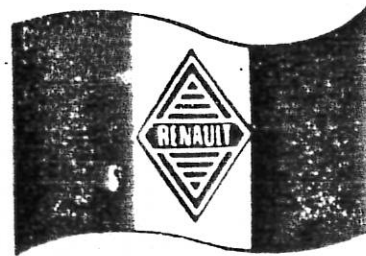


CRN



CLUB RENAULT NORVÉGE

BULLETIN NR 4 1991

BERGEN TREFF 1991



8. og 9. juni 1991
vil sikkert bli husket av
alle som er glad i RENAULT
og i BERGEN!
TAKK TIL KJELL MYKING SOM
HADDE NEDLAGT MYE ARBEIDE
FOR AT VI SKULLE FÅ EN FIN
TUR TIL/I BERGEN.

SOL - SNØ - SØLE ! - For noen av deltakerne ble det tildels en dramatisk reise til og fra Bergen. Alt gikk bra, - slik at det er sagt. Trønderan, som kom over Strynefjellet på fredagsettermiddagen fikk regelrett snøstorm, med sikt lik null! Vi kan til en viss grad sette oss inn i forholdet. NYSNØ, turister med campingvogn og sommerdekk, Renault R10 m/Rudolf, Caravelle u/varmeapparat- også med sommerdekk. Det sier litt om forholdene at vegen ble stengt en halv time etter at "våre" var kommet seg över. For de som kom over Hardangervidda var forholdene langt bedre, men de måtte tåle adskillige med regn og noe sludd på det høyeste.

SOL I BERGEN! Klart det var ekstra populært at vi fikk stålende vær både lørdag og søndag i Bergen. Kjell hadde laget en fin rundtur i byens omegn med start fra Lone Camping, hvor vi alle var innkvartert. Maken til natur skal en lete etter. Vi hadde poster med mange vriene spørsmål, prøver som tildels gikk på ferdigheter. Matrast på Fanatoppen hvor klubben tro til med litt servering! Populært innslag, selvfølgelig. Besøk på teknisk museum i Bergen og framvising av bilparken på BRYGGA. Livet i Bergen akkurat denne dagen kan nesten ikke beskrives. Det var en rekke arrangementer i byen og vi fikk inntrykk av at hele byen var på bena. Morsom å ha vært med på turen. Om kvelden ble det grilling i solveggen på Lone og det ble premieutdeling. Alle deltagende biler fikk sitt tradisjonelle fat med motiv R8 og Bergen. Dessuten var det 25 l. bensin til bil med fleste km. på egne hjul. Det ble Olaf og Caravellen som gikk av med sieren, 780 km.! Roald ble en god nr. 2 med 770 km.! Det var gavesjekk og endel andre premier.

DELTAGELSEN, 12 vogner må vi vel si oss rimlig fornøyd med. Vi kunne sjølsagt ønsket flere men vi må jo se i øynene at det ble en lang tur for mange. Hyggelig var det å knytte bekjentskap med "nye" treffdeltagere.

