



*Vi tok
naturligvis
ferge
til
Danmark*

CRN *Bulletin*

Club Renault Norvège 3-2001

SOMMERNUMMER



*Tom Eidesen
(til daglig i
Forsvars-
departementet)
forsvarte Norges
ære fra tribune-
plass i Danmark*

Nytt prakteksemplar i klubben. Velkommen skal Tom Godli's Floride 1960 være.

*Kjære entusiaster og medlemmer –
fortsatt god sommer !*

Sommeren er på hell, men det er mange spennende arrangementer utover høsten. Like rundt hjørnet er TREFF TIL TUSEN. I en noe amputert form fra det tradisjonelle, men likevel i en forhåpentligvis tiltrekkende ny variant. I fjor besøkte vi Fetsund lense ved Glomma. Nå går turen 26. august litt lenger opp i samme elv; til Sørumsand hvor gammel og ung deltager kan innånde damp og køl fra Tertitten. Vi møtes - som i fjor - på Motormuseet på Strømmen senest klokka 12. Vi sees !!!

CRN's medlemmer har kunnet delta på både Årstreff på Hadeland i juni og utaskjærs på Skandinavisk Træf hos våre danske åndsbrødre ved smukke Limfjorden. Og det gjorde mange. Begge arrangementer var glimrende gjennomført med godvær på Hadeland og utenlands. Mer om det lenger ut i Bulletin.

Nye biler dukker opp her og der. Noen gjenoppstår fra nær sagt intet ved hjelp av tusentalls timer og sveiseflammer. Andre fra Sverige. En hvit liten A110 har Alpine-gjengen hentet i England. Alpine-gjengen har forresten skaffet seg flott klubblokale på Sinsen. Undertegnede var invitert til åpningen, men etter å lett "bak en nedlagt Statoil-stasjon ved Trondheimsveien" i det vide og brede forble fotoapparatet ubenyttet. Vi kjem attende !

Apropos importerte godbiter: 4CV til salgs i Tsjekkia. Bare én times kjøring øst for Praha. Hva ligger ellers i den retning? Kanskje unevnelig her i Bulletin, men den beleste og bereiste vil vite at Skodafabrikken i byen Mlada Boleslav (derav navnet 1000 MB) ligger i dette flatlandet. Årgang 1960, null rust og aldri vinterkjørt samt perfect condition only for collector tilsier en weekend i Praha snarest. (Forsøk å overbevis madammen med at bilen kan fylles med billig krystall som kompensasjon) Lykke til - prisen vites ikke ! Eierne finner du under: polaki@fzu.cz



Ellers har undertegnede kunne glede seg over skivebremsen på Ondine'en. Sjefsmekaniker Jan Berntsen på Hønefoss er sikkert klar for nye oppdrag for medlemmer med behov for bråbrems. Ellers-ellers klarte jaggu Jessheim's hoffmekaniker og telefondoktor Roy Bjørndal med sønn Per å få den flere ganger omtalte 4CV'en på hjul til Skandinavisk Træf. Miraklenes tid er ikke forbi.



Her er'n !

Roy og Per Bjørndal's turborestaurerte
-58 modell som trillet sin første meter
bare få dager før turen til Danmark.
Grattis !

ÅRSTREFF PÅ HADELAND

ÅRETS treff gikk av stabelen (egentlig helt feil ordbruk – det er båter som går av stabelen når de sjøsettes sidelengs) første helga i juni på fagre Hadeland. Viubråtan var et idyllisk sted med flotte hytter og teltplass. Lørdag startet 15 biler på Rally Hadeland. Fartsetappene var beskjedne, men løypa var av festligste berg-og-dalbanetype på smale veier som endte opp ved Randsfjorden. Selvsagt var det stopp ved Radiomuseet på Brandbu. En privat perle som Knut Nøkleby fikk adgang til. Innehaveren samler dessuten på gamle Jaguarer, og er dermed en åndsfrrende. Det hjelper godt!

