opp!

Av biler ellers kan nevnes 4 CV, Dauphine og ikke å forglemme Dauphine 1093, ikke noe vanlig syn idag! Floride og Caravelle, R8 og R10.

Vi deltok i arrangement som stedets kulturkontor arrangerede og vi kjørte fin tur på lørdagen opp til Sveriges høyestliggende serveringssted med bilveg! Vel 900 m.o.h.! Turen hit opp ble virkelig en prøve på hva en hekkmotorbil durer til. DET VAR BRATT! -

Vi ble servert røkt fisk, som nok var en spesialitet her opp i Vendalen. Det smakte godt!

EN NY VRI - det var ikke lagt inn poster på kjøreturen. Det ble istedet en natursti, selv sagt til fots! En fin tur ble det med mange interessante spørsmål, og det ble dette som ble utslagsgivene for premieutdelingen på lørdagskvelden.



3/24-6ide 6

STRÖMMENLÖPET 1994

SØNDAG DEN 18. SEPTEMBER

Starten går fra plassen utenfor Motormuseet. Tidspunkt kl. 10.00. Første kjøreret starter kl. 11.00.

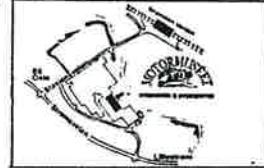
MOTORMUSEET linner du på "bakslid" av Strömmen Storsenter, under REMA 1000.

Turen går via konseglige veier på Neder og Øvre Romsdals, før vi går i mål på Motormuseet en gang i løpet av ettermiddagen.

Ta med nistekurv. Det er også mulig å få kjøpt lunch på en av pustene.

Startkontingent kr. 100 for et kjøreret med fører og en passasjer. Kontingentet inkluderer adgang til Motormuseet på Strömmen Storsenter som holder åpent hele dagen, samt til et annet museum som vi skal besøke under løpet.

Plakering ved Motormuseet en time før start, eller pr. telefon 63 80 23 10 i Motormuseets åpningstid.



Som du vil se av ovennevnte annonse er vi invitert til STRÖMMENLÖPET 1994. Det "kreves" ikke at bilen må være spesiell gammel - derfor bør CRN kunne møte med en meget representativ samling RENAULTER. DET LEGGES IKKE OPP TIL FORHÅNPÅMELDING MEN VI MØTER I GOD TID PÅ SØNDAG, 18.9.

ØNSKER DU Å MELDE DEG PÅ - SA GJØR DET PÅ TELEFON 63 80 23 10.

INVITER FAMILIEN MED, LAG EN SKIKKELIG MATKURV OG BLI MED! - VI BØR MINST KUNNE BLI 10 RENAULEKVIPASJER; ELLER?

BENYT SAMTIDIG ANLEDNINGEN TIL ET BESØK PÅ MOTORMUSEET - CRN ER JO SOM DE FLESTE KJENNER TIL REPRESENTERT DER.

VI OPPFORDRER DE SOM HAR TENKT Å DELTA, RING/TÅ KONTAKT MED EN KOMPIS OG PÅ OGSÅ HAN MED!

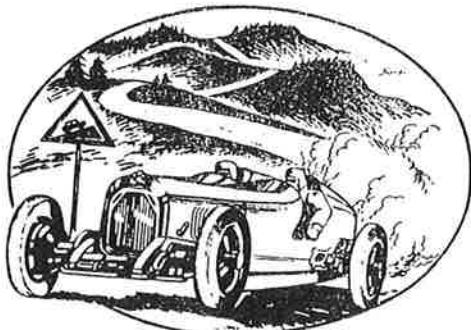
VI SEES PÅ STRÖMEN DEN 18. SEPTEMBER - MED NYASKET RENAULT.



VETERANBIL DELEMARKED

Ekeberg Camping
lørdag 17. sept.

OSLO



**AUTOMOBILER . ANTIKVITETER . RARITETER
SNURREPIPERIER . AUKSJON . SERVERING**
NORSK VETERANVOGN KLUBB

Så kan vi se fram til den store høstfesten igjen på EKEBERG.

Alle klubber tilsluttet LMK får tildelt en plass på utstillingssområdet hvor det er tilstrekkelig plass for et par biler. Plassen SKAL være betjent.

CRN har altså muligheter til å profilere seg denne lørdagen. Siden det heter veteranbilmarked, - bør vi få med et par biler som har fyllt 30 ÅR. DET BURDE IKKE BY PÅ PROBLEMER.

Hør du gammel nok Renault, og samtidig kan tenke deg en tur til EKEBERG, lørdag 17.9 - TA KONTAKT MED KNUT - telef. 613 30060 el. mob. 942 47547

Du må regne med å bruke lørdagen på EKEBERG for bl.a. å betjenestanden - men det må la seg ordne med noe avslørsning. Vi regner med at mange av klubbens medlemmer skal innom, og alle stiller selsagt sporty opp til en time eller to påstanden. Det skal vi forsøke å få organisert. RING KNUT FOR NÄRMERE AVTALE!

**SESONGEN FOR GAMMELBILEN OVER? - NEI, -
SE BARE HER:**

- 17.09 - LØRDAG VETERANBIL/DELEMARKED PÅ EKEBERG (OSLO)
- 18.09 - SØNDAG STRØMMENLØPET 1994.
- 25.09 - SØNDAG HØSTTREFF I TRONDHEIM.
- 02.10 - SØNDAG GARASJETREFF, HADELAND.
- NB! - se nærmere omtale/ann. i dette BULLETIN.

I tillegg til ovennevnte finns det også mange andre arrangement. Følg med.

BILMUSEER I NORGE

Etterhvert har vi fått endel museer. Vi har funnet denne oversikten i START nr. 2 - 94 og tillater oss å gjengi denne:

BILMUSEER I NORGE

BERGEN TEKNISKE MUSEUM

Thormølens gt. 23 5006 Bergen. Tlf. 55 96 11 60
Biler, busser og lastebiler
Åpningstider: Hver søndag kl. 12.00 - 16.00

HORTEN BILMUSEUM

Solistrandsvn. 12 3190 Horten. Tlf. 33 04 26 01
45 biler og 17 motorsykler, og en meget stor modelljernbane.
Åpningstider:
ca. 16/6 - ca. 15/8 alle dager kl. 12.00 - 15.00
ca. 16/8 - ca. 15/6 sondager 12.00 - 15.00
Ellers etter avtale.