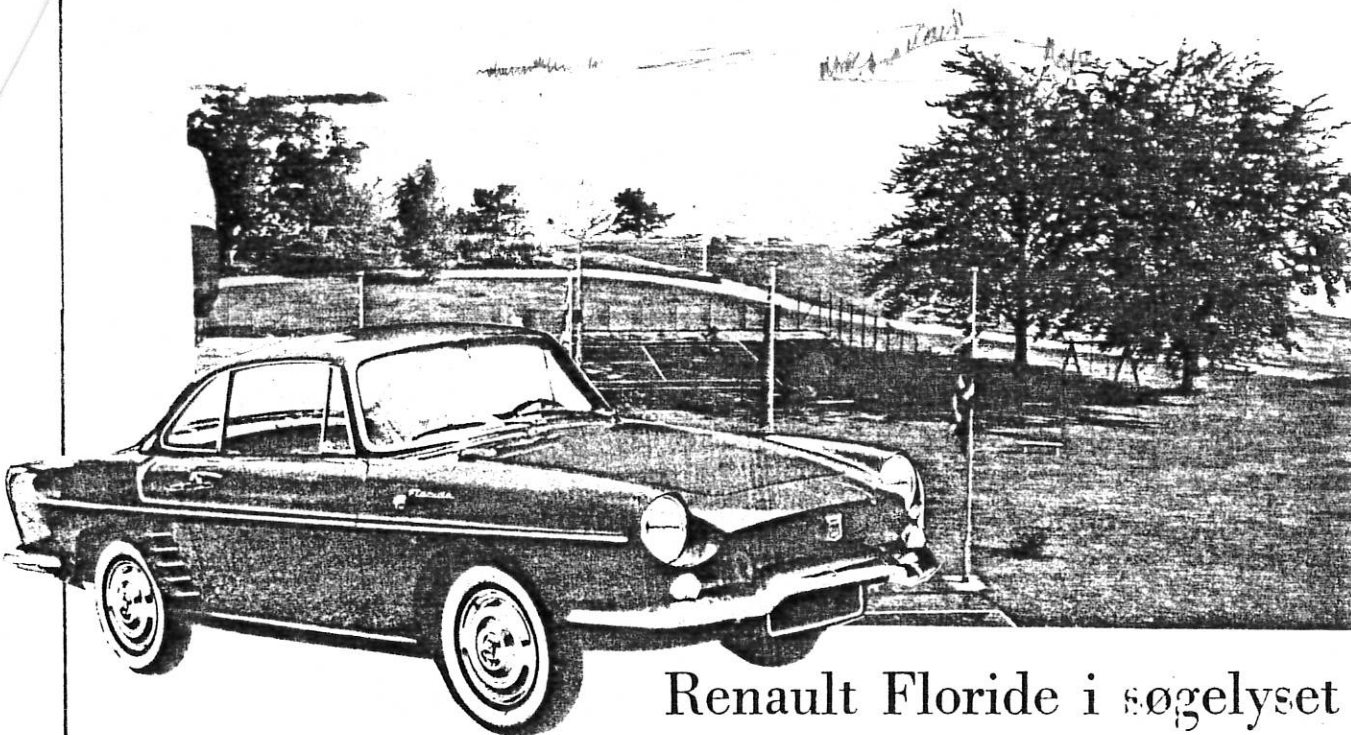
SØLE - ja det ble det til gangs for en gul Dauphineekvipasje fra Hadeland. For å lage en liten vri på turen tilbake, ble en relativt liten bomveg valgt fra Nesbyen og til Nes i Ådal, ca. 50 km. Alt gikk greit til at plutselig en dyp grøft tvers over vegen satte en brå slutt for videre ferdsel. Etter litt ventetid ble grøften fyllt med en blanding av stor stein og bløt fyllmasse. Resultat ble som ventet: Fast i møkka til helt oppunder buken! Tilbud om å bli trukket av med en 20 tonns Catapillar ble avslått! Stakkars Dauphinen! Etter å ha benyttet en gamle triks, granbar etc. ente alt bra. Tviler på om bilen har vært så fæl i sitt 31 årige liv. TAKK FOR TUREN! kn.

GREIT Å VITE, CLUB RENAULT NORVEGE - Formann: Svend Dahle, t. 02-53 61 80 (arb.)
t. 02-90 21 21 (pr.)

Nestform.: Knut Nøkleby, t. 063-30 600 (arb.) og t. 063-28 381 (pr.) som også tar seg av BULLETIN. Har du aktuellt stoff, annonse kjøp/salg så kom igjen!!!!!!!!!!!!!!
Postadressen er : K.N., Postboks 50, 2750 GRAN.

Kasserer: Olaf Danielsen, t. 07-97 63 90. Tar også imot nye medlemmer!

Varamann til styret: Aage Svarthoel, t. 09-92 40 47.



Renault Floride i søgelyset

En av våre interesserte medlemmer i Nannestad har sendt oss en meget interessant artikkel om Renault Floride. Artiklen er sakset fra det danske bladet POPULÆR MEKANIK. Les nøye, her er mye morsomt stoff, ta f.eks. testkjørerens meget rosende omtale av bilens accellerasjon. Sammenlignes med Ford Falcon, ---- les videre og kos deg!

RENAULT FLORIDE er simpelthen et plet-skud. Den renliniede, velproportionerede vogn blev for første gang præsenteret i 1958 i Paris, men først i begyndelsen af 1960 kom den her til landet.

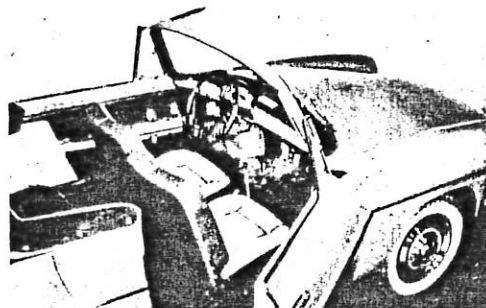
Elegant og formskøn er den blevet på Ghia's tegnebræt i Italien, men under skønheden ligger det almindelig anerkendte Dauphine-chassis med en let tunet Dauphine-motor.