Småveiene på Hadeland er ideelle for gammalbiler, og med diverse krevende konkurransestopp var turen skikkelig morosam. Naturligvis endte løypa på Låven hvor klubbens nå fenomenale og ryddige reservedelslager ble begjærlig inntatt av de som ikke hadde ”rotet” der etter de siste og mangfoldige dugnader. Pass på neste gang!!!

Tilbake på Viubråtan ventet flere øvelser. Nå på sykkel. Hvorvidt balansekunsten ble utført før eller etter en Renault var opp til hver enkelt. Skikkelig fest med grillet helstekt gris av proffkock stod på kjøreplanen, og fest ble det. Til og med en dannet hjemmebrygget aperitif hadde Knut og Grete Nøkleby sørget for.



Ikke rart Birgitt Bardot reklamerte for Floride/Caravelle i sin tid.



*Knut Eyjen –
etter en
Renault ?*

Peisestua var flott dekket og i en herlig blanding av nye og kjente CRN-fjes i alle aldre – til og med barnebarn – ble det festet til lyse morran. Et salrygget premiebord skulle fordeles til verdige vinnere. Premieutdelingen minnet om de gode gamle juletreffester hvor alle fikk en forundringspakke. Undertegnede vant et dasslokk !

Søndag fant de fleste veien nordover og tilbake til Låven på Brandbu for nok et dypdykk i nye og brukte deler.

Vi skylder Knut og Grete Nøklebye + sønn (som jeg har glemt navnet på) tusen ganger takk for kjempeinnsats. Det ligger MASSE arbeid bak et så VELLYKKET arrangement. Stor takk også til de fotsoldatene Knut hadde mobilisert til å stå på post både her og der. TAKK !!!!!



Olav Johansens potente Gordini høres godt !



*Mange barn på Årstreffet.
Her Evjen jr. med eget bord og stol.*

ALPINE I BULGARIA

Her fortsetter føljetongen om en Alpine 110 i Sofia. Kort repetisjon: Dacia produserte ca. 60 stykker i begynnelsen av syttiårene. Eksisterte noen av disse fortsatt var mitt utgangspunkt. Litt Hercule Poirot-virksomhet ledet meg til Mr. Karabourov i Classic Cars i Sofia. Tilfeldighetene ville at jeg skulle til Sofia i juni, og etter diverse ubesvarte e-poster og en syntetisk telefonstemme som sa noe – antagelig velment - på bulgarsk, var jeg ikke noe særlig nærmere Mr. Karabourov da jeg landet i Sofia. For øvrig et mekka for samlere av utslitte Volga, Wartburger og Lada 1200. Samt noen badekaraktig småbiler produsert i Ukraina med navn jeg ikke kan uttale. Ut over det kan jeg avsløre at bilparken – og diverse hensettelse av denne – indikerer at verken Biltilsynet eller Trafikketaten utgjør noen stor trussel i Bulgarias hovedstad. Men tilbake til Alpine'n som faktisk fortsatt var å se på et statisk internettbilde. Jeg trengte lokal hjelp! Med påsmurt dollarglis sirklet jeg inn en hotelldame i voksen alder. Damen var elskeligheten selv og ringte i øst og vest. Og tro det eller ei; ikke Mr. Karabourov svarte, men en slektning som snakket det han selv antok var engelsk. Mitt enkle spørsmål: Where is the car ? ble besvart med øredøvende stillhet. Etter bokstavelig talt å ha summet seg, svarte han stotrende at Alpine'n ikke var quite finished at the moment. But in 3 weeks, then it will be ok! Etter denne tillitvekkende forsikring ymtet jeg frampå om det var mulig å se "bilen". Joda, den befant seg ikke midt i byen akkurat, men i slutten av uken når den riktige Mr. Karabourov kom hjem fra reise kunne vi sikkert kikke på den. Takk for det, men da har jeg reist hjem, forsøkte jeg meg. Yes-yes-you-are welcome-next-week, svarte den salgsfremmende slektningen. Etter dette goddag-mann-økseskaft-svaret, spurte jeg med naglende fasthet: Er bilen på internett den samme VI snakker om? Svaret var diplomatisk nedslående: It will be as good as that – later. Takk for samtalen!