KJØRETØYHISTORISK MUSEUM

Lilletorvet 1 Lillehammer. Tlf. 61 25 61 65
Biler og motorsykler
Åpningstider:
18/6 - 18/8 & hver dag kl. 10.00 - 18.00
Resten av året: hver dag kl. 11.00 - 15.00

MONTÉ CARLO MOTORMUSEUM

Stamveien 4636 Kristiansand. Tlf. 38 04 76 20
Biler
Åpningstider:
Fra 15/5 - 15/9

ROGALAND BILMUSEUM

Ree Servicesenter, 4340 Bryne
16 biler og 16 motorsykler.
Åpningstider:
Hver søndag kl. 12.00 - 17.00
Skiftende utstillinger av 16 biler og 16 motorsykler

STRØMMEN MOTORMUSEUM

Strømmen Storsenter 2010 Strømmen. Tlf. 63 81 17 00
Nytt, åpnet 11. juni
Skiftende utstillinger av ca. 25 biler og ca. 10 motorsykler, i samtidsmiljøer.
Åpningstider:
Mandag - fredag: 17 - 20
Lørdag: 10 - 18
Søndag: 14 - 18



SOGN OG FJORDANE BILHISTORISK MUSEUM

6860 Sandane. Tlf. 57 86 64 25
Åpningstider:

13-20 alle dager i juni-august

NORSK TEKNISK MUSEUM

Kjelsåsveien 143 Oslo. Tlf. 22 22 25 50
Biler, motorsykler, fly og mye annet.
Åpningstider:
20. juni - 20. august: tirsdag - søndag kl. 10-18: mandager i juli kl. 10-18 21. august - 19. juni: tirsdag kl. 10 - 21; onsdag-lørdag kl. 10-16, søndag kl. 10-17

NORSK VEGMUSEUM

Hunderfossen 2638 Fåberg. Tlf. 61 27 71 10
Om veibygging og broer. Temautstilling om biler og campingliv i 60-årene.
Åpningstider:
Alle dager i mai, juni, juli og august kl. 10.00 - 19.00

forts. fra side 6

Vemdalstreff 1994.

Lørdagskvelden, ja det ble en uforglemmelig opplevelse. Gamle VEMDALENS GJESTGIVERI var jo som skapt for en slik kveld! GOD MAT, GODT DRIKKE og mange fine premier. Klart stemmning en var på topp!

VI TAKKER FOR FINT TREFF I SVERIGE.

kn.

TIL RENAULT R4 har jeg motor m/gearboks til salgs!.

Har du bruk for dette så ring for nærmere informasjon. Frode - t.96678264.

RENAULT

HØSTTREFF I
TRONDHEIM.

SØNDAG, 25.9. MØTES VI PÅ SCANDIC HOTEL,
MOHOLT KL. 11

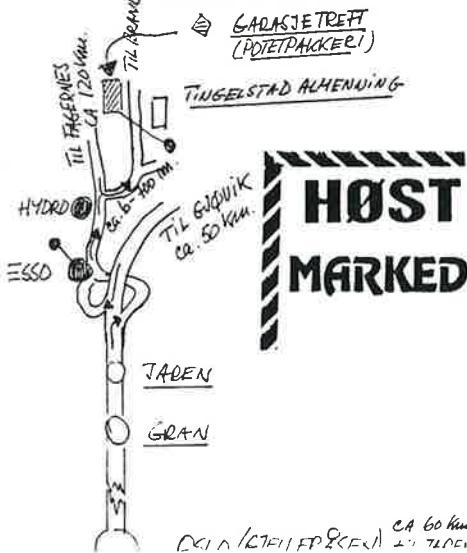
HÅPER ALLE RENAULTINTERESSERTE MØTER OPP TIL EN UFORMELL TREFF. VI SATSER PÅ EN KJØRETUR TIL --- NEI, DET HOLDER VI HEMMELIG! OG DER FÅR VI OSS LITT MAT OG DRIKKE. - OG VI KAN PRATE MYE RENAULT, ELLER OM ANDRE INTERESSANTE TING!

TA GJERNE FAMILIEN ELLER ANDRE VENNER/BEKJENTE MED.

VELKOMMEN TIL EN FIN HØSTTUR I NYVASKET
RENAULT!

KJØREKART - GARASJETREFFEN PÅ HADELAND
SØNDAG, 2. OKTOBER.

TA UTGANGSPUNKT I ESSO - JAREN, - OG SPØR ETTER TINGELSTAD ALMENNING. BARE
CA. 700 M. FRA ESSO!



GARASJETREFFEN PÅ HADELAND GÅR AV STABLEN

SØNDAG, 2. OKTOBER

KL. 10

HÅPER MANGE MØTER OPP, SOM VANLIG - KAFFE OG VAFLER STÅR KLAR!

VI HENSTILLER TIL ALLE Å TA MED DELER FOR SALG/BYTE. MANGE KOMMER FOR Å FÅ SEG EN "RENAULTGOBIT" HUSK AT DET ER PÅ SLIKE TREFF DU KAN FÅ TAK I DET DU MANGER TIL DIN BIL.

NYTT IÅR !!! - VI VENTER EN FULL VAREBIL MED RENAULTDELE FRA SVERIGE! HER FINNS DET SIKKERT MANGE INTERESSANTE TING; - KURSEN ER JO GUNSTIG.

VI REGNER MED FINT HØSTVÆR, - MEN SKULLE DET BLI REGN, - JA DET ER BARE Å KOMME, - VI HAR MULIGHET UNDER TAK OGSÅ.

ELLERS TENKER VI Å AVSLUTTE DAGEN MED EN LITEN RENAULTDEMONSTRASJON - EN KJØRETUR SOM KAN AVSLUTTES MED ET LITE MÅLTID, ELLER STORT FOR DE SOM SELGER BRA.

VI HAR VALGT Å KALLE DAGEN FOR FRANSK - FOR DET MÅ DA KUNNE BLI DET MED SÅ MANGE RENAULTER, OG SÅ MANGE RENAULTENTUSIASISTER.

I TILLEGG KOMMER DET VAREBIL (RENAULT?) FRA SVERIGE MED BARE RENAULTDELE + RENAULT - DELE FRA KJELLER OG LOFT!

KANSKJE BLIR DET FRANSKE VAFLER OGSÅ? -----

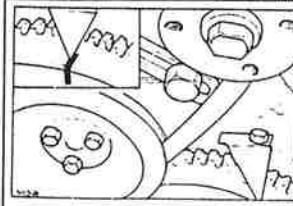
VELKOMMEN TIL HADELAND!

NB! - SE KJØREKART ANNEN STED I BULLETIN!