Hvordan vil det føles at eje en sådan vogn? Hvis De ikke har noget imod at blive misundt af hele byen eller at blive begloet af den store hob, så vil De i en Floride få en drøm af en bil. At det under alle omstændigheder er en vogn, man direkte forelsker sig i ved første øjekast, det er hævet over enhver tvivl.

Den kører så let og præcist som nogen kan forvente det af en bil, der er bygget for almindelige mennesker. Kun hele »Fangioer« vil kunne opdage en let overstyring ved høje hastigheder; de fleste af os vil overhovedet intet bemærke.

De to separate forsæder har et passende støtte-

Cabriolet med kaleche. Til denne model kan leveres af-tagelig hard-top ..



areal, og de stærkt krummede ryglæn giver en udmærket støtte også mod tværkræfter, hvilket alt i alt bevirker, at man selv efter adskillige timers kørsel kan bevare køreglæden. Bagsædet er egentlig ikke noget sæde, blot en »nødbænk«, eller hvad man vil kalde den smule hynde, der er lagt over det, der egentlig må være tænkt som bagage-plads. For børn kan pladsen være udmærket, men når man virkelig brug for en fire-personers vogn, skal man glemme denne (hvis man kan).

For et enligt par, ungt eller gammelt, er det en morsom og økonomisk rejsevogn, som ydermere vil styrke Deres selvtilid og anseelse, når De drejer op foran hotellet, hvilket ikke er uden betydning for den behandling, De kan forvente at få de fleste steder (sørgeligt nok).

Den afprøvede Floride var den 4-trins-gearede, som har synkroniseret de 3 gear. Firetrinsgearkasse er specialudstyr, standard er det normale 3-trins-gear med synkromesh i 2. og 3. gear. På trods af den manglende synkromesh i 1. gear er det ikke vanskeligt med lidt øvelse at fange det lavere gear, selv om vognen ruller. Den afprøvede vogn var en hard-top, men vognen leveres også som cabriolet, hvortil man forøvrigt kan købe en løs hard top, der kan anbringes oven på den nedslåede kaleche.

Takket være bl. a. det minimale frontareal er brændstoføkonomien enestående. Ved en rask landevejsprøve udviste resultaterne, at man under gnieragtig kørsel kan køre 15-16 km på en liter benzin. Ved bykørsel lå resultatet på omkring 14 km pr. liter. Det er en absolut acceptabel økonomi til en vogn i 25.000 kr.-klassen.

At det er en vogn, der kører godt, fremgår også af accellerationsprøverne, som viste næsten samme resultater, som man kan opnå med en Ford Falcon med manuel gearskiftning.

Den vandkølede hækmotor (4-cyl. og topventilet) er så lydløs og velopdragen, som nogen kan ønske



TAKKET VÆRE INTERESSERTE MEDLEMMER KAN VI PRESENTERE SMÅ GODBITER FRA 30 ÅR TILBAKE. De av oss som er gamle nok til å huske bilmerkene som konkurrerte på salgstoppen den gangen, vil vel nikke gjenkjennende. Vi føler oss ganske sikre på endel av våre medlemmer hadde

en Renault i 1961, og antagelig en Dauphine. Da var det sjølsagt litt moro å konstantere at bilen var populær, og hevdet seg i toppskiktet. Oversikten som følger er hentet ut fra et kundeblad som ble utgitt av Autoimport A.S. som var hovedimportør av Renault på den tiden. (Forbehold om riktigheten av sist nevnte!

Mars-registrering

Registreringsstatistikken er utarbeidet på grunnlag av månedsheftet fra Opplysningsrådet for biltrafikken.

Tallene er i rekkefølge salget i mars, salget hittil i 1961 (ut mars måned) samt plasseringen på listen ved februar-registreringen. Listen er i landsmålestokk.

1. Volkswagen, 5 s.	1175	2396	(1)
2. Ford Anglia	528	922	(2)
3. Renault Dauphine.	433	671	(5)
4. Opel Rekord	409	709	(3)
5. Ford Taunus 17 M	296	525	(4)
6. Volvo, 544, 446	250	548	(6)
7. Skoda	242	344	(11)
8. Ford Taunus 12 M	177	272	(10)
9. DKW, Auto Union jr.	154	247	(9)
10. Opel Caravan	142	263	(8)
11. Saab	141	259	(7)
12. Moskwich	123	141	(-)
13. NSU Printz.	110	175	(12)
14. Fiat 600	105	162	(15)
15. Peugeot	92	166	(17)
16. Hillman	89	156	(14)
17. Opel 1200	73	114	(19)
18. Fiat 1100, 1200	64	111	(20)
19. Volvo Amazon	63	100	(-)
20. BMW	58	69	(-)
20. Opel Kapitän	58	114	(13)
22. Simca Ariane	51	98	(16)
23. Austin A 55	44	80	(21)
24. Ford Consul	43	66	(26)
25. Borgward Isabella	40	68	(-)



sig det. Tomgangen er så rolig, at man i begyndelsen ofte er overbevist om, at vognen er gået i stå.

