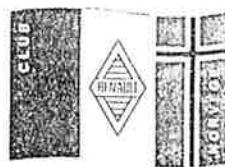


# CRN

CLUB RENAULT NORVÈGE



BULLETIN 3-98



**CRN Bulletin**  
**Nr 3-98**  
**13. årgang**

Redaktør:  
Asgeir Larsen

Redaksjonens adresse:  
CRN Bulletin  
Postboks 3482  
9003 Tromsø  
e-mail: [asglars@online.no](mailto:asglars@online.no)

Opplag: 370

Ettertrykk tillates hvis kilden oppgis.

Deadline for neste nummer av  
Bulletinen er fredag 4. september.

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

**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, Bærum Postterminal, mob 900 87 696
Kasserer:	Olaf DanielSEN, Strindheimvn 6, 7045 Trondheim, tlf 73 90 58 76
Redaktør:	Asgeir Larsen, Pb 3482, 9003 Tromsø, tlf 77 61 96 42
Delekoordinator:	Jan Urke, Hjortevn 43, 2030 Nannestad, tlf 63 99 70 95
Styremedlem:	Egil Otter, Ribstonvn 41, 0585 Oslo, tlf 22 15 49 69

Klubbens adresse er:

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

**Innhold**

	side
Redaktørens hjørne	3
Prøveskilt	5
Jubileumstreff i Paris	6
Intervju med Marcel	
Renault	13
Renault i Norge 1946	16
CRNs treff på Rokosjøen	20
Info fra LMK	21
Gule trafikkskilt	21
Bilmarkedet	22
Skandinavisk treff	27
Ny bok om Renault	27
Strømmenløpet	28
Håndbøker selges	29
Oslo Motorshow -98	30
Har du en Lillebror?	30
Motormuseet	31
Kalender	31
Vrom	31
Boutique	32

**Redaktørens hjørne**

Sommeren har vært god her nordpå! Det er grunnen til at dere har måttet vente på dette nummeret av Bulletinen. Men nå er den kommet i rette hender ser det ut til.

Dette nummeret skiller seg ganske kraftig fra de tidligere i og med at det er et større antall sider som er i farger. Det er også på sett og vis det første nummeret i en serie med "tema-utgaver". Dette nummeret er i stor grad viet til markeringen av 100 års-jubileet. Senere "tema-utgaver" ser jeg for meg at blant annet vil ta for seg spesielle Renaultmodeller. Neste tema vil være Renault 4. I den forbindelse er jeg svært interessert i å få materiell som kan brukes.

Dette kan også bli siste utgave med fargebilder på en stund. Dette skyldes at jeg til nå har fått ordnet trykkingen av fargesider svært billig. Nå kan det være at denne muligheten forsvinner. Skal vi betale markedspris for fargetrykk blir det for dyrt.

Sommeren 98 vil blant oss Renaultentusiaster bli stående som en stor sesong. Med stortreffet i Paris og en gedigen markering av 100 årsjubileet som et høydepunkt, vil de fleste huske denne sesongen lenge. Et vellykket treff ved Rokosjøen, og mange andre arrangementer i inn- og utland, bak oss, og med høstens treff fortsatt foran oss, ser dette ut til å bli

en like travl sommer som tidligere år. Neste store treff er Treff Til Tusen, 14.-16. august braker det løs i Ytre Enebakk. Her vil småbil-entusiaster fra hele østlandet kjempe om årets gule "ledertrøye". Enten vi kjører 4CV, Heinkel, Fiat 600, Wartburg eller en annen bil med motor under 1000ccm er vi alltid like velkomne. Dette er et av sommerens desidert triveligste treff. For de av dere som ikke har vært der før, og har muligheter til å dra dit, kontakt Magne Ludvigsen, tlf 901 12 884 (kveld).

Stoff til Bulletinen er stadig like velkommen. Noe har jeg fått inn, som ikke er brutt enda. Det kan ta litt tid før innsendt stoff kan sees på trykk. Dette skyldes ikke mangel på vilje fra min side, men derimot at jeg forsøker å få variasjon i innholdet i bladet.

Nå nærmer vi oss med stormskritt august, og dermed mørkere kvelder. Du har sikkert som jeg oppdaget ting ved bilen i sommer som bør utbedres. Selv har jeg et baksete som venter på en total fornyelse. Det er en jobb som kommer til å fylle mange mørke høstkvelder.

Medlemsmatrikkelen er nå på det nærmeste klar. Har du endringer, send dem inn snarest. Den vil bli utsendt i slutten av august.

# Lillehammer-løpet 1998



Lillehammer Veteranvogn Klubb inviterer med dette til Lillehammersløpet lørdag 15. august med start kl. 10.30 fra Sportsplassen midt i byens sentrum. Løypa er ca 60 km lang og kjøres i begge retninger. Startkontingenent kr. 200 inkluderer lunsj til to og 10 l bensin, pluss løpsplakett.

Løpsfest og overnatting er lagt til det sørpregede Bræseth hotell midt i Lillehammer sentrum. Løpestesen lørdag kl. 19.30 med koldtord kostet kr. 195 pr. person (gratis for barn under 3 år, og barn opp til 12 får halv pris). Overnatting pr. person i dobbeltrom kr. 300 - 375. (enkelrom tillegg kr. 150). Hotellet disponerer også parkeringsplasser innendørs.

For rombestilling: Ring til 61 26 95 00 og oppgi "veteranløp-deltakelse". Antall rom vi disponerer er begrenset - så ring nu!

For påmelding: Innbetaal startkontingenent på kontor 7262 20 13 240 02 sendes LVK-postboks 1106 Skurva, 2601 Lillehammer. Oppggi navn, deltakere, antall Løntrøp du har kjørt, merke og årsnøttel på nærmeste 54-441.

**Velkommen til Lillehammer!**  
**Hilsen LVK og Norske Shell**

**Delemarked på  
Birkeland, 22. august 1998.**

Agder Motorhistoriske Klubb avholder delemarked i Birkeneshallen på Birkeland, lørdag 22. august.

Birkeland ligger ca. 13 kilometer fra Lillesand på Rv.402 og ca. 24 km fra Timenes-krysset hvor avkjoringen mot Kjekkv-Birkeland går på Rv.41. I Birkeland er avkjoringen til markedet skiltet.

Delemarkedet åpner dorene for selgerne kl. 0600. Publikum må vente til kl. 0900. Stand-leie for et området på ca. 3 x 4 meter koster kr. 50,- Bord og tilhengere tillates ikke i hallen, men ikke bil. Selgerne må selv sørge for salgsbord og beskyttelse av gulvet.

Nærmeste overnatningssted er Birkeland Motell, tlf.: 3727-6833. Nær Lillesand ligger tre Campingplasser med hytteutleie: Moglestu Gård, tlf.: 3727-0702 og Tingsaker Familiecamping, tlf.: 3727-0421, Trydal Camping og Hytteutleie, tlf.: 3727-1434.

Kontaktpersoner:  
Olav Ljosdal, tlf.: 3815-6737, Rolf Stranger, tlf.: 3796-1777,  
Terje Langen, tlf.: 3804-3134, Gunnar Svenn Nygård, tlf. 3727-8140.

## VETERANBILSKILT

**C-27214  
LEIEVOGN.**

**Jeg kan levere gamle  
typer skilt med riktige  
tall og bokstaver.**

**Kr. 175,- pr. skilt.**

**"Leievogn"- "Rutevogn"-  
"Drosje": Kr. 45,- i tillegg pr.  
skilt. Buet skilt for MC-  
forskjerm: kr. 90,- i tillegg  
pr. par.  
Bestilles fra:**

**KJELL WANG-HENRICHSEN  
BREDES VEI 2 B 1088 OSLO**

## Prøveskilt

Fra 1. juli ble det noen endringer i reglene om prøveskilt. Den endringen som i første rekke vil merkes for oss er økningen i pris. Nå koster det kr 100,- p.r. døgn for å leie prøveskilt.

Andre endringer er at den enkelte trafikkstasjon kan nekte å utstede prøveskilt hvis de tror at de vil bli misbrukt. Dette går spesielt på hyppig bruk av prøveskilt på samme kjøretøy.