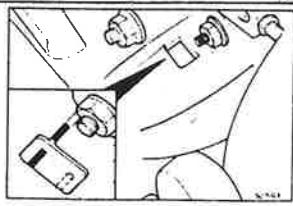


Autodata**RENAULT**

Model	R5 TX/GTX/TXE R5 GTE (B/C408)	R5 GTE (C409)	R6L (R1180)	R6TL (R1181)	R12TL (R1170)	
Engine specially tuned for	Kat	Kat				1
Year	1987-88	1987-88	1975-79	1973-79	1973-80	2
Engine	Code F3N 716/7	F3N 702	800-027/03	688-10	810-02	3
No. of cylinders	Type 4/OHC	4/OHC	4/OHV	4/OHV	4/OHV	4
Capacity (Fiscal-Germany)	cm ³ 1721 (1709)	1721 (1709)	845 (839)	1108 (1100)	1289 (1280)	5
Compression ratio/Octane	1:RON 9.5/95	9.5/95	8.0/91 ¹	9.5/91 ¹	8.5/91	6
Output kW (DIN HP) rpm	55 (75) 5500	55 (75) 5500	25 (34) 5000	33 (45) 5500	40 (54) 5250	7
Ignition system	Type Renix AEI	Renix AEI	SZ	SZ	SZ	8
Ignition coil	Make —	—	Ducellier	Ducellier	Ducellier	9
Voltage betw terminal 15 & earth	Type —	—	3920	3920	3920	10
+ with o without ballast resistor	V —	—	—	—	—	11
Ballast resistor	Ohms —	—	—	—	—	12
Primary resistance	Ohms —	—	1.45	1.45	4-4.6	13
Distributor	Make —	—	Ducellier	Ducellier	Ducellier	14
	Type —	—	R252	R261	R268	15
Contact breaker gap	mm —	—	0.4	0.4	0.4	16
Dwell angle ° (%) —	—	—	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	17
Condenser capacity μF —	—	—	0.25	0.25	0.25	18
Ignition timing	v BTDC n ATDC	—	v	v	v	19
o without + with vacuum	—	—	o	o	o	20
Basic timing ° Engine/rpm	—	—	0±1/700	0±1/700	6±1/800	21
Advance checks ° Engine/rpm	—	—	—	—	—	22
° Engine/rpm	—	—	—	—	—	23
° Engine/rpm	—	—	—	—	—	24
° Engine/rpm	—	—	—	—	—	25
Centrifugal advance ° Engine/rpm	—	—	19-23/2300	12-16/1600	12/2000	26
(without vacuum and ° Engine/rpm	—	—	22-26/3000	23-27/3000	23/3000	27
basic ignition timing) ° Engine/rpm	—	—	26-30/3600	34-38/4300	44/4500	28
Vacuum check + advance	o retard —	—	—	+	+	29
Range ° Engine —	—	—	—	18-22	9-13	30
Starts mbar —	—	—	—	108	108	31
Ends mbar —	—	—	—	432	517	32
Spark plugs	Make Champion	Champion	AC	Champion	Champion	33
Type RN9YC	RN9YC	43 FS	L87Y	L87Y	L87Y	34
Gap mm 0.75-0.85	0.75-0.85	0.6	0.6	0.6	0.6	35
Battery	V/Ah 12/50	12/50	12-36	12-30	12/40	36
Starter motor	Make Paris-Rhone	Paris-Rhone	Paris Rhone	Paris Rhone	Ducellier	37
Type D9E 85	D9E 85	D8E74	D8E81	6187	6187	38
Starting voltage V —	—	—	—	—	—	39
Lockdraw A/V 400/7	400/7	300	400/7	380/7	—	40
- at lower voltage A/V —	—	—	—	—	—	41
Alternator / Regulator	Make Paris-Rhone	Paris-Rhone	SEV Marchal	SEV	Ducellier	42
Alternator Type A13 N87	A13 N87	34 838	34 842	7022 0002	7022 0002	43
Output at engine speed A/V/rpm 60/13.5/3000	60/13.5/3000	60/13.5/3000	30/13.3/3000	30/13.3/3000	30/14/3000	44
Voltage regulator Type —	—	—	—	—	—	45
Regulated voltage ¹ V 13.5	13.5	13.4-14.4	13.4-14.4	13.4-14.4	13.4-14.4	46
Notes		1976-7.25	1LC.8.3			47
① Regulated voltage at alternator terminal B+ with battery under full load at engine speed (line 46)						48
						49
						50
						51
						52
						53
						54



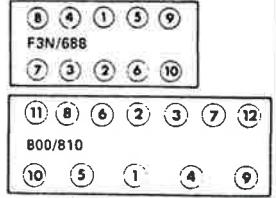
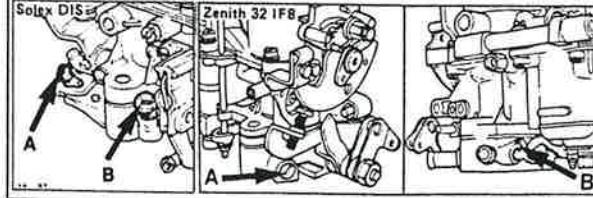
④ ③ ② ① →
800/688 6 6 6 6
1-3-4-2



RENAULT

/Autodata

	R5 TX/GTX/TXE	R5 GTE (B/C408)	R6L (R1160)	R6TL (R1181)	R12TL (R1170)	Model
55						Engine specially tuned for:
56	Kai	Kai				Year
57	1987-88	1987-88	1975-79	1973-79	1973-80	
58	F3N 716/7	F3N 702	800-02/03	668-10	810-02	Engine
59	0.20 (8) o	0.20 (8) o	0.15 (6) o	0.15 (6) o	0.15 (6) o	Code Valve IN [o cold] mm (1/100 in) clearance EX [+ hot] mm (1/100 in)
60	0.40 (16) o	0.40 (16) o	0.20 (8) o	0.20 (8) o	0.20 (8) o	Compression pressure bar
61	—	—	6.5-9.5	6.5-9.5	12	Oil pressure bar/rpm
62	3.5/3000	3.5/3000	2.4/4000	2.4/4000	3.5	Radiator cap bar
63	—	—	0.8	0.8	0.8	Thermostat opens at °C
64	83	83	86	86	82	Drive belt size a) Alternator mm b) PAS-AC mm
65	—	—	9.5x625	9.5x625	9.5x1225	Drive belt tension a/b mm
66	4	4	3.5	3.5	2.5-3	
67	Renix	Renix	Solex	Zenith	Solex	Carburetor/Injection system
68			32 DIS	32 IF8	32 EISA	Make
69	700	800	750	750	750-850	Type rpm
70	0-2.0	0-2.0	2.0-2.5	2.0-2.5	2.0-2.5	Idle speed CO level at idle speed Vol. % CO
71	300	300	500	800/500	500	HC level at idle speed ppm
72	60	60	60	60	60	Oil temperature °C
73	—	—	—	—	—	Fast idle speed rpm
74	—	—	—	—	—	Choke valve gap mm
75	—	—	—	—	—	Throttle valve gap mm
76	1.2±0.05	2.5±0.05	0.17-0.26	0.17-0.26	—	Fuel pump delivery pressure bar
77	5.2	5.2	2.75	3.25	3	Filling capacities
78	3.4	3.4	1.8	1.8	2	Engine with filter Litres
79	2.0	—	—	—	—	Gearbox 4/5 speed Litres
80	—	—	—	—	—	Automatic (refill) Litres
81	6.5	6.5	5.5	6.3	5	Differential Litres
82	5.5	5.5	5.5	5.5	5	Cooling system Litres
83	Tightening torques in Newton metres - for lb.ft. conversion see inside cover.					
84	30	30	55-65	55-65	55-65	Tightening torques Nm
85	70	70	■20 min	■20 min	■20 min	Cylinder head Stage 1
86	●3 min	●3 min	●150 min	●150 min	●150 min	Stage 2
87	□	□	□	□	□	Stage 3
88	20	20	55-65	55-65	55-65	Stage 4
89	120°±2°	120°±2°	—	—	—	Stage 5
90	60-65	60-65	55-65	55-65	55-70	Stage 6
91	45-50	45-50	35	35	45	Main bearings
92	50-55	50-55	40	40	50	Big end bearings
93	—	—	—	—	—	Flywheel
94	80	80	55	55	70	Spark plugs
95	—	—	—	—	—	Road wheels
96	○	○	○	○	○	Wheel alignment - front
97	1N±1	1N±1	1 Neg±1	1 Neg±1	1 Neg±1	Load positioning (see page 3) ○ unladen
98	0°10'N±10'	0°10'N±10'	0°10'Neg±1°	0°10'Neg±1°	0°10'Neg±1°	Toe-in (N/Neg = toe-out) mm
99	0°30'±30'	1°N±30'	0°-1°	0°-1°	1°±30'	deg
100	2°30'	2°10'	10°-11°	10°-11°	4°	Camber deg
101	12°10'±30'	13°10'±30'	14°40'	14°40'	8°	Castor deg
102	—	—	—	—	—	King pin inclination (KPI) deg
103	—	—	—	—	—	Notes
104	—	—	—	—	—	
105	—	—	—	—	—	
106	—	—	—	—	—	
107	—	—	—	—	—	
108	—	—	—	—	—	