Alle fire hjul er uafhængigt ophængt og af-fjedret med skruefjedre, der er dæmpet henholdsvis med dobbeltvirkende teleskopstøddæmpere og Renaults nye dæmpe-fjederanordning »Aerostable«. Disse luftfyldte gummibælge, som udgør »Aerostable-systemet«, bevirker, at man kan tillade sig at bruge blødere skruefjedre end sædvanlig og alligevel beholde stabiliteten.

Prover på speedometerets nøjagtighed viste et absolut tilfredsstillende resultat, medens kilometertælleren havde den forholdsvis sjældne fejl, at den efter 100 km's kørsel kun viste 97.

Som alle skønne ting har den nogle få fejl, men ufuldkommenhederne er minimale, ja, i nogle tilfælde endda ubetydelige.

Den eneste »fejl«, som virker generende, har den tilfælles med det meste af den øvrige »Renault-familie«; gearkassen føles grangiveligt, som lå der et bundt vådt tovværk dernede, som man skal forsøge at rage på plads med gearstangen, der føles som en pind stukket ned i en tønde; med det resultat, at man aldrig direkte kan se eller mærke på gearstangen, hvilket gear vognen står i.

Er man vant til en præcis og hurtigt arbejdende gearstang, er man lige ved at opgive ævred af væmmelse over denne slaskede tingest; men har man tålmodighed, vil man opdage, at væmmelsen forsvinder lidt efter lidt. Ret hurtigt finder man de fire små cylindre for enderne af H-mønstret. Er man først nået så langt, klarer man sig fint, for synkro-mesh-anordningen virker perfekt og lydløst.

Bakgearet er desværre vanskeligt at komme uden om i 4-trins gearkassen. Det ligger noget nær på 2. gearets plads, blot skal man til bakgearet trække lidt i gearstangen og lede den ind i en slidse, men indtil man har prøvet et par gange, går man frejdigt fra 3. gear og ind imod bakpositionen med omkring 50 km/t og en skrækelig kradsen og skrubben fra de børstende tænder.

Med en vendediameter på kun 9,1 m er Floriden særdeles nem at begå sig med i bytrafik, således at forstå, at den kan udnytte selv de snævraste muligheder, men dermed følger naturligvis nogle ret store forhjulsskærmkasser, som unægtelig gør nogen indhug i benpladsen på forsæderne. Ved ca. 100 km/time begynder en let transmissionsstøj at blive hørbar. Ved dag som ved nat er der nogle

irriterende refleksioner fra vindspejlet. Instrumentbelysningen er hverken til at afbryde eller dæmpe. Over instrumentbordet var der (formentlig ufrivilligt) anbragt et selvtømmende askebæger. Da det alligevel tømmer sig udover instrumentbræt og på gulv, kan man altså lige så godt gå direkte til sagen og derved undgå, at en ikke uvæsentlig del af asken skal børstes af ens tøj ved udstigningen.