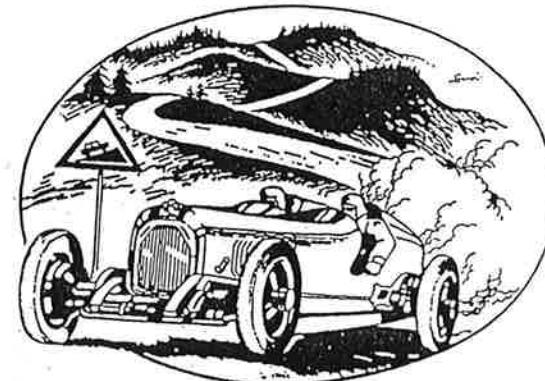
**EKEBERG-  
MARKEDET**



**Veteranbil delemarked på  
Ekeberg Camping, Oslo  
Lørdag 19. september 1998**

**Med ca. 700 stand!  
Av de fleste betegnet som  
Nordens største og bestel  
Gratis adgang!**

- \* Fredeig tilføring fra kl. 18.00.  
(tilføringssgebyr fredag kr 100,-)
- \* Lørdag åpnes portene før kl. 08.00.
- \* Kr. 300,- for stand. Ingen påmelding.
- (Kabatt for medlemmer av NVVK).
- \* Egne felt for bilrelatert, lepper og klubber.
- \* Veteranskilparkering/veteranbilsalg (bare biler)  
older enn 30 år kr 50,- hele dagen.
- \* Salg av poser, varer, kaffé og brus.
- \* Ingen utkjøring før kl. 14.00!



**Arrangør: Norsk Veteravogn Klubb, tlf. 22 95 04 60, fax. 22 95 09 60.**

# Jubileumstreff i Paris, 8.-10. mai

Av Asgeir Larsen

Endelig var det klart for årets store treff i Paris. Vi kom fra store deler av verden for å være med i et av de største Renaulttreflene i historien. Over 700 biler var påmeldt!

For mitt vedkommende ble det en lang tur ned. Med avreise fra Tromsø en uke før treffet startet var jeg rustet for det meste. Selv kjettinger var med i bagasjen. Snøføre over Saltfjellet kan forekomme i begynnelsen av mai Turen gikk



Sno på Saltfjellet

strålende i min 1975 R12 TS. Med blant annet et hyggelig stopp hos våre nederlandske venner ble det hele en god ferietur.

Vel framme i Paris traff jeg flere nordmenn. På campingen i Bois de Boulogne var det allerede en liten delegasjon av skandinaver. Dessverre hadde koordineringen

mellan de skandinaviske klubben vært dårlig. Folk bodde spredt over store deler av Paris. Dette førte til at vi skandinavene ikke hadde noe samlingssted. Derved uteble dessverre noe av det sosiale aspektet med treffet.

Fredag ettermiddag og lørdag var det registrering inne på fabrikkområdet. Lørdag og søndag var tettpakket med spennende program.

Jeg ba flere av de norske deltagerne om å skrive noen ord om deres erfaringer fra turen og treffet. Egil Otter og Vidar Nyen fulgte oppfordringen og skrev noen ord.

Egil Otter: "Som kjent jukset jeg ved å kjøre Lagunaen via Göteborg. Følgelig vet jeg lite om hvilke viderverdigheter som måtte ha oppstått med gammelbilene enten det var på nedtur

eller på opptur. Jeg vet at veteranen - i dobbel forstand - Roy Bjørndal kjørte 80 mil i ett strekk nordover på autobahn med flatt jern uten at bilen protesterde med det minste fusk.

Selv brukte vi snaut åtte timer med mat og to tankfyllinger hjemover på søndagen til Kiel. Det gikk med andre ord styggfort, men lovlige.

Arrangementet var meget godt gjennomført fra klubbens hånd. At alle papirer var riktig sortert og utlevert uten kaos var en prestasjon. Det var stiltfullt at alle funksjonærer hadde uniform og var voldsomt imøtekommende - i hvert fall slik jeg opplevde dem. 100-200 Renaultmennesker må ha vært i arbeid både før og under evenementet. Full honnør til C.A.R.

At vi var på historisk grunn var morsomt, men unektelig var fabrikkområdet og de gamle produksjonshallene triste. Det ga et konkurstruet inntrykk, noe som jo Renault ikke er truet av. Imidlertid var det enorm plass til alt og alle. Så stor at det var lett å overse deler av utstillingen. Det er forståelig at messingbilene fikk stå innendørs, men det ble liksom verdener og "klasseskille" når vi med 50-60-modeller sto et annet sted. Apropos avstand; mulighetene for mat og drikke var stusslige saker. Og vi gikk og vi gikk og vi gikk...

Gallamiddagen som dessverre få deltok på var visst gedigen med syv retter +++.

Kjøreturen ut til Technocentre ved Versailles var visst lettere fiasko fordi man ikke fikk slippe inn. Å bare kjøre rundt huset er ikke spesielt artig når forventningene er skrudd opp.

En annen eiendommelighet var deltakerskiltene som ikke fortalte HVOR jubileet fant sted. Det sto ikke Paris, men Zürich på skiltet. Helheit når nettopp et slikt skilt er

viktig samleobjekt, nærmest et trofé når man har kjørt minst 200 mil. Å måtte reklamere for forsikringselskapet Zürich -- som til og med er sveitsisk -- når man har vært i Paris er irriterende.

Hotel Paris i Rue de Paris var et hyggelig og renslig sted til rimelig pris. Lett å huske selv etter mye rødvin, skumle steder og Metrokjøring i gal retning. Mange valgte hotellet, og noen flyttet fra campingen i Boulogneskogen til hotellet. Det hadde vært triveligst om alle hadde bodd samme sted. Det bør vi få til når Renault runder 200 år."

Vidar bidrar med litt mer info om reisen ned og opp:

"Vi var ni biler med Kielferga på tirsdag, og turen gikk nedover med overnatting i Nederland før vi var i Paris på torsdag ettermiddag.

Alt gikk bra, bortsett fra at Caravellen til Trond Hagen ville ha noen stopp. Vannet fra ekspansjonsglasset måtte til stadighet fylles over på radiatoren igjen. Vi holdt stort sett følge nedover helt til Paris. Bachke i Fuego mistet vi ved grensa til Nederland, mens Knut og Roy i Dauphin ble borte en stund. Det var vi andre som kjørte feil.

På fabrikkområdet hadde vi kanskje håpet på noe mer fra fabrikken sin side. Vi fikk kjøpt diverse Renault-artikler, plansjer, pins, modellbiler og håndbøker. Restlageret av hånd-

bøker på skandinaviske språk ble for øvrig kjøpt med hjem og vil bli solgt på treff og gjennom Bulletinen.

Hjemreisen ble litt splittet Vidar Nyen og Knut Nøkleby kjørte via Luxembourg og Moseldalen. Jan Berntsen hadde også den ruta. De fleste andre kjørte via Nederland. Vi telte sammen på båten hjem, og fant ut at Paris hadde hatt besøk av 18 biler fra Norge."

En stor takk til både Egil og Vidar for sine bidrag.

Som det fremgår her var det er treff som arrangementsmessig var bra, men med store muligheter for forbedringer på enkelte områder.

Av programmet var det kjøreturen til Technocentret og Versailles på lørdag, og paraden på Champs-Elysées på søndag som var det helt store. Turen til Technocentre var en skuffelse ettersom vi ikke kom inn, men stoppen som var lagt til en parkrett ved slottet i Versailles var kjempeflott. Her ble alle bilene samlet på begge sider av en kjempe allé. Her kom bilene virkelig til sin rett. Det var satt av tid, slik at vi kunne ha god tid til å studere bilene, samt spise en god lunch, og enda få sett litt på slottshagen. Noen tok seg også en tur inn i slottet. Det tok

imidlertid lengre tid enn planlagt, og bilen til Trond Hagen var den eneste som sto igjen når vi dro. Da var det flere frustrerte funksjonærer som løp og lette etter nordmennene som da var mer interessert i Solkongens bolig enn gamle Renaulter. Paraden på Champs-Elysées var en stor opplevelse for oss som så på, og en enda større for de som deltok. To