BIL**markedet**

NB! REDAKSJONEN BEKLAGER AT ENDEL AV ANNONSEN BLIR LITT GAMLE, MEN ERFARINGSMESSIG KAN DE FORTSATT VÆRE MEGET AKTUELLE. I DEN GRAD DET ER MULIG Å HOLDE OVERSIKT FORSØKER VI Å FORMIDLE KONTAKTER I FORKANT AV BULLETINUTGIVELSE. VI ØNSKER MANGE ANNONSER, SÅ BARE SEND INN, DET KOSTER JO SOM KJENT BARE ET FRIMERKE ELLER EN TELEFON! ANNONSER ER ALLTID INTERESSANT LESNING - SPESIELLT NÅR DU HAR EN GAMMEL BIL SOM MÅ HA EN DEL. ELLER OM DU SKAL KJØPE ELLER SELGE BIL:

PÅ GRUNN AV PLASSMANGEL SELGES 2 STK. R 17:
 - R 17 TS - 1977 MOD. KR. 13.000
 - R 17 TL - 1975 MOD. " 12.000
 BEGGE BILENE ER I GOD STAND OG I DAGLIG DRIFT. PASS PÅ!

TELEFON 62 36 48 73 - PETTER SKAUGEN,
 2372 BRØTTUM.

RENAULT MONAQUATRE 1933 DE LUXE TIL SALGS.

Restaurering er påbegynt. Motor går og bremser fungerer. Bilen ble kjøpt i FRANKRIKE i 1991. Interessert? RING ARILD STAVIK - TELEFON 33 07 04 33.

MOTOR OG GEARKASSE TIL 1961 DAUPHINE TILSALGS. RING ELSE HILDE FOR NÆRMERE INFO TELEFON: 33 18 73 82 pr.
 33 31 94 85 arb. (Tønsberg)

GÅR DU Å VENTER PÅ ET DAUPHINEOBJEKT? - NÅ ER MULIGHETEN DER. KAI SELGER SIN DAUPHINE REST. OBJEKT MED EN MASSE EXTRA DELER FRA EN ANNEN DAUPHINE. PASS PÅ - SKAL BORT FØR VINTEREN!
 TELEFON 63 83 13 20, pr. om kvelden.

BILLIGE DELER TIL R5/80 MOD. SELGES.
 - Har en delebil + en masse deler til 5TL i tillegg som kan selges billig. RING FOR NÆRMERE OPPLYSNINGER! JARLE SOLBERG
 TELEFON 63 97 50 55, etter 18.

RENAULT R 20 TS/TX eller R 30 TS/TX ØNSKES KJØPT. RING 69 88 51 85 om kvelden
 GUNNAR JOHANSEN

RENAULT R 17TS (R1318) 1977 MODELL TIL S.
 LITE RUST, TRIMMET HOS BERG. OLJEKJØLER.
 MEGET PENT INTERIØR: HENV. THOR VIDAR MATHISEN - TELEF: 32 08 20 02, pr.
 32 08 15 77, arb.
 94 13 15 57. mobil

RENAULT R20 TX, 81 MOD. 2.21. AUTOMAT
 TIL SALGS.

KJØRT 15500 km. (99000 miles) EL.RUTER, EL.SOLTAK, SENTRALLAS, SERVO, FARGA RUTER, 14" LETTMET. FELGER M/VINTERDEKK, SOMMERDEKK PÅ SPESIALFELGER 190-65/390. SKIVE-BREMSER BAK, R30 FRONT. GRÅ MET. - MEGET VELHOLDT BIL I DAGLIG DRIFT. SELGES TIL HØYSTBYDENE OVER KR. 20.000. - ORIGINAL MOTOR I DELER, SAMT ENDEL ANDRE DELER KAN FØLGE MED. RING FOR EN PRAT:
 ROBERT - TELEFON 22 61 35 26, ETTER 17.

OBS! - DISKUTERER OGSÅ GJERNE ET EVENT. BYTTE MED EN PEN/GOD FUEGO!

FORSKJERMER TIL RENAULT R6 ØNSKES KJØPT. H og V til 71 MOD. (GAMLE TYPEN R6) og H og V til 75 MOD. (NYE TYPEN R6)

Ring Knut - 613 - 30060 eller mob.
 942 - 47547.

RENAULT DAUPHINE 1962 TIL SALGS. LYS BLÅ (DÅRLIG LAKK) MEN UTEN RUST, REG. OG GODT KJØRENDE! NYE DEKK. PRISIDE: 12 - 15000 KR. MED DELEBLI! TEIGEN - TELEF. 32 85 33 87.

RENAULT R4 TL/76 MOD. TIL SALGS. GJE BOD! UTEN RUST OG I DAGLIG DRIFT. HAR EIN R16 TX MED YPPERLIG MOTOR OG U. STELL, MEN MED SLEMMER RUSTSKADER. HAR DU BRUKBART KARROSERI Å SELJA?