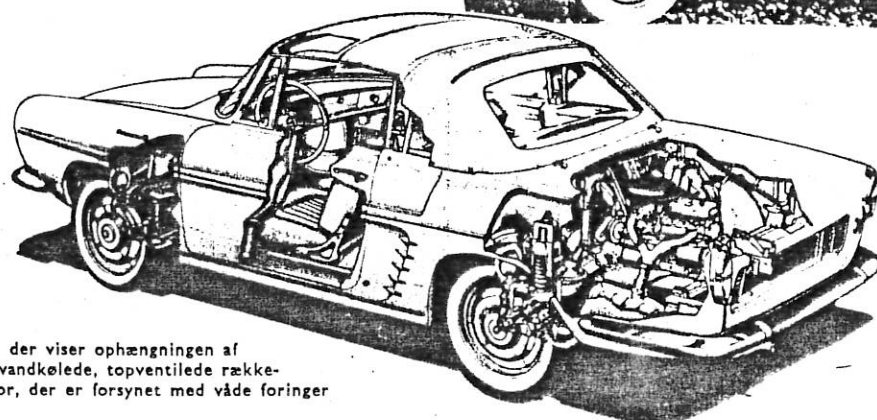
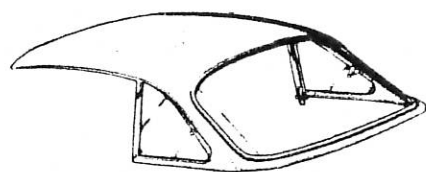
Cigartænderen er anbragt så langt til højre, at det er uden for førerens rækkevidde. Handskerummet er lille, men praktisk. Til supplement er der bekvemme lommer både i døre og ved fodbrættets fyldninger, så der skulle her være god plads til alle de ting, der ellers gerne vælter sig ud af handskerummet. I hard-top modellen er der et mindre bagagerum bagved bagsædet, men i øvrigt er bagagerummet naturligvis foran under »kølerhjælmen«. Reservehjulet er praktisk anbragt under bagagerummet. Det sidder ganske vist udenpå vognen, men for at komme til det må man først udløse en lukkeanordning, der befinder sig inde i bagagerummet – og for at komme til bagagerummet skal man åbne for bagageklappen inde fra vognen; det er således en hel kinesisk æske, men bortset fra, at man lige skal kende tricket, hvordan man kommer ind i den inderste æske, så er systemet enkelt og effektivt.

Nyt på Floriden er et luftindtag til karburatoren, hvor luften trækkes ind foran gennem et filterelement og føres hele vejen gennem vognen om til maskinrummet, hvor luften filtreres endnu en gang, før det går i karburatoren.

Lidt upraktisk forekommer det, at man skal have nøglerne frem for at låse dørene; i det mindste kunne det da være lavet således, at venstre dør kunne låses uden nøgle.

Ved at åbne for de bageste »kvarte vinduer« har man en behagelig ventilation. Varmeapparatet, som er standardudstyr, giver en behagelig varme, også bag forsæderne.

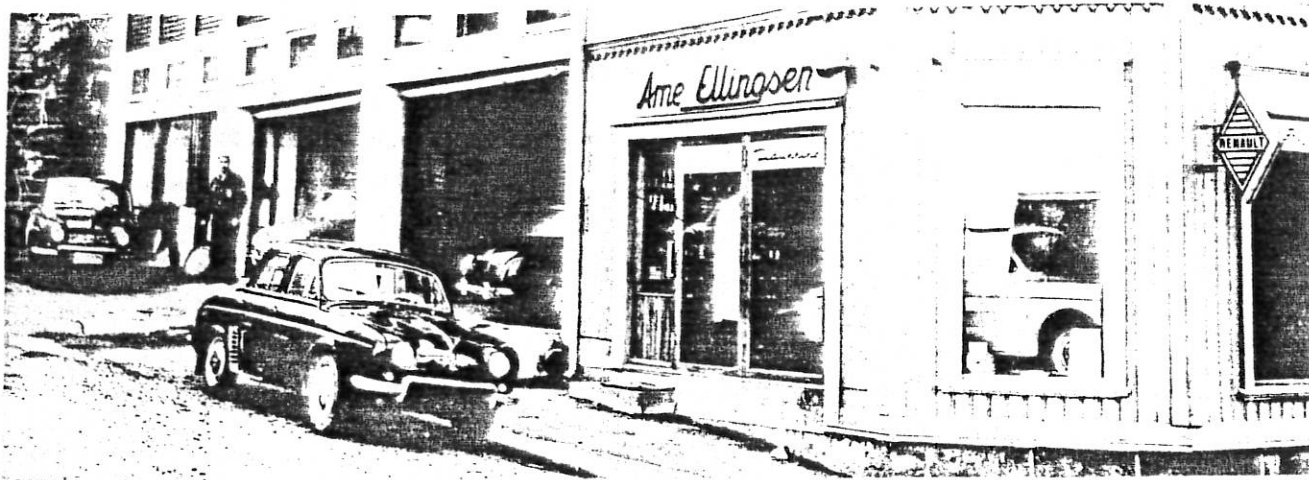
Kan man affinde sig med de små skavanker, der her er nævnt, er der basis for et langt og behageligt bekendtskab med et smukt og lækkert køretøj. I modsat fald må man vente en tid, så vil det meste sikkert blive rettet. Der er jo altid en vis naturlig udvikling. ***



Snit, der viser ophængningen af den vandkølede, topventilede række-motor, der er forsynet med våde foringer

forts. S. 5





I RENAULT aktuell, nr. 5, fra 1961 (et kontaktorgan mellom Autoimport A.S. og kundene) blir Renaultforhandler i Arendal, ARNE ELLINGSEN behørig omtalt. Han sier, "kan ikke denne bilen selges er det selgerens skyld". Han overtok RENAULT-AGENTURET i distriktet allerede i 1952. Salgstallene til høyre viser at det var rette mann på rett plass →

RENAULT FLORIDE, 1960 MOD. 40 HK. (SAE).