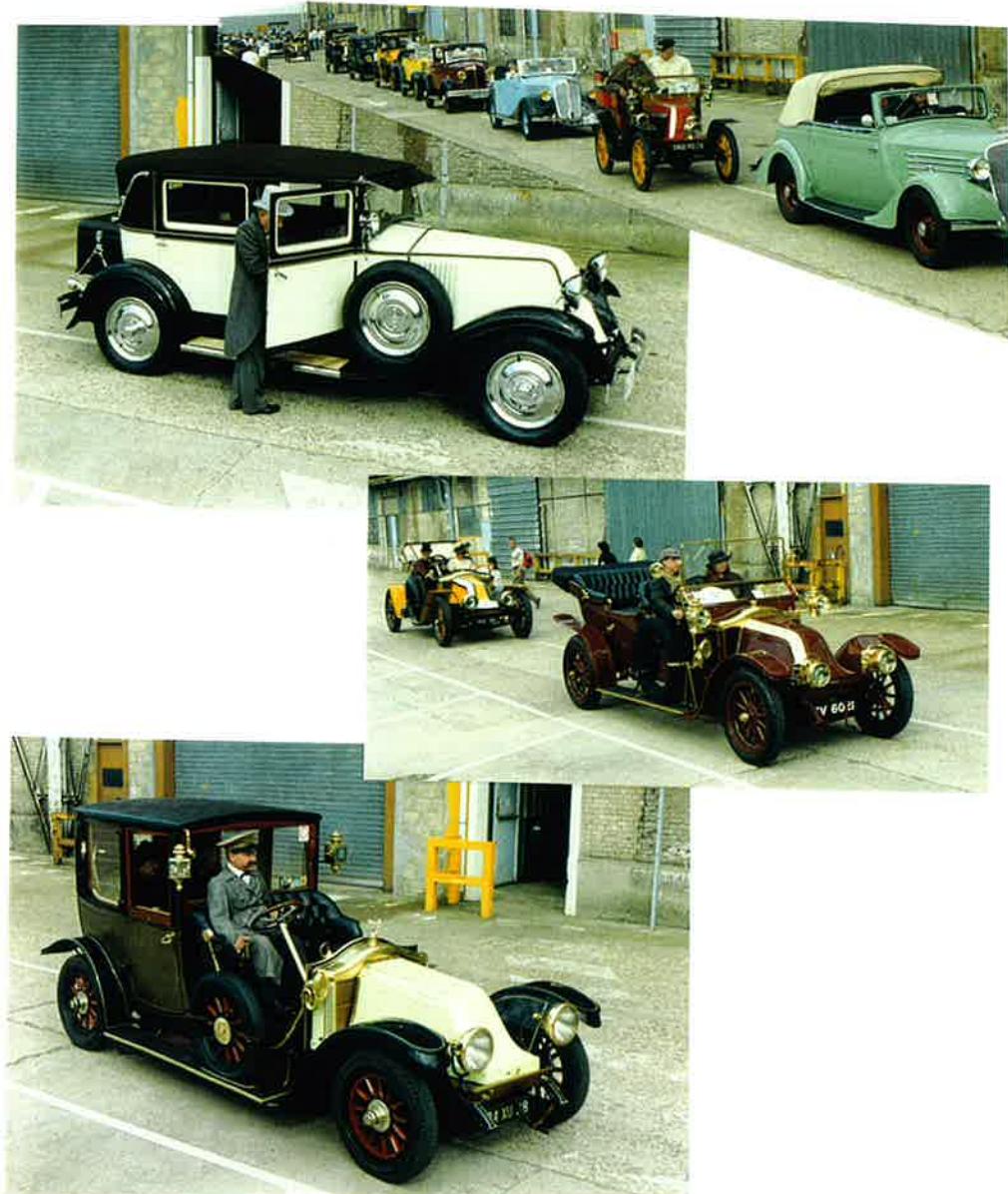


*Hjemreisen planlegges*

av feltene var forbeholdt deltagerne på treffet, og bilene kom kontinuerlig i to timer. Det var masse folk langs gata som applauderte og ropte til sjåførene.

Hjemturen min gikk også fint. Etter nok en uke i Paris og en i Nederland var jeg hjemme i Tromsø igjen i slutten av mai. Turen på totalt 7600 km gikk problemfritt med unntak at jeg måtte bytte plugger og børster til dynamoen. Ikke dårlig av en bil som ble hentet ut fra den lokale hoggen noen måneder før avreise!

## Bilder fra treffet i Paris



## Bilder fra treffet i Paris



## Bilder fra treffet i Paris



## Bilder fra treffet i Paris



12

## Et intervju med Marcel Renault

### Paris – Wien: Vinnerens inntrykk.

Fra boken "La grandiose et meurtriére course Paris – Madrid 1903" av Jean-Robert Dulier. Til norsk ved Tom Eidesen. Intervjuet er noe forkortet.

I 1901 presterte Louis Renault å komme inn som nummer åtte totalt i Paris – Berlin-løpet, da han med sin 19 hk "voiturette" slo alle bilene i den lette, og en god del av vognene i den tunge klassen. Paris – Wien-løpet skulle bli en enda større triumf for broren Marcel; han stilte i en vogn i den lette klassen – for øvrig den første bil av denne klassen som ble konstruert av Renault-brødrene – og vant det store internasjonale løpet foran ikke bare de øvrige i klassen, men også foran samtlige biler i den tunge klassen. Broren Louis, som var i tetgruppen, lå an til å understreke denne triumfen ytterligere ved å ta andre plasser da han ved et uhell, og mens han lå blant de fremste, ble han påkjørt av en annen konkurrent like før en tidskontroll.

Vi fant ut at Marcel Renaults seier i årets viktigste løp fortjente et lengre intervju med seierherren. Brødrene Renault stilte seg velvillig til vår disposisjon.

-"Om jeg fremdeles husker inntrykkene?", uttaler Paris – Wien-vinneren. – "I hvert fall vil jeg alltid sitte med inntrykk fra et løp på veier som var forferdelige, vanskelige og

farlige. Og fra mitt triumf-inntog i Wien midt i en entusiastisk folkemengde. Dagen etter løpet delte jeg for øvrig mine inntrykk fra dette ville rittet med en av Deres kolleger fra "Le Figaro", og jeg synes det er vanskelig å komme tilbake til temaet nå, fem måneder etter."

-"Hadde De forventet denne seieren?"

- "Ja og nei", svarer Hr. Renault. "Hvis jeg tør være ubeskjeden nok til å si det, så hadde nok tanken på at jeg eller min bror skulle komme først til Wien streifet oss. Dette fordi vi visste hva bilen var god for; vi hadde prøvet den ut ti, ja, hundre ganger på de dårligste veier. Vi hadde kjørt over de farligste veikanter i full fart uten at noe forskjøv seg, uten at komponenter gikk i stykker eller kom ut av justering. Vi trodde også at vi kunne greie å vinne fordi vi har vært vant med å lykkes siden vi begynte med billøp. Vi hadde frem til da hatt kontinuerlige og ikke ubetydelige seire som Paris – Toulouse, Paris – Bordeaux, Paris – Berlin og Circuit du Nord, bare for å nevne de ferskeste."

- "De kjenner jo til hvordan det hele startet; med den knøttlille "voiturette" fra 1898, som ble bygget i et like lite verksted, og hvordan publikums gunst har fulgt

oss skritt for skritt siden da. Våre første løpsseire ble oppnådd i 1899. Disse førte til en rekke bestillinger, som tvang oss til å bygge en mer formålstjenlig fabrikk. La meg også få nevne vår direkte overføring på høyeste utveksling, vår langsgående kraftoverføring med kardang, og bakaksel drevet med kronhjul og pinjong. Alt dette var det vi som sørget for å tilpasse automobilen, og siden har andre gjort sitt beste for å kopiere oss."

- "Så kom 1900 med løpet Etampes - Chartres og retur, Vincennes-konkurransen, samt løpet Paris - Toulouse og retur, som representerte gjennombruddet for våre "voiturettes". Enda et skritt ble gjort i Paris - Bordeaux-løpet i 1901 da våre fire "voiturettes", som startet med to minutters mellomrom, kom gruppert i mål mindre enn 20 minutter fra hverandre og tok de fire første plassene i "voiturette"-klassen (dvs. småbil-klassen, forf. anm.). Til slutt var det Paris - Berlin der min bror Louis kom inn på en 8. plass totalt og slo samtlige biler i den lette klassen, alle motorsyklene og en god del av bilene i den tunge klassen. 1902 er jo nesten dagsaktuelt, og Circuit du Nord og Paris - Wien er for nære i tid til at jeg behøver å komme nærmere inn på dem. Jo desto lettere forstår jeg at vi hadde tro på at Paris - Wien kunne bli en triumf for oss:"

- "Så, hva med Paris - Madrid?"