JOSTEIN SANDSMARK, 3580 GEILO -
 TELEFON 32 09 09 78.

MOTOR TIL R5 ALPINE VURDERES SOLGT. KAN OGSÅ TILPASSES R8 og R10. HAR SITTET I 8er GÅR SOM ET "UVÆR"! RING SAURO 63838359 e18

60 MOD. RENAULT FLORIDE SELGES.
 CAB. OG HARDT. I GOD BRUKSSSTAND. RING HAIWARD FOR INFO - T. 613 22463.

CLUB RENAULT NORVÉGE

BIL
markedet



Club
des Amateurs
d'anciennes
Renault

VI GJENGIR DIVERSE INTERESSANTE ANNONSER FRA Club des Amateurs d'anciennes RENAULT.
KANSKE IKKE SÅ AKTUELLT FOR DE FLESTE AV OSS, MEN DET ER IALLEFALL INTERESSANT
LESNING! - OG SÅ SKJERPER DET JO FRANSK_KUNNSKAPENE LITT?

juillet 94

PETITES ANNONCESVENTE DE VEHICULES

VV226 - RENAULT 8 MAJOR 1969
90000kms d'origine, batterie neuve,
parfait état de marche, couche dans un box.
Mme WEISSER 25, r de la croix Nivert 75015 PARIS

VV227 - RENAULT MONASIX RY2 Prix: 8000frs
à restaurer, avec CG, manque sièges + divers, moteur
non bloqué, prix à débattre.
Mr TRIGOLET 19, hameau de Ruffey 27120 CAILLOUET
Tél: 32 36 93 07

VV228 - RENAULT 12 GORDINI 1971
1ère main, 102000kms d'origine.
Mr DULIEU 37, r Linné 75015 PARIS
Tél: dom (1) 43 31 19 88

VV229 - RENAULT FREGATE 1956 Prix: 9000frs
18835kms compteur, bon état général couleur bleue
intérieur bleu gris, manque pare choc AV.
Mr CANITROT 12, r Cantarane 12100 MILLAU
Tél: 65 61 11 79 dom 65 60 52 10 bur

VV230 - RENAULT DAUPHINE 1961 Prix: 12000frs
55000kms d'origine, blanche.
Mr RAYNALDY 4, r Gutenberg
92100 BOULOGNE BILLANCOURT
Tél: (1) 46 03 28 50 après 20h
(1) 42 09 51 68 entre 16h et 18h

VV231 - RENAULT FLORIDE 1961 Prix: 23000000 lire
ou échanger contre une R8G, n'a jamais été immatriculée
1500kms depuis sa sortie d'usine, gris métallisé.
Mr NITRI GIAN marco
via Piccolo San Bernardo 30 AOSTA ITALIE
Tél: 19 39 165 55 15 30 ou 19 39 165 55 15 34

VV232 - RENAULT NN 1936 Prix: cote rétroviseur
32772kms, TBEG, 1ère main, sellerie état moyen,
Mr DUBOIS-MUSSAULT 02240 BRUSSAY-CHOIGNY

VV234 - RENAULT 8 de 1966 Prix: 5000frs
130000kms refaite à 100000kms, 20000frs de travaux
(distribution, freins,etc) TBE, peinture bleu france avec
bandes blanche, sellerie bon état + 2 pneus 195x13 MXV +
neufs.

Mr PATRICK 45, r Condorcet 75009 PARIS
Tél: (1) 42 81 14 30 dom (1) 45 26 08 81 bur

VV235 - RENAULT 8 GORDINI 1300 1970 Prix: 55000frs
bon état général, moteur neuf 200kms, bleu france
véhicule d'origine.

Mr FOQUER Tél: (1) 34 11 30 87

VV236 - RENAULT 5 ALPINE Prix: 19000frs à déb.
choc AVG, moteur à injection "K-Jectronic", jantes PLS
echap.. sebring, gros freins, amort. pneus, cardans,
embrayage neufs, alarme, bifi.

Mr THIERRY Tél: (1) 45 90 76 66 dom
(1) 46 31 35 13 bur

VV237 - RENAULT 5 TL Prix: 3000frs
100000kms, moteur à revoir (segmentation) sellerie bonne
à réparer ou pour pièces détachées.

Mr LIEVAL 4b, rie des Gardes 92190 MEUDON
Tél: (1) 45 07 18 85 dom (1) 69 41 03 90 bur

VV238 - RENAULT 4 1969 Prix: 7000frs
60000kms compteur, voiture en bon état général.
Mr PARTONNAUD 3, imp des Vignes
78125 LA BOISSIERE ECOLE
Tél: (1) 34 85 05 20 dom

VV239 - ALPINE A310 V6 1978 Prix: 40000frs
sans carte grise (VGA), en cours de restauration à
terminer + divers accessoires.
Tél: (1) 46 31 58 63 après 18h

VV240 - RENAULT 5 ALPINE 1982 Prix: 25000frs
52000kms, bleue, TBE entièrement restaurée, équipée
"coupe" + pièces (dont BV).



forts. fra ann. side 1

VV242 - RENAULT 18 4X4 V6 PRV 1982 Prix: 50000frs
ex Marreau, palmarès connu, caisse alu, bon état général,
voiture refaite en 1991 par Mr MAINGRET.

Mr DUERINCKX Tél: (1) 47 02 76 97 le soir

VV243 - ALPINE V6 GTA TURBO Prix: 100 000 F
59000 km, rouge, Nov. 87 , mod. 88, int. cuir, chaîne HiFi,
Pneus AV, embrayage, plaquette neuve, révision récente.
Mr Philippe FILS Tél: (HB) : (1) 48 92 45 91 (Dpt 94) ou
Tél. (Dom.): (1) 64 37 09 98 (Dpt 77).

VV244 - RENAULT 19 TURBO DIESEL Prix: 96000frs
modèle RT, 5 portes, blanc glacier, 8600 km, antivol de
démarrage homologué, voiture de collaborateur, garantie
Mr LIBAN Tél: (1) 48 92 47 30 bus (1) 45 29 16 52 dom

VENTE DE MATERIEL

VM127 - pour ALPINE A110 1300 ou 1600
radiateur AR, joints, triangle AV, moteur 810-05
pot Devil V85 après 73, MC 19, sangle trompette
charnières de capots AV, silentbloc tous types.
montage rigide BV 353,364.(A110 ou R8G)
cable compte tours, lunette AR verre, pièces diverses.
Mr DESSEIX Tél:(1) 49 60 80 57 le soir où répondre

VM128 - pour RENAULT
1 moteur frégate 671 12cv 1500frs
1 moteur frégate bloqué 1000frs
1 transfert AR de frégate 300frs
1 BV de frégate 500frs
1 cloche + embrayage transfuide 300frs
1 cloche 300frs
1 BV3 dauphine 250frs
2 culasses R4 + pipe + pompe 400frs piéces
1 aile de floride ARD 2000frs
1 jupé AR floride S 500frs
radiateurs d'occasions 4CV, réservoirs 4CV,
" " " " " dauphine.
2 culasses dauphine 250frs
à réserver par courrier au CAR à l'intention de
Mr BLIN 36, r Traversière 92100 BOULOGNE

VM129 - pour RENAULT
1 réservoir essence road avec bouchon ébonite
marqué automobile Renault bon état,
1 train AV petit modèle
+ de 30 carburateurs (renault billancourt)
type 214 marqué sur collecteur TS6-V4-241-16241
marqué sur cuve 714552, 399167, 43657.