De to franske bilkongers historie

Kampen om herredømmet i den franske bilindustri

(etter en artikkel i "Motoravisen" 1935)

Louis Renault og André Citroën er de store navn i fransk bilindustri. Den første kan prale av at hans fabrikker dekker et areal som er like stort som byen Chartres, den annen, at hans arbeidere er flere enn det samlede innbyggertall i Soissons. Begge har de skapt kjempebedrifter og begge har de hatt sine økonomiske vanskeligheter. Først Renault og nu nylig også hans konkurrent.

Renault og Citroën er omtrent jevnaldrende, men Renault blev først kjent av dem. Allerede i 1898 konstruerte han sin første automobil – den hadde en motor på $\frac{3}{4}$ hestekraft, veide 350 kilo og kunde gjøre 50 kilometer i timen.

I mars 1899 stiftet han og hans bror et aksjeselskap med den beskjedne kapital av 60.000 francs og tre måneder etter hadde de over hundre bestillinger på biler.

I 1900 vant en Renault bil løpet Paris-Toulouse og resultatet var 500 nye ordrer.

Louis var bare 23 år gammel, men var allerede en berømt mann i og utenfor Frankrike. To år etter blev hans bror Marcel drept under et automobilveddeløp: Paris-Madrid.

Først ti år etter Renault kunde André Citroën lansere sin bil. I mellomtiden hadde hans konkurrent vunnet enda større ry – han hadde levert de 1500 første drosjebiler til Paris, de samme som Gallieni benyttet under Marneslaget i 1914, og han hadde konstruert sin første flyvemotor.

I 1914 kunde Citroën sende ut omkring 100 av sine Mors-biler pr. måned. Men i Billancourt satt Louis Renault som chef for 5000 arbeidere og med en månedlig produksjon av 300 biler.

Verdenskrigen bragte et veldig op-sving for begge to. Renault fabrikerte flyvemotorer og tanks, Citroën spesialiserte sig i lette militærbiler. Senere la de begge sine fabrikker om til ammunisjonsframstilling.

Nu fikk Citroën, som hittil bare hadde vært leder for et annet selskap – Mors-selskapet – også endelig sine egne fabrikker, de grodde op i løpet av fire måneder i 1915 som følge av en kjempeordre fra den russiske stat.

Citroën begynte så å tenke på hvad han skulde gjøre efter krigen. Skulde han fortsette med Mors-bilene? De var gode, men altfor kostbare. En tid spekulerte han på symaskiner.

Men så kom han tilfeldigvis i forbindelse med Jules Salomon, skaperen av den lille, lette "Zebra"-bil.

Salomon hadde fullt utarbeidede planer til en annen lett bil og det blev satt i gang prøvefabrikasjon på Citroëns fabrikker.

I februar lanserte så Citroën sin store nyhet, den største på det franske bilmarked: Den første franske serievogn til en pris av 7900 francs. Produksjonen var planlagt til 100 vogner pr. dag.

Imidlertid steg råstoffprisene og Citroën måtte legge på prisen med 1600 francs. Han hadde allerede tatt imot 20.000 bestillinger og risikerte følgelig 20.000 prosesser. Men han slapp med bare 7-800 og beholdt alle sine ordrer.

Allikevel blev det ikke noen gullgrube. Han hadde stor gammel gjeld å trekkes med, og da prisene stadig steg, blev det ikke stor fortjeneste, selv om bilene solgtes i titusenvvis.

Han var på falittens rand, da han kom i forbindelse med Lucien Rosengart, en mann som riktignok ikke skjønte sig større på biler, men som hadde tjent en kjempeformue på granatleveranser under krigen. Og dessuten hadde han enda rikere venner. Det blev dannet et aksjeselskap – SADIF – og man fortsatte massefabrikasjonen av de små 5 hestekrefters biler.