- "Å hå! Paris - Madrid er ennå et stykke unna, min herre! Vi har så vidt begynt på de bilene vi skal stille opp med, og likevel vil De ha våre inntrykk! Det er vel å gå litt fort frem. Selv om Paris - Madrid interesserer oss i høyeste grad, så har vi for øyeblikket andre og større bekymringer. Paris - Wien ble nemlig langt mer enn en vanlig seier for oss. Fra bilinteresserte i Frankrike, som har fulgt oss siden vi begynte, og fra utlandet der vår lange seiersrekke har vakt oppmerksomhet, er det nemlig kommet inn en så stor mengde bestillinger på biler at vi først må koncentrere oss om å effektuere disse. Til tross for byggingen av nye og større fabrikker, samt innkjøp av enda mer moderne maskiner, er det så vidt vi klarer oppgaven. Og dette til tross for, som De ser, at det tilkommer stadig flere bygninger og maskiner. De fem menige og korporalen som startet det hele i 1898 er blitt til et helt armékorps, og selv om dagens generalstab kan disponere noen få sekunder til tankevirksomhet, så er mannskapstilgangen knapt tilstrekkelig, i tillegg til at ekserserplassen allerede er blitt for trang. De forstår sikkert at Paris - Madrid, selv om løpet er interessant, nødvendigvis må komme i annen rekke for oss i disse tider. Men frykt ikke: Innen 24. mai skal vi ha funnet tid til å bygge ferdig de vognene som vi skal stille opp med, og med mindre hellet svikter oss, skal vi også øke premiesamlingen gjennom

en god plassering i dette viktige arrangementet".

Med disse ord, og etter å ha ønsket de to sympatiske konstruktorene tallrike nyc scire, forlater vi Renault-brødrene.

\*

Det ble spekulert mye om årsaken bak Marcel Renaults fatale ulykke. Det var ingen øyenvitner til selve avkjørselen, bortsett fra mekanikeren Vauthier, som ikke kunne huske hendelsen etterpå. Bare hjulsporene i grusen fortalte at bilen hadde slingret vilt før den dro av veien. Mannskapet i bilen som Renault ville passere hadde bare registrert at konkurrenten "slapp taket".

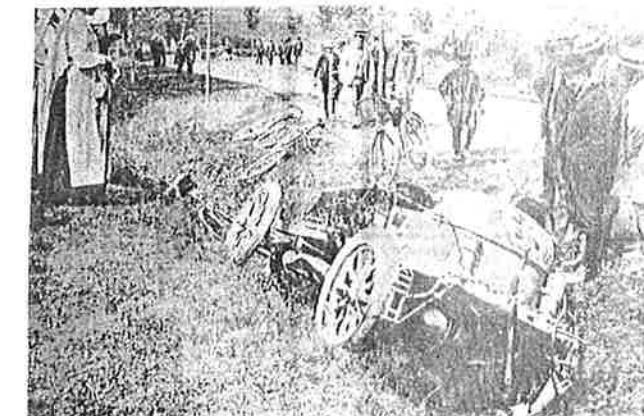
Sikkert er det at Renault-bilene ble ferdige så sent at det ble liten tid til prøvekjøring. Det er også klart at brødrene hadde vært i gjennom et års intenst arbeidspress, og dette kan ha gått ut over Marcel Renaults form og konsentrationsevne i løpet. Punktering var en annen teori.

Renault-brødrene hadde på forhånd blitt enige om å prøve å tilbakelegge distansen til Bordeaux såfort som

mulig, selv om det betyddet å ta store sjanser. Grunnen til dette var at brødrene startet tidlig og dermed hadde mulighet til for å unngå den verste støvplagen. Denne tegnet til å bli ille fordø etappen var svært rask, veiene var tørre og det var spådd sol og varmt vær.

Begge brødrene fulgte planen. Louis holdt hele 112 km/t i snitt mellom Paris og Chartres, og da løpet ble avbrutt, lå han som nummer to totalt.

Marcel startet lengre bak i feltet, og hadde derfor flere konkurrenter å passere. Sannsynligvis inntraff ulykken nettopp som følge av at han var innstilt på å kjøre forbi for enhver pris. Støvet fra Thérys bil har antagelig blendet ham, slik at



Vraket av Marcel Renaults bil etter ulykken som kostet ham livet.

svingen ved Couhé-Verac kom fullstendig overraskende på ham etter 30 miles kjøring på full gass på tilnærmet snorrette veier.

## RENAULT I NORGE 1946

av Tor Ivar Volla

Etter krigen gikk det tungt å få bil-markedet på føte igjen. De fleste bilfabrikkene hadde blitt påført store bombeskader, og den enkleste måten å få tak i fremstillingsmaskiner på var å reparere de gamle. Bilene som ble produsert var en smule oppdaterte førkrigsmodeller.

En pressemelding fra mars 1946 lød: "Den franske regjering har godkjent en forhøyelse av de franske bilpriser. Citroën og Peugeot skal forhøye sine priser 20 pst. og Renault 24 pst."

Nei, det var ingen spørk å drive bilfabrikasjon i Frankrike på denne tiden. I juni sto følgende å lese i Motorliv:

"Den franske bilindustri har som mål å fabrikere 100.000 kjøretøyer i 1946, og 2/3 av disse skal gå til eksport. Renault framstiller 300 biler per måneden mot 3500 før krigen. Citroën 900 nå mot 9000 før krigen. Peugeot-fabrikkene, som før krigen leverte 60,000 biler i året, håper å komme i gang i august. Simca-fabrikkene er nå reorganisert og har så vidt begynt produksjonen av de franskbygde Fiat 1100 og 500. Den franske bilindustri arbeider meget tungt av mange grunner. For det første er det stor mangel på råmaterialer, og hertil kommer store bombeskader og mangelen på de arbeidsmaskiner tyskerne tok til Tyskland."

Denne meldingen ble i august fulgt opp med:

"For å skaffe Frankrike utenlandske valuta har produksjonsministeren bestemt at hele bilproduksjonen i 2. kvartal 1946 skal eksporteres. 90 prosent skal gå til utlandet og 10 prosent til de franske kolonier."

Renaults viktigste eksportmarkedene i første halvår 1946, var Belgia og Sverige.

Trafikkbildet i Frankrike fikk norske lesere et inntrykk av i september:

"Blant de privatbiler som for tiden er i bruk i Paris er det mange som virkelig er antikviteter. Men i Frankrike utnytter man også bilen mye lengre enn f.eks. i USA og England. Mange av disse gamle biler, noen er over 20 år gamle, ser riktig nette og velholdte ut etter en "make up". I parisertrafikken forekommer også en god del meget små elektriske biler, som for det meste er hjemmegjorte."

"Det ser ut som Frankrike vil gå tilbake til drosjer av små-biltypen. Den siste nye drosje i Paris er bygd på et Renault Juvaquatre understell. Bilen veier i alt 680 kg, hvorav 420 kg er for understellet og 260 kg for lettmetallkarosseriet. Ak-selavstanden er 2,28 meter, total lengde 3,8 meter og bredde 1,76 meter. Bensinforbruket er 0,9 liter pr. mil."

Samme måned ble den første nybilprisen på etterkrigs Renault oppgitt: Kr. 9.065,- for en N.F.K.4. Sannsynligvis var dette et nyttekjøretøy, en kategori som nå dominerte Renault-produksjonen helt. I oktober fortalte en ny pressemelding: "Renault-fabrikken framviste på årets Lyon-messe bl.a. tre nye traktorer, 18 - 25 HK av modell 304 E, som ble omfattet med stor interesse."....

Men samtidig var det litt optimisme å spore i: "Fra et januarsiffer på 597 biler har Frankrikes bilproduksjon stadig øket fra måned til måned. Resultatet for mai måned var 2336 personbiler. Fredsproduksjonen var gjennomsnittlig 15,200 pr. måned."

Samtidig holdt svenskene sin første bilutstilling etter krigen i forbindelse med St. Eriksmässan i Stockholm. Herfra skrev Norsk Motorblad:

"Renault utstilte en 1.200 kgs. lukket "bulldogg" varevogn av meget tiltalende konstruksjon. Motoren er en 4 syl. 48 H.K. med 2.383 liter cylindervolum, gearkassen har 3 hastigheter forover og bremse er hydrauliske. Største hastighet er 85 km. pr. time, og bensinforbruket oppgis til 1,4 liter pr. mil.

Karosseriet er av stål. Vognen er egnet for all round transport, og kan like godt brukes på landevegen som til bytransport.

Renault utstilte også en vanlig 430 kg. lukket varevogn, en 2 tons "bulldogg" lastevogn med 4 syl. 50 H.K. motor, samt 2 små personvogner som forøvrig ikke frembød på noe vesentlig nytt."

Og videre: "Den franske bileksport til U.S.A. har tatt til igjen etter krigen. Den første sending med Renault-biler er ankommet til New York. Ifølge et amerikansk biltidsskrift ble de solgt "like hot cakes". Det er tydelig at Frankrike speulerer i den bilnød som hersker i U.S.A. Det meldes videre at disse biler selges billigere i U.S.A. enn tilsvarende engelske biler."