TEKNISKE DATA

MODELUDVALG

Cabriolet m/ kaleche. - Til denne model kan leveres aftagelig hard-top som ekstraudstyr.
Coupé (lukket hard-top).
3-trins eller 4-trins gearkasse.
Aut. FERLEC-kobling kan leveres i forbindelse med 3-trins gearkasse.

FARVEUDVALG

Metal-grøn, havanna-brun, hvid, rød, prinsesse-blå, midnat-blå.
Indvendig farve (sædebetræk, instrumentbord m. v.) tilpasset karosseriets farve.

UDSTYR

Sprinkler-anlæg, cigartænder, handskerum med låg, filtteppe i bagagerum, Grands Froids-varmeanlæg og hvide dæksider er standard-udstyr.

SPECIFIKATIONER

Motor: Type GORDINI, vandkølet, topventilet rækkemotor med «våde» udskiftelige cylinderforinger.

Boring/slaglængde: 58/80 mm. Max. hk (SAE) 40 v/ 5000 omdr./min.

Karburator med accelerationspumpe.

Transmission:	3-trins gearkasse	4-trins gearkasse
synchroniserede gear	2.-3.	2.-3.-4.
Udveksling 1. gear	3,7	3,7
» 2. gear	1,8	2,1
» 3. gear	1,035	1,46
» 4. gear	-	1,035

Tor enkeltplade-kobling eller aut. FERLEC-kobling (kun ved 3-trins gearkasse). - Bagakseldveksling 8:35.

Dækstørrelse 5,5 X 15 (145 X 380).

Bremser: Hydrauliske bremses på alle 4 hjul, selvcentrerende bremseko. Bremsetromlediameter 228,5 mm, totalt bremseareal 532 cm².

Vægt: Cabriolet 746 kg, cabriolet med aftagelig hard-top 780 kg, coupé 760 kg.

Ydelse: Tophastighet med 2 personer: 125 km/t. Benzinformbrug ca. 14-15 km/l ved 80 km/t. Benzintanken rummer 32 liter.

Opbæring: Uafhængig affjedring på alle 4 hjul. AEROSTABLE-luftstabiliseret affjedring for og bag (skruefjedre og luftgummipuder).

Karosseri: Selvberende stål-karosseri. 2 brede døre, 2 pladser + 2 nødsæder bag. - Sædebetræk: Simililæder i cabriolet, stof og simililæder i coupé'en. - Bagagerummets rumindhold: 0,26 m³.

I ARENDAL BLE DET I MARS registrert 150 nye biler. Her er fordelingen mellom de 5 store i Arendal:

1. VW 32
2. Dauphine 23
3. Anglia 12
4. Taunus 17 M 5 og på femteplass Opel Rekord med 4.

GAMLE BILER - GAMLE SKILT! NÅ ER DET MULIG!

Som før nevnt i BULLETIN er det forslag til behandling vedrørende å kunne få anledning til å benytte de gamle reg. nummerne på min. 30 år gamle biler. FRA VELORIENTERTE KILDER HAR VI FÅTT BESKJED OM AT NÅ ER DETTE MULIG. DEN FØRSTE DAUPHINEN ER ALLEREDE UTSTYRT MED SINE GAMLE SKILTTER. Det varer sikkert ikke lenge før flere følger etter. FRAMGANGSMÅTE: Ta med deg vognkortet til biltilsynet, fortell hvilket nr. du ønsker, - og det får du så sant det er ledig. Nye skiltpar koster i underkant av 200 kr.

Mange har ønsket å ha denne muligheten, og vi må bare gratulere de som har stått på med dette, bl.a. LMK. Det viser seg at det nytter.

BULLETIN, - det ble jo navnet på vårt blad. I ettertid har vi oppdaget at også OPEC også har sin Bulletin. Ikke dårlig å være i et slikt selskap!