Konjunkturerne blev bedre og i 1924 kunde Citroën erhverve aksjemajoriteten i selskapet – men da var det også forbi med vennskapet med Rosengart.

I august samme år stiftedes så omsider La Société Anonyme André Citroën med en kapital på 50 millioner, som snart efter blev fordoblet og som praktisk talt i sin helhet tilhørte Citroën selv. Enedirektøren blev da også André Citroën.

Den store franske spiller André Citroën

Hellet fulgte fremdeles Citroën – og han satte sin konkurrent i skyggen. Han blev en forgrunnsfigur, ikke bare i fransk industri – men også i det moderne forlystelseliv i Deauville og i Dinard. Han blev en lidenskapelig spiller ved det grønne bord, man kunde se ham sette en million på ett kort.

Til slutt mente Banque de France å burde minne ham på at han ikke bare var en rikmann, - men også leder av en veldig industriell bedrift med ansvaret for tusener av mennesker.

Louis Renault førte en helt annen tilværelse, han gjorde sig aldri bemerket i det offentlige liv, men levet helt for sin forretning og for sine venner.

Hans fabrikker hadde sine vanskeligheter for noen år siden, da Michelin efter sigende måtte tre støttende til. Men de hadde hele tiden hatt en jevn og sund utvikling.

Aksjekapitalen er efter en utvidelse i 1926 på 120 millioner francs, hvorav Renault selv eier majoriteten og utbyttet har i lang tid vært 5 prosent.

Citroën hadde ikke de reserver som sin konkurrent og la dessuten sin bedrift langt større an, med filialfabrikker i Milano, England, Bryssel og Køln.

I 1926 besluttet han sig til, i likhet med Ford, å konsentrere sig om en eneste modell i stor serie – det var ikke den lille 5 hestekrefter Citroën, som hadde vist sig altfor kostbar i fremstilling, men den såkalte B 14, som blev lansert på salongen i oktober 1926.

Men mens Renault hadde nøiet sig med en kapitalutvidelse på 40 millioner – fra 80 til 120 – utvidet Citroën med hele 200 millioner, fra 100 til 300. Dette var som bekjent under den franske valutakrise, da francen var falt betydelig sammenlignet med tidligere år.

I 1927 utgjorde årsproduksjonen 74.000 biler – et storartet resultat, som bragte Citroën i aller første rekke av de franske bilfabrikanter. Han uttalte imidlertid at fremtidsmålet var 300 tusen og han vilde gjøre begynnelsen med å lage 100 tusen i 1928.

Men det gikk ikke efter beregningen. I 1928 skyldte han penger overalt og måtte ha ny kapital. Den kom også – den gang ikke fra Rosengart, men fra firmaet Lazard, som garanterte en ytterligere kapitalutvidelse på 100 millioner.

Senere fikk han til sammen 200 nye millioner fra Lazard, og hans aksjer steg voldsomt på børsen.

Takket være denne kursstigning kunde han i 1930 avvikle forbindelsen også med sine nye hjelpere og blev nu – for siste gang – enerådende i den veldige forretning som bærer hans navn.

Hans foretagende var overkapitalisert. I alt var det forpliktelser på 670 millioner i aksjer og obligasjonslån, mens Renault nøiet sig med sin kapital på 120 millioner.

I 1928 fabrikerte de henholdsvis 85.000 og 55.000 biler, men ved siden herav fremstillet Renault også store mengder av tanks, flyvemaskiner, dieselmotorer og mitraljøser som Citroën ikke gjorde. Derfor sysselsatte Renault i alt 30.000 mann mot konkurrentens 22.000. Og da han så i 1931 hadde ferdig sin nye store bilfabrikk på Ile Séguin kom Citroëns store krise.

Vi har tidligere omtalt hvorledes Citroën arbeidet som en rasende for å skaffe dekning til sine kreditorer, og hvordan hovedkreditoren – Michelin – omsider skred inn for å reorganisere hele bedriften.

I slutten av desember trådte firmaet i frivillig likvidasjon. Aksjene som på toppen sto i 2140 francs, var nu i 50, og offentlighetens tap blev beregnet til 2,8 millioner francs.