Her i Norge hadde A/S Autoimport riktignok ingen nye Renaulter å by på, men verkstedet i Ruseløkkveien i Vika holdt likevel butikken flytende. Og i midten av 1946 begynte de å reklamere med at de var medlemmer av Automobil-verkstedenes Landsforbund.

Helt mot slutten av året kom det imidlertid tegn fra Frankrike som tydet på at Renault lå klar i startgropa på personbilsseieren. Motorliv skrev fra Paris-utstillingen:

"Det er ikke stort å si om vognene fra Frankrikes 3 store bilfabrikker, da de i alt vesentlig var lik 39-modellene. Men Renault viste noen interessante fotografier av en ny modell 4CV som skal komme på markedet neste sommer. Denne vognen har ikke mye til felles med de tidligere utgavene av Renault. Motoren er plassert bak, og følgelig er hele vognen blitt en nykonstruksjon. Alle hjulene er individuelt avfjæret, og bakhjulene må pendle med svingakslene, slik som på Mercedes."

Den vannavkjølte motoren, som utvikler 19 hk. ved 4000 omdr. skal ha et bensinforbruk på 0,6 l. pr. mil, og det høres lovende ut. Vognen skal bli billigere enn den billigste modell Renault hadde tidligere."

Norsk Motorblad nevnte for sin del ikke at 4CV bare ble vist på bilder. Dette bladet skrev:

"Renaults nye lille 4-sylindre 760 ccm som utvikler 19 hk. ved 4000 omdr./min. har motoren plassert bak. Hjulene er individuelt opphengt, og det er ikke anvendt separate chassis. Brenselforbruket oppgis til 0,6 liter pr. mil, og det antydes en topphastighet på 90 km. pr. time. En beregner at serieproduksjonen vil kunde komme igang i midten av neste år."

Først i desember 1946 kom de første etterkrigs Juvaquatre til Norge. Samtidig ble de første bildene av den kommende 4CV vist for første gang i Norge, og siden denne artikkelen er så fattigslig illustrert, gjengir vi presentasjonen fra Norsk Motorblad i sin helhet på neste side.

Registreringsoversikten for Renault i Norge 1946 så slik ut:

	Nye personbiler	Bruktsimport personbiler	Nye lastebiler	Bruktsimport lastebiler
Januar	2	1	1	24
Februar	1	2	1	29
Mars		3		26
April		2	1	28
Mai	6	4		23
Juni	4	8		27
Juli	1	6		41
August	10		3	38
September	13	5	7	28
Oktober	5		1	16
November	22		14	13
Desember	24		8	10
Sum	88	31	28	293

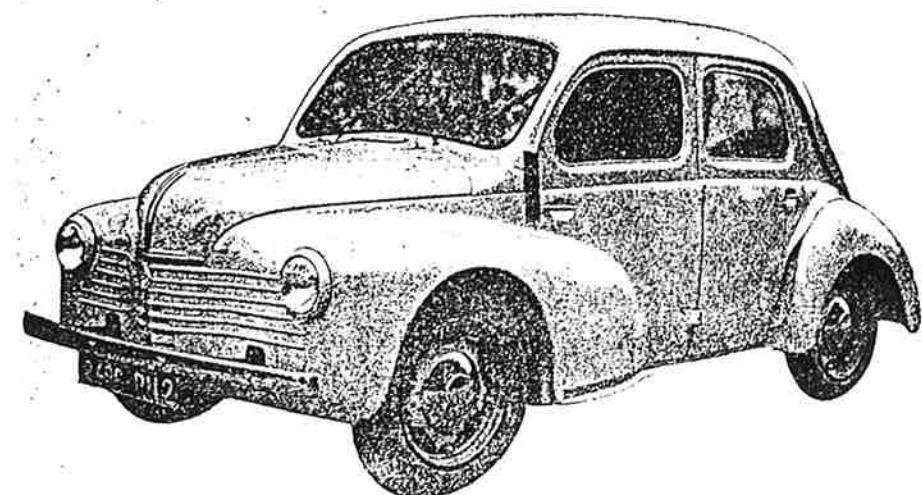
I tillegg ble det tatt inn 3 Renault-busser dette året.



## Nye retningslinjer innen bilfabrikasjonen i Europa?

Franskmenne går inn for en delvis amerikanisering i karosserilinjene ved nykonstruksjonene, men med småvognskonstruksjonens mange og gode egenskaper.

Bildene viser den nye karosseriutformingen. Linjene er amerikanisert. Karosseriet er bygget helt ut, altså ingen dødplass. Legg f. eks. merke til døren på bilen til venstre som er slatt opp. — Her gir selve døren god benplass. Begge bilder er førstig av den nye lille Renault, og en vil på den nederste se hvorledes den forreste dør faktisk går inn i forskjermen.



Etter den store bilutstillings gjenåpning i Paris etter krigen fikk en sterkt intrykk av at franskmenne ved de kommende konstruksjonene går inn for nye retningslinjer, men om disse vil bli tønneangivende for de nye konstruksjonene er kanskje noe tidlig å uttale seg om. De nye konstruksjonene innebefatter imidlertid så meget nytt og godt på «småvogn»-området at en har grunn til å anta at er står foran en større omvelting. Verden trenger små biler, og de tiltak som kommer fram på dette området må derfor følges med oppmerksomhet. Den nye franske Renault med motoren plassert bak synes å gi visse holdepunkter for framtiden. En må vel nesten ha lov til å si at Europas bilproduksjon i de siste år før krigen var temmelig konservativ. En hadde følelsen av at bilfabrikantene ikke turde

kaste seg ut i de dristige omveltinger som de amerikanske fabrikantene. Krigen har vel formodentlig gjort sitt til at både franske som engelske bilfabrikanter har fått noe annet syn på bilfabrikasjonen etter krigens store omveltinger. Franskmenne ser altså ut til å spille ut det første kort, hva kommer så engelsmennene til å gjøre?

Ingen fabrikanter kan nå dekke den enorme eter-sporsel som kommer fra alle verdens kanter, men engang må vel markedet være mettet og da tvinger utviklingen naturligvis fram nye typer. Ved den store bilutstilling som igjen skal åpnes til neste høst i London, vil en formodentlig få se hva, og i hvilken retning den engelske bilfabrikasjon kommer til å trekke. Jo, det kan bli spennende å følge utviklingen framover.

# CRN` s årstreff på

## Rokosjøen camping 12-14 juni 1998

Først må vi få gratulere Vidar og Trond med fint CRN TREFF, ÅRSTREFF 1998, ved ROKOSJØEN i Løten på Hedemarken.

De fleste innfant seg på fredagskvelden, og som vanlig ble det en fin samling med gamle, og noen litt nyere Renaulter. Morsomt er det å møte Renaultentusiaster fra andre kanter av landet, gamle kjente og nyel Den "gamle kjernen" stiller uavhengig av sted og vær. ER det årstreff, - ja så er det årstreff i CRN!

I år hadde vi deltagelse fra Sverige, ifra Bergen og en solid kontingent fra Trøndelag og fra Østlandsregionen.

Det var enkelt å finne fram til møteplassen. Rokosjøen ligger idyllisk til i Løten kommune. En times tur fra Hamar og en halvtimes kjøretur fra Elverum.

Det er ikke til å unngå at alle er opptatt av været. Vær ble det! - Stort sett kan vi konstantere at det ble en noe kald fornøyelse. På lørdagsnatta var det faktisk - 5! - på Kari thermometer. Det kan bli i friskeste laget - særlig for teltboerne.

De fleste innfant seg som sagt på fredagskvelden og vi laget oss et slags hovedkvarter ved vannet borte i hyttegronda. Alle hyttene, med unntak av en, var besatt av CRN. Dermed fikk vi samlet vår aktivitet på et sted, og det var praktisk og fint! Litt grilling og hyggepråt allerede på fredagskvelden, - men

LØRDAG er jo liksom den store dagen. Det er da det skjer. Det samlet seg etterhvert flere deltagere, dagsturister - så det ble etterhvert over 20 biler. KL.13 gikk startskuddet og en skikkelig rekke med fine Renaulter la ived, ut på tur! 20 biler, med en rimelig avstand mellom var bil, blir en ganske merkbar kolonne i trafikken. Vi kjørte på fine veger gjennom Løten og til Elverum. Målet var SKOGBRUKSMUSEET på Elverum. Museet er jo fantastisk flott og har mye å by på. Et sted du virkelig kan kose deg, - spesielt fordi det også er stort uteområde. Det ligger fint til ved Glommabrekker. Vi hadde god tid her, - og det ble smørbrød og kaffe i restauranten! Et hyggelig innslag som alle satte pris på.