VM130 - pour RENAULT
2 paires de clignotant R8 AV esport couleur
orange neuf, 50frs la paire.
2 cercles de phares neuf pour R8 major 80frs
2 optiques centraux saïti brouillard pour calandre
4 phares neuve 300frs la paire
1 paire de carbu "delorto 40 " 250frs
1 paire de carbu "delorto 36 " 200frs
1 compresseur monobloc de R8 major 50frs
1 BV3 pour 4CV dans l'état 150frs
1 lot pipes (échapp. adms.) + filtre à air R12TS 100frs
Mr COUTURE Tél: (1) 60 80 13 78 dom
(1) 64 54 43 14 bus

VM131 -pour ALPINE A310 A110
1 habillage intérieur A110 d'origine (mètrage)
skai noir d'origine 200frs, pavillon 400frs,
moquette AR 200frs, 2 garnitures d + g de porte
intérieure neuve A310 d'origine coloris velours
bleu et velours pour l'habillage planche de bord
et AR 500frs, 1 BV5 pour R1223 + 2 transmissions
80000km 1200frs, 1 volant R8G d'origine TBE
700frs, 1 butoir AV caoutchouc d'origine A110
bon état 200frs.

Mr SEGOND Tél: (1) 21 77 85 81 21 40 12 51 rep.

VM132 - pour ALPINE A310 V6 avant 1980
1 bloc AV comprenant les passages de roues AV
le tableau de bord et l'ensemble plancher bas de
caisse jusqu'à la boîte, 4000frs
Mr LEGER 11, r du Marchais Ville St Jacques
77130 MONTEREAU
Tél: (1) 60 96 87 52 dom (1) 64 32 70 03 bus

VM133 - pour RENAULT R4-R8-R10-R14
CARAVELLE-DAUPHINE
amortisseur AR Gabriel neuf 250frs la paire
Mr BOTZACOU francois
Tél: (1) 60 65 55 25

VM134 - pour RENAULT ou ALPINE
jantes della mics en 5 pouces, volant Moto
lita (A110), pot Devil route + collecteur 1300G.
Tél: 20 51 50 01 après 21h

VM135 - pour RENAULT
1 radiateur Dauphine, 2 feux AR R16 1er mod.
2 trompettes AR 4CV, 1 trompette AR Dauphine,

CLUB RENAULT NORVÉGE

BIL**markedet**

forts. fra ann. side 2

VM136 - pour RENAULT JUVA
moteur 488 de juva tournant prix à débattre
Mr LECUYER Tél: (1) 65 55 03 13

VM137 - pour ALPINE A310 V6 1978
1 chassis à géomètre léger choc AVD + divers
Prix: 6000frs
Tél: (1) 46 31 58 63 après 18h

VM138 - pour RENAULT
Floride: pare brise, vitres crémaillère de direction,
boîte, arceau de capote, couvre capote rouge, éléments
de pare choc (pièces d'occasions)
R10: capot AV neuf, R4 1963: 2 portes AV, hayon,
calandre, poignées, baguettes.
Mr COLLOT Tél: (1) 39 51 49 33 le soir ou rép.

RECHERCHE DE MATERIEL

RM93 - pour ALPINE A110 1300 de 1970
jantes d'origine 4,5x13, 1 paire de pare soleil ,
1 carter alu 41 ou 51, pare choc AV complet,
1 jante Gotti bi métal 5x13, milieu de volant
Momo Alpine bleu, échange possible contre un noir.
Mr DESSEIX Tél: (1) 49 60 80 57 le soir où répondre.

RM94 - pour RENAULT 8 GORDINI 1100 (R1134)
poignée de maintien passager AV réf: 08 57 589 600
Mr LIBAN Tél: (1) 45 29 16 52 (répondeur si abs.)

RM95 - pour RENAULT 8 MAJOR
1 enjoliveur de plaque AR (liseret chromé)
1 partie centrale AR de pare choc R8
1 sigle Major de jupe AR
1 pipe d'admission de R8S
documentation sur la motorisation et la carburation
de la R8S, documentation sur préparation Ferry
pour R8.
1 porte AR pour juva 4 de 1948 poignée à gauche.
Mr COUTURE Tél: (1) 60 80 13 78 dom
(1) 64 54 43 14 bur

RM96 - pour RENAULT DAUPHINE 1090 1956
cache radio 1er modèle réf: 8536977
pare soleil tissu 1er modèle réf: 8526244
rétroviseur intérieur métallique réf: 8526844

RM98 - pour RENAULT 8 GORDINI 1100
1 jeu de chemises pistons 1148 cm3
jantes d'origines en tole 4,5x15
Mr FOUCQUER Tél: (1) 34 11 30 87

DIVERS

D36 - RECHERCHE DOCUMENTATIONS
photos et documents sur Alpine tous types protos
et A110, catalogue pièces de rechange PR 871
d'origine si possible, (échange possible)
Mr DESSEIX Tél: (1) 49 60 80 57 le soir ou rép.

D37 - A110 CARROSSERIE DE VOITURE A PEDALI
carrosserie en poly Prix: 600frs pièce
Mr GROZDANIC Tél: 44 21 36 63 jusqu'à 21h

D38 - MATERIEL GARAGE
1 perceuse à colonne (marqué RENAULT)
complète à réviser 600frs
1 équilibruse FACOM U45 incomplète 400frs
1 machine à écrire OLYMPIA électrique 65 400frs
1 imprimante pour micro bon état 400frs
1 karcher eau chaude à réviser 400frs
1 table à dessin incomplète 400frs
à réservé par courrier au CAR à l'intention de
Mr BLIN 36,r Traversière 92100 BOULOGNE

D39 - DOCUMENTATION
doc., photo, carnet d'entretien, pour Renault
4 cyl. 18HP 1912 à 1920 ou copie
Mr HANSOTTE Michel 169, rte de Lyon
1420 BRAINE L' ALLAUD BELGIQUE

Nous vous rappelons que ces annonces, gratuites sont publiées sous l'unique et entière responsabilité de leurs auteurs et en aucun cas le CAR ne pourra être tenu responsable.