Det store spill var tapt.

*

(anm: André Citroën gikk bort bare få måneder etter at denne artikkelen sto på trykk)

Tor Ivar Volla.



KOLDE BAYER OG VARME DANSKER

Klokka fem om morgenen 6.juli møttes 7-8 duggriske medlemmer klare for første etappe til Jylland via Larvik-Fredrikshavn. Undertegnede sov ved det tidspunkt som en stein og overhørte to vekkerklokker og formann Dahle's forsøk på telefonterror. Noe må jeg vel ha hørt. Båten rakk jeg etter å svinekjørt gjennom ørtene radarbokser i Vestfold. På brygga sluttet flere seg til og 12-13 edle Renault'er inkludert Pub Goelette trillet endelig om bord.

Etter 15-20 varme mil samt en søt fergetur på Limfjorden til 40 kroner ankom vi desperat øltørste og i noe uryddig tropp det idylliske treffstedet for 11. Skandinavisk Renault Træf. Til vår store glede hadde flere av våre nederlandske venner fra Nordkapp-turen allerede innfunnet seg. For første gang hadde også noen hyggelige tyskere med en orange sekser hengt seg på. De hadde dilla på seksere (!?).

Svenskene stilte mildt sagt svakt. Bare etpar biler var å skue. Så vidt vites har svenske-klubben akutte problemer i Styret, og årsaken til det manglende oppmøte kan skyldes dårlig informasjon. Nok om det. Finnene var derimot hjertelig tilstede med alt det innebærer. Neste år er forresten Skandinavisk Treff i Finland.

I kjent gjestfri og jovial dansk stil hadde formann Tommy Lind profesjonell regi på alle detaljer. Hvem blir ikke fornøyd når 0,4 kald fatpils koster 16 kroner og temperaturen slår seg til ro på 30 lune. Med været og pilsen var lysten for skovtur med gammelbilen moderat. Og i nattens slumring med Renault i glasset trillet det stadig inn de fineste Caravelle, Floride, Alpine, 4CV og Dauphiner på rekke og rad.

6, 8, 10 og 16 så langt øyet rakk, men ikke en knallblå fet 8 Gordini. Ei heller en Fregate. Treffets eneste Spider var stolt norsk. Minst hundre biler ble "linet" opp og CRN som stilte med 20 biler var dermed største utenlandske kontingent.

Lørdag var det nasjonal konkurranse som nå også inkluderte Nederland. I vår sjenerøsitet lånte vi ut Ola Stødberg (Oslo-svenske) til søta bror's noe haltende lag. Med omtrent 200 deltagere ble det også damelag i full bredde. Knapt noen kjørte en meter med grombilene, bare en herlig lang varm dag med bilprat, litt delekjøp og pils frem mot festmiddagen.

I likhet med årstreffet på Hadeland var grillingen profft utført og serveringen ditto. Et kunststykke med tanke på antall mennesker. Det ble taler, velfortjente takksigelser og en premieutdeling uten sidestykke. Noen fikk edel vin. Andre fikk motorolje. CRN's mange medlemmer sopte inn flere premier, men av hvilke grunner er i ettertid noe diffust.

Formann Dahle entret scenen og takket behøring Tommy med en solid norsk kubjelle.

Nederlenderne syntes det var morsomst å påkalle oppmerksomheten ved slå med grytelokk.

Dansk festmiddag krever verken slips eller dempet tale, men fulle glass, mengder av deilig mat og harmløs mobbing mellom de nasjonale klubbene. Dette var saftig gøy, og når vær og føre – i skrivende stund - var sommerens beste er det bare å glede seg til neste gang danskene inviterer. I mellomtiden kan klubben med Tommy Lind og hans kone i spissen hvile på sine laurbær.