Vi fikk utlevert et spørreskjema med mange "finurlige" RENAULT spørsmål som skulle besvares. Det ble nok litt samarbeide og overstrykinger, men det hører liksom med. SÅ - alvorlig er det tross alt ikke.

Vi kom tilbake til Rokosjøen i god tid, og det var muligheter for en rask lur, - for de som måtte føle for det.



Etterhvert begynte forberedelsene til FEST. Grillene ble fyrt opp, det ble ordnet med stort telt og flere parasoller, - ikke på grunn av sterk sol, - men regn i omegnen! Pub RENAULT hadde også innfunnet seg, det var nok også et bidrag til at tempen etterhvert steg. Det ble PREMIEUTDELING med imponerende mange fine priser til både små og store. Første premie var et fint "sett" med to tinn drammeglass og en liten sot LØYTENS. Alle fikk premier! En innlagt praktisk øvelse med spikerbanking med hammer og to meterskraft og kneledd, - var ikke enkelt. Håvard må berømmes for uredd spikerholding. Hyggelig kveld med mye snadder på grillen. Problemene var bare å finne igjen det rette BIFFEN.

SØNDAGEN OPPRANDT MED SOL! - MEN da var det hjemreise! VEL BLÅST - Vidar og Trond.

kn.

## Informasjon fra LMK

### Vedtekter

Landsmøtet 1998 vedtok diverse endringer i vedtekten. Disse kan fås tilsendt ved å kontakte redaktøren.

### FIVA

Etter en mye turbulens i FIVA, har LMK etter landsmøtevedtak meldt seg ut av FIVA.

### IHVO

The International Historic Vehicle Organisation (IHVO) ble stiftet i mars 1998 LMK deltok på møtet, og er nå som følge av landsmøtevedtak medlem av organisasjonen. Nærmere informasjon sendes ut på oppfordring.

### Forsikring

Mange forsikringstakere som får oppgjør etter skade eller havari har ikke sendt inn skademelding. Dette er svært alvorlig, og kan få konsekvenser for hele forsikringsordningen. Det er et krav at skademelding sendes inn for enhver skade/forsikringstilfelle som skal erstattes. Det skal også sendes inn skademeldingsskjema i forbindelse med redning.

Årsgrensen for forsikringsordningen er fra 1. august 1998 endret fra 21 til 30 år.

Dette betyr at biler med en alder mellom 21 og 30 år ikke lenger kan få nytegne forsikring gjennom LMK. Allerede inngåtte forsikringer vil

ikke bli berørt. Det samme gjelder for restaureringsforsikringer for samme aldersklasse, disse kan omgjøres til LMK-forsikring når bilen er restaurert.

## Gule trafikktrafikkskilt

Har du kjørt gjennom Sør-Trøndelag i det siste? Da har du kanskje lurt på om det er svensker som har tatt over skiltingen av E6. På en strekning er nemlig alle skiltene like gule som hos broderfolket.

Dette er imidlertid ikke en ny tilpasning til EU. Det er derimot et samarbeid mellom Vegdirektoratet og det amerikanske selskapet 3M om utprøving av en helt ny type folie for trafikkskilt.



Vi er stadig i Norge

Gulfargen på folien er sterkt fluoriserende og er svært øynefallende. Dette har faktisk ført til lavere fart og færre ulykker på strekningen med gule skilt. Skiltene er faktisk ganske unike. I tillegg til strekningen i Sør-Trøndelag, er det kun et sted i Minnesota som folien testes.

# BIL markedet

**Renault Caravelle** 1962 cab + ht. Prosjekt selges. 13.000,- Tlf 922 46 429 eller 61 32 24 63.

**R15 TS** 74 modell selges kr 3500,- Kingboltforinger til 1962 **Floride** ønskes kjøpt. Vidar Nyen, tlf 62 42 09 94 eller 913 08 923.

**Renault Fuego TX** 1981 selges. Meget bra stand. Nylakkert blå metallic. Ikke rust. Tlf 909 39 560.

Eier du en **Juvaquatre** eller en **Dauphinoise**, vennligst kontakt meg. Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42 eller 928 07 705.

2 **Renault 20 TS** selges. En 78 modell med 4 gir. Sølv metallic. Noe lakkrust nederst ved dørene. En 79 modell, automat. God teknisk. El. soltak. Gull metallic. Begge bilene er registrert. Prisantydning: "Noen tusenlapper" for hver. I tillegg selges en del deler, blant annet motor. Kai Heyerdal, tlf 915 28 336.  
e-mail: [Kai.Heyerdal@SAS.no](mailto:Kai.Heyerdal@SAS.no)

Boken "Toutes Les Renaults" selges. Boken omhandler alle Renault personbiler fra 1898 til 1979. Boken selges for kr 250,- inkl porto. Asgeir Larsen, Tlf 928 07 705 eller 77 61 96 42.

Stylingsett til **Fuego TX** ønskes kjøpt. Åsleif Gagnat, 6637 Fleminn, tlf 71 29 22 08.

**Renault 20 LS** 1980 selges. Lus grønn metallic, ny lakk i 92. Mye deler: Servo snekke, grill, girkasse, termostatvifte, v.app. vifte, med mer. Registrert og i daglig bruk. Lite rust. Årsavgift betalt. Arne Løvli. Tlf 62 36 33 62 e. 17 00.

Fin **R10** 68 modell delebil. Mange fine deler. Til salgs hel eller i deler. Ring Espen for nærmere informasjon. Tlf 911 68 750.

Ønsker å kjøpe slitedeler til **R10** 1071 modell, eventuelt delebil. Ring meg snarest om du har noe. Knut Karlsen, tlf 33 18 64 35.

Jeg søker eksosanlegg til **Renault Juvaquatre** og frontrute til **R14**. Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42 eller 928 07 705.

**Renault Clio 16V**, 91 mod. Spesiell bil. 155HK. Må sees og prøves. Helst seriøse interessenter. Pris kr 105.000,- Sauro, tlf 22 16 67 93 eller 900 90 630.

Brukde deler fra **Renault 12**, 76 modell selges billig. Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42 eller 928 07 705.

**Renault Fuego TX**, 1981 modell. El. vindu, sentrallås, fjernstyrт alarm,

alufelger, nye s/v dekk. Meste av slitedeler er byttet. Selges eller byttes i **R8/10**. Steve Henriksen, tlf 913 78 250

**Renault 12**, 70 mod., selges for kr 5.000,- Km stand 80.000. Henv. tlf 77 67 18 65 fredager e. kl 17.



Gammelt innkjøring forbudt-skilt ønskes kjøpt. Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42 eller 928 07 705.

Annonser fra CRNs internettseite:

Har du ikke tilgang til internett? Red. formidler kontakt.

**R12** 1974. 90.000 km. Trivelig originalbil med sjel. Einar Sjaavik, e-mail: [einar\\_sjaavik@login.eunet.no](mailto:einar_sjaavik@login.eunet.no)

**Renault 16 TX**, helst "ny" 1979 modell med automat ønskes kjøpt. Lasse H. Stenberg Straumelia 5 5064 Straumsgrend. e-mail: [Istenber@sksk.mil.no](mailto:Istenber@sksk.mil.no)

**Renault Trafic** T1300 til salgs. 12 seters minibuss. 1988 mod, 109.000 km. Servo, krok, men dårlig kobling og girkasse. Pris: hbo 17.500,- Hans Anders Jacobsen, tlf 948 12 000.

**Renault Twingo** 96 mod. Foldetak, sentrallås m/fjernkontroll, el. vinduer + speil, airbag, startsperrer. Bilen er meget pen. 46.000 km. Prisantydning 100.000,- Bud mottas. Jørgen Johs. Hagen, tlf 61 23 85 90.

**Renault 10 1300** 1970 mod. Sølvgrå met. 118.000 km. Litt rust i framskjermer, dårlig spenningsregulator og tankmåler. Ny clutch. Bilen er fullt brukbar. Tlf 62 52 00 90.

Ny gasswire til **R15 TS** (1302) 2.72-74 og **R17 TL** (1312,22) 1971/1972. Clutchwire til **R18 TS**. Selges. e-mail: [speterse@ci2i.net](mailto:speterse@ci2i.net)

**Renault 4** 1971 mod selges. Gi bud. e-mail: [tsteiro@alpha1.nndata.no](mailto:tsteiro@alpha1.nndata.no)

Til **R10** 1971 søkes: Innvendig speil, vannrett vinduslist foran, støtfangere og sidespeil. Øistein Kristiansen. Tlf 900 27 540.