Renault

BIL & TRAFIKK



ut av glemselen

GODT KJENTE: Informasjonssjef Egil Otter som er født og oppvekst med en Renault Dauphine, har sikret seg et så godt som lytefritt eksemplar av den franske kronprinsessen. Og enda finere skal hun bli. (Foto: Gustav P. Jensen).

Synd at ikke Renault har egen stand på Sjølyst. Merket fortjener bedre enn som så, sier Egil Otter som er informasjonssjef i NAF og eier av en blank Renault Dauphine fra 1961.

FOR NØYAKTIG tretti år siden, april 1961, var Dauphine tredje mest solgte bil i Norge. Den franske kronprinsessen med motoren og trekket bak på boblevis, hadde bare Volkswagen 1200 og Ford Anglia foran seg på salgsstatistikken.

Dauphine scoret mange kunder på grunn av sine fire dører. Det hadde ikke konkurrentene Folkevogn-bobla og Anglia. Bilen hadde også firetrinns girkasse. Riktignok var ikke førstegiret synkronisert, men hvem brydde seg vel om det når de 32 fyrrige hestekreftene i hekken ga sitt, sier Otter.

Dauphine-aner

NAFs informasjonssjef er selv født og oppvokst med en Dauphine. Derfor ikke rart at han nå har vendt tilbake til sine røtter.

Bilsalget var nettopp frigitt og tusenvis av bildebutanter brukte 13.000 kroner på denne lille franske lekkerheten. I markedsføringen ble det blant annet framhevet at luftfilteret var tilpasset norske grusveier og at Dauphinen var utstyrt med et såkalt Canada-varmeapparat. På sikkerhetssiden ble reservehjulets plassering og barnesikre bakdører framhevet. Reservehjul som ligger under bagasjerommet foran, skulle virke dempende i en eventuell kollisjon.

Vakkert skue

Men først og fremst var Dauphinen pen å se på, sier Egil Otter. Importøren som var Autoimport, kunne i sitt kundeblad i mai 1961 fortelle at Svalbards tredje personbil var en Dauphine. Bilen var kjøpt av en sykepleierske med begrunnelsen: Jeg tok Dauphine, for den har jeg ikke hørt et vondt ord om. Ikke alle var nok enige i det, sier informasjonssjef Egil Otter.

Pliktskyldig må han minne om at det i 60-årene var de som gjorde vri på navnet og omtalte Dauphine som «død og pine».

POSETIVT PÅ AVGIFTSFRONTEN !

Gode nyheter, Sosialdepartementet vil droppe de nylig innførte "trygdeavgifter på personskaade", stor kr. 200 for alle veteranbiler. NB! Ordningen vil fungere året ut, slik at 1991 blir det første året du slipper de ekstra kr. 200.



NYE PRØVESKILT ER PÅ MARKEDET !

Vi har brakt i erfaring at de omtalte nye prøveskiltene er et faktum. Vi kjenner ikke til om alle biltilsyn har tatt i bruk de nye "klistreskiltene med påført dato", men vi vet at det nå er i bruk. Systemet virker enkelt å greitt. Du får tilsendt, eller henter skilt med påført dato for den tiden de varer og som du har betalt for. Når tiden er ute bør du sette bort bilen og kaste skiltet. Altså ingen retur til biltilsynet.

Romerike Gammelbil Klubb -

Som omtalt i Bulletin nr. 3 var klubben representert med fire Dauphiner, ikke tre som det ble skrevet, på Gardemoen. Klart vi ble lagt merke til !

BILLIG VOLVO DUETT, ER TILSALGS!

Redaksjonen kan skaffe nærmere kontakt med selger om ønskelig.

TIL DAUPHINE kjøpes eksospotte, haster!
Ring 063 - 28 928, Alf.

RENAULT DAUPHINE, 1962 MOD. TIL SALGS.
Grå, orginal bil, god stand + mye deler
prisant. ca. 30.000 kr.
telef. 06-99 53 83, Terje Nybo.

RENAULT 4 ønskes kjøpt snarest!

Er kjøper av god/pen bil uten rust og
ellers i god kondisjon.

Ring meg snarest på 06-99 70 95, Jan.

RENAULT DAUPHINE. 1090 - ønsker kjøpe
to støtdempere foran og blank pynte-
grill bak. Ring 02-34 14 14 jobb eller
02-15 49 69 privat (Egil Otter).

RENAULT DAUPHINE - ønsker forniklet
bøyle (amerikansk type) til støtffanger
foran. Har du noe så ring meg.
063-30 600, Knut.

FOTOKONKURANSEN!!