*Gjenglemt(?)
på et
nedlagt
hotell på
Nordseter
ved
Lillehammer*

R4 - Nederland 7-9 september

Om få uker reiser en hel kolonne R4-eiere til Nederland. Jernsenga skal behørig feires med bursdagsselskap for sine 40 år siden fødselen. Som tidligere omtalt og utsendt invitasjon i eget vedlegg blir det "donderfeest" i Arnhem.

Kolonnen ligger ann til å telle om lag 10 – ti- biler. Det er imponerende mange, og flere har gjemt noen feriedager for å lage en skikkelig oval weekend. Enda mer imponerende er at det kommer deltagere helt fra New Zealand. Slå den! Riktig nok ikke på egne hjul, men de får låne bil av vertskapet.

40 års jubileum er grunn nok til genever, edamer og tresko i taket synes vi. Men hollenderne kliner også til med 10-års jubileum for Dutch R4-Club. Sjekk alt ut på: www.nav.to/4feest

Blir ikke dette en fest som det kommer til å gå gjetord vet ikke jeg! Det ligger an til Kiel-ferje torsdag 6.september, men som sagt blir det ikke noe fellesbillett-bestilling. Men mail gjerne til formann Dahle om info. Vi satser jo på å reise sammen. Det er jo selvsagt meningen. Svend har e-postadresse: svend.dahle@baerum-bilsenter.no



DELEKATALOGER OG REPARASJONSHÅNDBØKER TIL SALGS

R4 type 1120, 1123, 1126, 2102, 2104, 2105, 2106, 2109, 2391, 2392 (12 stk.)

R5 type 1220, 1221, 1222, 1224 (4 stk)

R6 type 1181 (16 stk) – *holder til alle i Norge !*

R8 type 1135 rep. håndbok på engelsk, 1130, 1132, 1136 delekatalog på fransk (3 stk)

R10 type 1190 ny rep.bok, 1192 (4 stk)

R12 type 1170, 1171, 1177 (8 stk)

R15/17 type 1300, 1302, 1304, 1312, 1313, 1322, 1323, 1330, 1337 (14 stk).

✶ R16 type 1150, 1151, 1152, 1153, 1154, 1156 (16 stk)

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

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

Bestill gjerne via internett til redaktøren eller pr. brev så sender vi i postoppkrav.

Brigitte Bardot au volant d'une Floride.



Coupé Floride de 1960.

CRN BULLETIN

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

Nr 3/2001 - 16.årgang

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

CRN, Postboks 60, 1355 Bærum postterminal

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

CRN s kontonummer: 0825 08 48626

Styret består av fem edsvorne entusiaster:

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

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

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

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

Redaktør: Se under

Redaktør og redaksjonens adresse:

CRN Bulletin

Egil Otter, Ribstonvn. 41 E, 0585 Oslo egil.otter@naf.no

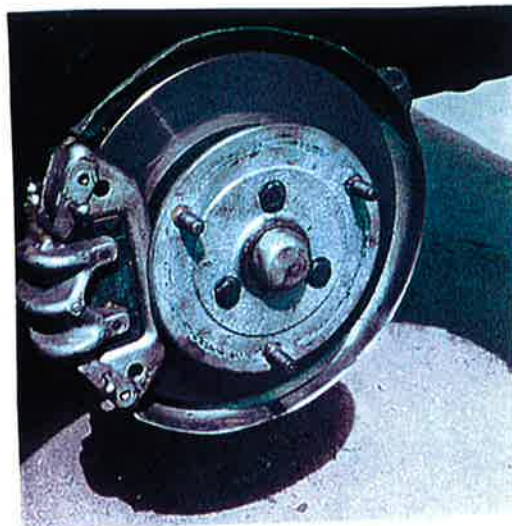
CRN på nett: <http://home.online.no/~sipeters/crn.html>



*Birger Tangeland's Ondine
på sitt første låve-besøk.
Da er det minst to prakteksemplarer
På hjul i Norge.*



*Redaktørens
prosjekt som
slumrer på
låven.
77 TL – siste
årgang for
16-serien.*



*DISQUES DU FREIN
Redaktørens nye skivebremses
kan besees etter nærmere avtale.*