**Renault Fuego** R1363, 1981. Nylakkert blå met. Pris 30.000,- Sigmund Petersen, tlf 909 39 560.

# BIL

## markedet

Bakre støtfanger til **R 16 TL** (1974) selges. Tlf 67 53 33 33.

**R4** 1975 selges rimelig. Skadet front, men delene er skaffet.

e-mail:  
[oistein.kristiansen@maritech.no](mailto:oistein.kristiansen@maritech.no)

Annonser fra Classic Motor Magasin 5-98:

**Renault Caravelle** -65. Reservdelsbil eller renoveringsobjekt. Rostig.  
Tlf 00 46 500-435538.



1966 **Renault 8** (R8A 1130-946 kbcm). Orört originalbil. 79.000 km. En eier. Alle servicer samt full historikk. V/detaljert kjørebok. Svært bra LMK-vurd. EU godkj. jan-98 uten anmerkning. Rustfri! Særdeles velholdt Pris NOK 25.000,-/evt. bytte båt, mc?  
Tlf 66 27 23 90 eller 932 56 888. Moss.

**Renault Dauphine Gordini** R1091 1963. Bra renoveringsobjekt, fullt komplett men dårlig klädsel. Avställd och garagerad sen 1977.

Avställningsavgift bet. t.o.m. 980531. Pris SEK 3.000,-.  
Tlf 00 46 176 13182, 229076, eller 00 46 10 6647368.

**Renault 17 TL** 1972. Gott bruksskick, mycket lite rost Röd. Pris SEK 5.000,-  
Tlf 00 46 524 71114 (Vänersborg)

Til **Renault 4** säljes: bakskärmar utan rost, drivaxlar, växellåda, baksäte, generatorer 12V + en massa småplock till tändning, bensinpump, skruv o dyl.  
Dag Engström, tlf 00 46 70 6253012

**Renault 4** 1975 i delar.  
Evald Ohlsson, tlf 00 46 35 31738 (Halmstad).

Annonser fra Classic Motor Magasin 6-98:

**Renault Dauphine** 62, R1090. Bra rep. objekt. Uppställd inomhus. Prisidé SEK 5.000,-. Kent.  
Tel 00 46 70 6839576.



**Renault Caravelle** R1133, med hardtop 1966 års. Bes. t.o.m. juni - 99. Säljes pga hälsoskäl. Pris SEK

25.000,-. Tlf 00 46 413 21883 (Höör).



**Renault Dauphine Gordini** 62 säljes. Fint skick. Prisidé SEK 32.000,-.  
Tlf 00 46 6293770 (Göteborg).

**Renault Dauphine** -62, R1090. Vit. Utmärkt motor och mekaniskt bra. Nybes. utan anm. Pris SEK 7.000,-.  
Tlf 00 46 8 308265.

**R8**, diverse delar: huv, baklucka, dörrar (helt rostfria), fyra kompletta originalhjul samt diverse Gordinidelar. Rolf Fradholm.  
Tlf 00 46 26 82451 (Älvkarleby).

Till **Renault 8**: skärmar, dörrar, motorhuv, bagagelucka, diverse andra delar. Thomas Glaas,  
Tlf 00 46 485 22380 c kl 17.

Till **Renault 16**: vatten pump, stötdempare, bromsbelägg, styrstag, drivaxel, fram bromvajer, bromscylinder. **R8/Floride/Caravelle**: stötd. bak, framv. 4CV: ny temp.mätare med givare. Thommy Hansson. Tlf 00 46 40 464566.

Annonser fra Classic Motor Magasin 7-98:

**Renault Dauphine** -62. Vit, nyrenoverad motor som körts 1.200 mil, mekaniskt bra, Rost i skärmkantarna. Nybes. och godkänd. Fullt körlar. Pris SEK 6.500,-.  
Tlf 00 46 8 30265.

**Renault Floride** cabriolet -61. Reservdelsbil/rep.objekt i mycket dårligt skick med nya skytar. Pris SEK 2-5.000,- beroende på medföljande delar, ev. byte mc. Bilen står i Jämtland.  
Tlf 00 46 8 6567016.



**Renault Dauphine** ca 50 tal, ej papper, ej besiktigad. Rostlagad, lackad, omklädd. Pris SEK 12.000,-.  
Tlf 00 46 691 10125, John Edström.

Till **Renault 4**: nya delar som skärmar komplett 4 st., spindelleder 4 st. vattenpump, ljsinnsatser 2 st. Begagnade delar: huvvar, dörrar, baklucka, innertak, instrumentbräda, hastighetsmätare, tändningslås m.m. Två reservdelsbilar. Åke Viberg  
Tlf 00 46 411 18589 (Ystad).

# BIL markedet

Nya delar till 4CV: spetsar, lock, bromsbackar, nedre kylstang, handtagsskålär. Prima/Celtaquatre: packningar, ventiler. Dauphine: rattnavselement, p-lister. R8/10: bromsskivor, pads, bromsok, b stötdämpare. R30: bromsskivor f+b, repsats fr bromsok, pads bak, framskärmar, front. Jan Stöversten. Tlf 00 46 19 250093 /00 46 70 5664607.

Annonser fra Club Renault Traction arrière  
Süde:

R10 -67, jusblå, 9.500 mil. En ägare, avställd i garage på vintern. Bes. -97 utan ann. Högstbudande. Cecilia Axelsson, tlf 00 46 18 364033. Kvällstid.



**Renault Goelette** av för meg okänd årsmodell säljs. Renoveringsobjekt, oglasad skåpmödell. SEK 3.000,-. Kenneth Klasen, tlf 00 46 225 105 28.

R10 R1192 -70. Blå, en ägare sedan 1970 (ägaren född 1912). Endast 6.900 sommarmil. I princip i "skick som ny". Underredsbeklädd, aldrig rökt i besiktigad och skattad - 99. En utsökt pärla! Pris SEK 8.500,-. Jan-Ingvar Steen, tlf 00 46 8 52038149.

R8 Major R1132 -65. Ljusgul, fint orört originalskick, få ägare. Nya fälgar och däck, nytt batteri. Bes. till -9903. Pris SEK 9.500,-. Mats Wiklund. Tlf 00 46 60 170804.

**Renault Dauphine Gordini** -62. Fint originalskick. Motoren helt genomgången på verkstad. Prisidé SEK 15.000,-. Magnus Frykberg, tlf 00 46 70 8289911.

**Renault 5 Turbo** 2 -85. Pearlvit i mycket bra skick. Pris SEK 115.000,- eller bud. Lars Åhlander, tlf 00 46 8 54061845.

4CV -54 renoverad. 4CV -53 påbörjad renovering. Håkan Jonsson, Tlf 00 46 60 577062.

Div delar till **Floride** R1092: bakvagn med växellåda, bakre kromgrill, framvagn ht med mer. Ring och fråga. Sören Eriksson, tlf 00 46 60 84530.

Div. begagnade delar till 4CV säljas: Fälgar (3-bult), fjädrar, motorblock, topp, kåpor, navkapslar, med mer. Övriga: Navkapslar Dauphine, R8.

# BIL markedet

Bakljusglas R4, Super 5, R20. Bakvagnsbalk Dauphine. Bromsbackar R6. Strålkastare (H) R14. Håkan Wallman, tlf 00 46 240 76328.

Suffletter till **Floride/Caravelle** säljes. Top'n Trim Shop, tlf 00 46 42 200969.

Jeg ønsker kontakt med eiere av **Renault tanks, traktorer og fly**. Jeg vet det skal finnes en tanks i Telemark-området og en i Troms. Ta kontakt hvis du vet om noe. Asgeir Larsen, tlf 928 07 705.

## Skandinavisk treff i Finland

Den finske klubben arrangerte i juli "Petit Scandinavian Meeting". Dette treffet levde virkelig opp til navnet; i tillegg til finnene kom det kun 5 biler fra de andre skandinaviske landene.

Treffet skulle være et tilbud til de som ikke hadde anledning til å være med til Paris.

Det meldes at de som tok turen til Espoo hadde et morsomt og minnerikt treff. Neste års skandinaviske treff vil være i Sverige. Vi får satse på større deltagelse der.

## My bok om Renault: "Renault's Treasury"

Tony Vos som er en freelance journalist med biler som spesialfelt, har gitt ut en bok om Renaults "skatter".

Han er velkjent som Renault-entusiast i Nederland. Her har han vært redaktør for "Renograaf", medlemsbladet til den nederlandske Renaultklubben. I tillegg har han tidligere utgitt to bøker som omhandler Renault.