LE C.A.R. VOUS SOUHAITE

BONNES VACANCES

HISTORISKE SMÅBILERS LØP



VI HAR MOTTATT UTFYLLENDE Å FINT REFERAT
FRA TTT - v/ Tor Ivar Volla. TAKK FOR DET.

VIK - HØNEFOSS

TTT ble i år avholdt for 7. gang, og for fjerde gang på Vik Camping i Hole på Ringerike. Og la én ting stå klart med en eneste gang: Det som holdt demoraliserte arrangører oppe, var solidariteten til de rundt 60 deltakerne som trosset alle tiders dr...vær for å være med på småbilenes Holmenkolldag.

Takk for det! Den usedvanlig varme sommeren gjorde nemlig også sitt for å sette arrangørene ut av spill. I tillegg til å virre rundt i varmen som halvdøde veps var flere av oss også involvert i dramatiske endringer i yrkesliv og privatliv, noen av oss fikk ikke tatt ut ferie i det hele tatt, andre har vært generelt slittne, oppmøtemoralen på de forberedende sammenkomstene har vært under pari, idéene har sittet langt inne og flere av våre tradisjonelle sponsorer har på en pen måte bedt oss ryke og reise. Husk endelig at det bare er 10 personer fordelt på 5 klubber det her er snakk om.

Men så, 14 dager før det som lå an til å bli tidenes katasfotreff skulle holdes, tråd Magne Ludvigsen fra Nordisk IFA Klubb til og tauer det hele i land. Idéene begynner å løsne, og fra Norsk DKW Unions Morten Finborud meldes det at påmeldingene har passert 50. Den siste uken ble mildest talt febrilsk, roadbook og andre papirer ble klargjort natt til Fredag. Alt unntatt premier måtte vi betale selv, såsom mat til alle, samlingstelt og de tradisjonelle plakettene. Det ble noen tusenlapper, ja.

Selv det å ordne seg fri på Fredag for å ordne forberedelsene går seg til helt på slutten av uken. Fredags kveld blir en lovende introduksjon: De fleste arrangørene er på plass i løpet av kvelden, været et mildt og solrikt, flere deltakere er allerede på plass og handler ol og vafler i vafloteket. Til slutt står stemningen i taket og det er så trangt at det såvidt er mulig å oppdrive ståplasser. Renault-klubben har skaffet en tidsriktig spolebåndopptaker med like tidsriktig opptak, og den får gå uavbrutt til ut i de små timer.

Vaflene er verd noen bemerkninger. I år var de nemlig grønne! Intensjonen med dette står fremdeles ikke helt klart. Noen mente at de symboliserte 25-års jubileet for måneferden, andre mente at i kombinasjon med gult smør og rødt syltetøy burde de lanseres som "acid wafers" med tanke på tilsvarende jubileum for Woodstock. Men mannen bak røren, Mikrobilregisterets Harald Lunde, bedyret at han opprinnelig bare ville imponere nevøen sin ved å vise fram røra og hevde at det gikk an å lage vafler av dragesnørr!

Undertegnede ble involvert i et ganske så krevende etterpålag i DKW-hytta, og grunnet følelsesmessige rivninger som vi

ikke skal gå nærmere inn på her, forlot jeg hytta skeiv som et egg klokka fem. Lørdag morgen, selv om vertinnen hadde igangsatt de første utkastelsesforsøkene to timer tidligere. Men som redaktør i Norsk DKW Union føler man seg jo litt som en hellig ku, og i troen på at medlemmene ikke tyr til håndfaste overgrep ter man seg deretter. Dessverre.

Den påfølgende morgen var nemlig ikke videre morsom å våkne opp til. Regnet siltet ned, og det fortsatte og fortsatte og fortsatte. Formen var altså ikke 100% på topp heller, og bedre ble det ikke da en svikt i mannskapsplanleggingen betydd at den ene av ti poster måtte kuttes ut. Så dro NDU-formannen ut i felten for å rigge opp strømaggretat til pølsekokingen - med bilnøklene mine gud vet hvor. For han hadde brukt Saaben til et eller annet og var overbevist om at nøklene var levert tilbake til eieren. Det var de slett ikke, for etter panisk leting fra hele staben ble de funnet ved siden av PC-en hans. Nå må NDU-formannen se å lære seg at redaktøren hans for pokker ikke er noen vanlig datamaskin. Nemlig!

Saken var at et par poster ikke hadde blitt lagt ut kvelden i forveien, og plakatene til disse lå i Saaben. Svein Erik Arnesen fra Club Renault Norvége forsøkte i beste menings å bryte opp dørene mens nøklene var vekk, men med det uheldige resultat at låsenomrent ikke lot seg betjene med nøklene etterpå. Jeg tror jeg var på randen til infarkt der jeg sto svettende og dyvåt og fiklet med låsen mens klokka ubønnhørlig nærmest seg starttidspunktet. Heldigvis fant låsene sin gamle form i tide. Verre var det med sjåføren, som nå begynte å nærmee seg segneferdig tilstand.

Arrangørene hadde lagt seg litt i selen for å forbedre fjorårets svake punkter. Løypa gikk utelukkende på asfalt og bilsørsmålene var relativt få. Ungene fikk med egne oppgaver underveis, og fikk også eget premiebord. Alle i bilene ble tilbudd en 3-retters meny underveis, men ble samtidig oppfordret til å se litt smått på det.

Fjorårets startpistol ble derfor byttet ut med servering av forretten: IFA-pastiller. Nå glemte dessverre starteren å informere om at deler av løypa delte trasé med et sykkellop, og dette ga ganske uheldige virkninger etterhvert. Arrangørene var selv ikke klar over dette før løypeleggingen ble utført kvelden i forveien.

Det bar iver i kjent stil med annenhver bil til høyre og annenhver til venstre for å få til tidsriktig møtende trafikk underveis. Ingen av arrangørklubbene "kuppert" oppmøtet, NDU var best representert med 8 biler, GSV hadde 7 og både CRN og NIK 6 hver. Angliaer, Fiater og Minier var godt representert i tillegg til MC-biler og enslige NSU, 2 CV, Kadett og parvis Honda, Hillman og Morris Minor. Men ingen overraskelser i form av sjeldenheter denne gangen.

Første post gjaldt selvfølgelig tre spørsmål om IFA-pastiller, og ellers varierede oppgavene fra å dra kjensel på arrangører til å kunne manøvrere bilen. Løypa var ganske kupert, og ispedd gode råd som "Gir ned, hold pusten og be til Gud" o.l., og til tross for de heftige regnskyllene greide samtlige biler å hangle seg igjennom uten tekniske sammenbrudd. En Fiat 600 ble derimot påkjørt bakfra av en utenforstående bilist.

Men så var det dette med sykkelløpet da. Ringerike sykkelklubb har tydeligvis lettere for å skaffe funksjonærer enn alle Norges småbilklubber tilsammen, og når de utstyres med kamflasjeregntøy og røde vimpler er det nok en del som føler seg litt mer autoritære enn de har godt av. Det var dette som var så synd med TTT-starterens forglemmelse: Det er ikke gitt at alle bilister automatisk viser hensyn til syklende, selv om de kjører veteraner småbiler. En AU 1000 SP dro avsted fra posten ved sykkelløpets startsted med spinn og flerr, og en av sykkelarrangørene mistet besinnelsen og tok peiling på en liten Hillman som var på vei inn, stakk armene inn gjennom vinduet og tok kvelertak på sjåføren, vår bilgate mediakjendis Bjørn "Ausjen" Johannessen. Nå mister ikke Ausjen fatningen så lett, og syklisten roet seg heldigvis raskt, men istedet for å ta kontakt med TTT på Vik for å gi DKW-kjøreren en reprimande sender han et par bavianer med enda flere røde vimpler til nærmeste veikryss, hvor flere TTT-deltakere blir fysisk hindret i å nå posten.

I bunn og grunn kan man kanskje si at dette er TTT-arrangørenes egen skyld, men når kommunikasjonssvikten mellom oss er et faktum og det er for sent med løypeendring og omarbeidelse av papirene, så må vi la det stå til og sette lit til deltakernes vurderingsevne. Når så dette også svikter, er det lite vi kan stille opp med annet enn å utøve formynderi med startnekt for vedkommende kjører til neste års arrangement. Det ønsker vi ikke å gjøre, men av hensyn til TTTs renommé på sikt er det klart at vi ikke kan tillate gjentakeser av slikt bajasseri. Nå skal det tilføyes at en Wartburg-kjører var et enda dårligere eksempel på bilkultur, og i dette tilfellet ble bilen, som var utlånt, kjørt halvveis i filler. I motsetning til i DKW-kjørerens tilfelle er det her ikke tvil om at grunnlaget for startnekt er til stede. La oss slippe å få miljøet vårt plaget av slikt utenforstående råner i framtiden, takk!

Tvangsomkjøringene medførte endel problemer med rettferdig poengberegning etterpå. Vi var nødt til å gjøre et skjønn etter resultatene på andre poster. Imidlertid var det også en langt hyggeligere grunn til at utregningen ble vanskelig gjort: Det viste seg at flere sjåfører hadde byttet biler i anledning løpet! Bare for å prøve noe nytt, og en slik gjensidig tillit sier jo det meste om den joviale grunnstemningen i TTT. Vanlig i andre gammelbilløp er det ihvertfall ikke, særlig ikke på tvers av klubbene.

Pølsekokingen (hovedretten) ble muliggjort av et totakts DKW-aggregat som var blitt montert på Hønefoss i 1942. Stedet lå i sin tid snau 350 meter fra hvor maten ble utdelt. Med opp til tre pølsjer pr. deltaker/passasjer og rikelig med potetstappe ble de fleste godt forsynt.

I mål ble desserten utdelt. Bernhard Bottolfsen A/S holdt børnebær, og med vaniljesaus over ble tre-rettersen fullkommen. Retten ble forøvrig kalt "mikrokaloribomber i termosifonkokt saus".

Som vanlig ble det avstemning over de gjeveste bilene mens de sto på parc fermé i målområdet. Etterpå gjorde vi en vri så og si på sparket for å korte ned ventetiden mens resultatene ble regnet sammen: Amcar-folket synes jo det er stas å cruise gjennom hovedgatene i alskens norske tettsteder, så det ville jamen vi prøve også. En kortesje på 15-20 biler ble linet opp og bega

seg deretter ut på det ikke programfestede "Chicken Falls Street Cruising". De innføde i Hønefoss var neppe klar over ironien, men deltakerne hadde det ihvertfall passelig gøy.

Mens grillen sto og godgjorde seg var det premieutdeling, og ungene fikk først. Vinneren fikk gullkrone på hodet, de fire neste meterhøye Donald-plakater, og alle sammen fikk sukker-tøystenger fra den engelske DKW-klubben. Så var det høytlesning av de beste limerickene i diktekonkurransen, og så kom premiering av car of the show, beste bil i fem klasser, eldste bil, minste bil og lengste reisevei på egne hjul. Øistein Getz fra Drøbak vant tre av klassene med sin DKW F7 cabrio-limousine fra 1937, og siden hver og en av dem kvalifiserte til en fruktkurv var det heldig for ham å ikke ha med baksetepassasjerer denne gangen. Minste bil-premien sto mellom to 175 ccm Heinkeler, og selv om eieren av den ene mente han hadde den minste fordi fordøra var bulket inn, så ble premien delt. Lengste reisevei sto en NSU Sport-Prinz fra Nord-Trøndelag for, med 539 km. kjøring hver vei til treffet.

Vinneren av løpet ble Øistein Lid fra Oslo i Tom Eidesens Saab 96 1961, og han fikk årets ledertøye og bilalarm. Nummer to og tre fikk hver sin Danmarkstur for to personer, og resten fikk forsyne seg fritt fra premiebordet etter tur. For GSV var det hyggelig å kunne hevde seg helt i toppen etter å ha hatt flere "nesten-år", men poengsummene var så tett som de kunne bli opp i toppen - se førovrig resultatlista.

Etter denne forsøksvis høytidelige seremonien slapp folk løs på grillene inne i teltet. De fleste virket glade og fornøyde selv om det ble trangt, men trengselen forsterket bare det sosiale og mange nye bekjentskaper ble knyttet på denne måten utover kvelden. Og som vanlig ble det sent. Svært sent. Men det hører liksom med, selv om det i år ble vel uggent å sitte ute.

Søndagens fellesfrokost markerer alltid den myke landingen på TTT. Etter det gjør en lurt i å pelle seg hjemover dersom man ikke vil bli shanghaiet til oppryddingsarbeid. Dette er nemlig ganske omfattende fra å rydde løype, fire telt, bære bruskasser og rengjøre lokaler til å plukke sneiper og pistasjnøtteskall fra gressmatta.

Oppsummeringsvis kan vi fastslå at TTT nok en gang ble en suksess, og at grunnlaget for et rekordtreff i 1995 så avgjort er til stede. Litt betenklig er det nok at standarden på bilene begynner å bli i høyeste laget gjennomsnittlig sett: Vi tror det er viktig å få med mer brukspregede og nyfunnede kjøretøyer for å kunne ivareta TTts upretensiøse preg. Men fremfor alt trenger vi fler folk og gjerne flere klubber på arrangørsiden, og vi spør oss selv: Når skal Norsk Mini Cooper Klubb, Norsk Fiat Register, Nordisk Morris Minor Klubb, Norsk Citroën 2CV Klubb og for den saks skyld Norsk Veteranvogn Klubb våkne til bevissthet? Hittil har klubbstyrrene ikke vist livstegn, men flere og flere av medlemmene deres kommer....