Boken "Renault's Treasury" er et resultat av 3 fabrikksbesøk i Billancourt i år, blant annet i forbindelse med treffet i mai, og lang erfaring med Renault. Tony Vos har fått anledning til å studere fabrikkens egen samling av om lag 500 biler. Her er det både restaurerte, urestaureerte og fabrikknye biler. Han har fått en glimrende anledning til å både se og prøve bilene. Resultatet har altså blitt til en bok. Kanskje har det kommet med et bilde av en av de norske deltagerne på treffet i mai?

For de av dere som var i Paris bør boken komme som et hyggelig minne om et spennende treff. For dere andre er boken kanskje først og fremst et hyggelig bilde på den utviklingen Renault har hatt de første 100 år. Boken vil bli solgt gjennom Club Renault Boutique.



## Håndbøker og instruksjonsbøker selges

Av Asgeir Larsen

Under treffet i Paris solgte den franske klubben ut et stort parti litteratur de hadde fått i gave fra Renaults bibliotek/arkiv. Disse ble solgt til deltagerne på treffet til ganske hyggelige priser. Søndag ettermiddag var ekspeditøren lei, og så liten mulighet til å få solgt bøker på skandinaviske språk. Jeg foreslo da for Vidar Nyen at vi skulle legge inn et bud på alt som var igjen av skandinavisk litteratur. Av dette har vi nå lagt ut et stort parti for salg til klubbens medlemmer. Hovedsakelig

vil det bli solgt på treff, men salg gjennom Bulletinen er også aktuelt. Vi har betalt en del for partiet, og ønsker å få litt igjen for bøkene. Prisene vil derfor bli for instruksjonsbøker fra 10,- til 50,- og for håndbøker fra 50,- til 150,- med noen få unntak. Det er snakk om nye bøker fra Dauphine til Super 5.

Har du spørsmål til salget, kontakt Vidar Nyen, tlf 62 42 09 94/913 08 923 eller Asgeir Larsen, tlf 77 61 96 42/928 07 705.

Her følger noen eksempler på innholdet:

60 893 00 13	Instruksjonsbok	Körning och skötsel	R1090 R1090A	Dauphine
60 982 00 13	Instruksjonsbok	R1130 Körning och skötsel	R1130	R8
77 01 427 253	Rephåndbok	Reparationshandbok M. R. 96 Tilleggshäfte	R1150 R1151	R16
77 01 427 263	Rephåndbok	Reparationshåndbog M.R. 145	R1180	R6
77 01 427 264	Rephåndbok	Reparationshandbok M.R. 145	R1180	R6
77 01 428 201	Rephåndbok	Workshop Manual M. R. 131	R1190	R10
77 01 428 689	Rephåndbok	Amendment nr 2 Reparationshåndbog M. R. 96	R1150, R1151, R1152, R1153	R16
77 01 428 691	Rephåndbok	Verkstads-håndbok M. R. 96	R1150 R1151 R1152 R1153	R16
77 01 428 804	Verkstedshåndbok	Verkstadshandbok	R1170	R12
77 01 429 021	Rephåndbok	Workshop Manual M. R. 131	R1190 R1192	R10
77 01 429 534	Rephåndbok	Amendment nr 3 Reparationshåndbog M. R. 145	R1181	R6
77 01 430 187	Instruksjonsbok	Supplement Renault 4	R4	
77 01 432 322	Rephåndbok	Reparationshåndbog M. R. 156	R1300 R1302	R15/17



EKEBERGHALLEN 24. - 27. SEPT.

Norges største  
bilutstilling:

## Oslo Motorshow -98

Fra arrangøren har vi fått tilsendt litt informasjon om Oslo Motorshow -98.

Motormessen er den første som er arrangert i Ekeberghallen i Oslo siden Motor Expo 89. Det blir et arrangement som i følge informasjonen blir et eldorado for alle bilentusiaster.

Oslo Motorshow -98 dekker følgende områder:

- Nye standardbiler
- Nye sportsbiler
- Rally
- Racing
- Entusiastbiler
- Styling
- Tilbehør

Arrangøren legger vekt på å gi et bilhistorisk tilbakeblikk, og deltagelse av entusiastbiler.

## Har du en Lillebror?

Dag Sønes arbeider med et prisverdig prosjekt. Han er i ferd med å lag et register over Lillebror Campinghengere.

Han er interessert i kontakt med alle som eier en Lillebror. Om du kjenner noen som har en stående er han sikkert glad for å få vite det også, for ikke å snakke om folk som har jobbet med produksjon eller restaurering av Lillebror. Kan du hjelpe, ta kontakt med Dag. De som tar på seg en slik oppgave fortjener all den oppfølging vi kan gi.

CRN vil holde kontakten med Dag, så vi håper vi kan få tilgang til noe av informasjonen.

Kontakt:  
Norsk Lillebror  
register  
v/Dag Sønes  
Vestre Totenv 54  
2800 Gjøvik  
Tlf 944 95 472 e. 18.

## Motormuseet på Strømmen

Av Knut Nokleby

Som kjent for en del av klubbens medlemmer er CRN engasjert i Motormuseet på Strømmen Storsenter. Dette medfører at vi må ta et par helgevakter på vårparten og et par på høstparten. Hostens vakter står oppført i Kalenderen.

Knut Nokleby er vår kontaktmann overfor Motormuseet, og er derfor ansvarlig for å skaffe folk til vaktene. Stort sett går dette greit, men det er gjerne de samme personene som gjør jobben hver gang.

Vi har mange medlemmer i Østlandsområdet, og vi vil sette opp en vaktliste for de framtidige vaktene. I første omgang for 2. halvår 98. Vi forsøker da å finne fram til medlemmer som ikke har alt for lang veg, og vi anmoder de som blir oppnevnt tar en vakt, evt skaffer en stedfortreder blant de andre medlemmene, om det skulle passe dårlig den aktuelle helga.

Nærmore informasjon vil bli sendt til de aktuelle medlemmene senere. Første vakt er 29.-30. august.

For de som ikke har vært med på dette før kan vi nevne at noen timer på museet en lørdag og søndag bare er en hyggelig opplevelse. Du skal selge billetter og holde orden. Du er garantert å treffe hyggelige og entusiastiske bilfolk, og så får du jo anledning til å studere alt som museet har å by på.

## Kalender 1998

### August

- 15 Lillehammerløpet
- 22 Delemarked, Birkeland
- 29-30 CRN har vakt på Motormuseet på Strømmen.

### September

- 5-6 Hadeland Rundt og Sandvigen - Sundvolden
- 5-6 Høsttreff i Nederland.
- 19 Ekebergmarkedet.
- 20 Strømmenløpet.
- 24-27 Oslo Motorshow 1998
- 27 Høsttreff på Hadeland.
- ?? Høsttreff i Trondheim.

### Oktober

- 29 Veteranmarked i Gjøvik Olympiske Fjellhall.

### November

- ?? Årsmøte CRN.

### Desember

- 12-13 CRN har vakt på Motormuseet på Strømmen

## VROM

I tilsendt informasjon fra Volvo and Renault Owners Meeting (VROM) går det fram at fra og med i år er VROM et treff utelukkende for Volvo. VROM har i den forbindelse blitt omdefinert til; Volvo Rendezvous for Owners and Members. Synd, synes vi, da VROM, til tross for stor Volvo-dominans, har vært et trivelig treff.

# **Club Renault Boutique**

## **T-trøyer**

Nye trøyer er skaffet i forbindelse med 100 års-jubileet. Trøyene er hvite, og krymper ikke! De har et stort håndtegnet jubileumsmotiv på brystet (samme motiv som forsidebildet på denne utgaven av Bulletinen).

Størrelse 12/14, S, M, L, XL, XXL.

Begrenset antall.

Pris 70,-

Bestillingsnummer 7.

Vi har fremdeles igjen natursargedede t-trøyer med klubblogo i sort trykk på venstre bryst.

Størrelse S, M, L, XL og XXL.

Pris 65,-

Bestillingsnummer 4.

## **Pins**

Renaults nåværende rombelogo som pins.

Pris 45,-

Bestillingsnummer 5

## **Video**

1 times program fra serien "Classic Wheels" (som blant annet er vist på Discovery Channel) om Renault.

Pris 90,-

Bestillingsnummer 6.

(Ventes inn igjen på lager i september. De som har bestilt og ikke mottatt filmen enda vil få den tilsendt da.)

Alle henvendelser skjer til:

**Club Renault Boutique**

Postboks 3482

9003 Tromsø

Frakt tilkommer. Faktura vedlegges varene. 14 dagers betalingsfrist.