I Bulletin nr. 3 innviterer vi til foto-
konkurranse. VI MINNER OM DEN - TA FINE
BILDER UTOVER SOMMEREN. Send inn til Bul-
letin innen 1. nov. 1991.

RENAULT R8 GORDINI OG RENAULT R8. BIL/
DELER TIL BEGGEMODELLER. MANGLER DU NOE
SÅ SKRIV TIL: Arild Nilsen Berg,
Fjordvegen 19,
1545 Hvitsten.

[illegible]

KJEMPETILBUD STØTDEMPERE.

Jeg har overtatt et større lager med støtdempere til amerikanske, europeiske og japanske biler. Her er både til eldre og nyere modeller. Forskjellige typer til de forskjellige modellene. F. eks. justerbare, Hi-jackers, fjærforsterk osv. Kun kr. 175/stk. Hi-jackers i sett, komplett med slanger, manometer etc. kr. 650. Ring eller skriv: Ken Ryder, Postb. 42, 2826 Snertingdal. t.030/63855

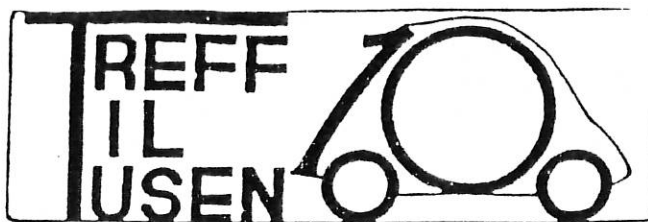
Renault DAUPHINE GORDINI, 1095, 63 mod.
Original, meget pen bil, fri for rust,
kun ca. 70 000 km. Hvit. Bilen selges
fortrinnsvis til en som skjønner seg på,
setter pris på en virkelig fin GORDINI.
Ring 02-52 00 40, jobb eller 09-93 40 86
privat (Per Erik Funderud).

RENAULT DAUPHINE, 1956 MOD. REST. OBJ.
og Dauphine Gordini motor og bakstilling
ca. 60 mod. - vurderes solgt samlet
kr. 6.000. Ring Ole Wang, t. 09-13 65 57
etter kl. 17, og vi prater om saken.

Vårtreff i Trondheim, 12. mai. Det meldes om hyggelig treff med samlet biltur i omegnen. Fellesbespisning og bilprat over kaffekoppen var en viktig del av turen. Værgudene var ikke på "vår" side men det stoppet ikke arrangementet.

----- VI MINNER OM -----

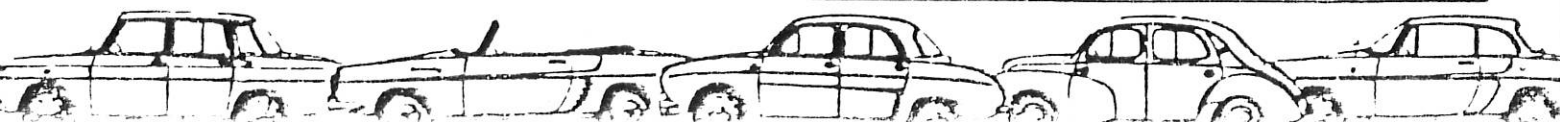
HUSK Å MELDE DEG PÅ:



FØR 1. AUGUST (SKJEMA BAK)

ÅLAND, 6.-7. JULI. Her begynner det virkelig å haste. Ring Svend for nærmere informasjon. 02-53 61 80, jobb og 02-90 21 21, privat
RING IDAG !!!.

Bladet BIL som sikkert mange kjenner, vil presentere de forskjellige merkeklubbene i Norge. Dette vil, så vidt vi forstår, bli startet opp ganske snart. RCN har allerede fått henvendelse fra bladet.





ÅLAND 1991

6.-7. JULI

FØRSTE NORDISKE RENAULT TREFF

MEN EKSLUSIVE

VÅR LILLE KORTESJE VIL VÆRE ØNSKET PÅ ÅLAND FOR
Å MØTE LIKESINNEDE RENAULTENTUSIASTER.

SELV HAR VI TENKT Å KJØRE TORSDAG 4. JULI PÅ
FORMIDDAGEN. EN KVELD I STOCKHOLM OG OVER TIL ÅLAND
MORGENEN ETTER.

TIDEN BEGYNNER Å RENNE UT FOR Å MELDE
SEG PÅ, SÅ TA SNAREST KONTAKT MED
SVEND FOR Å FÅ MERE OPPLYSNINGER
OM TIDER, BETALING OSV.

TLF. 02. 536180 ARB
02. 902121 PRIV

TREFFET AVSLUTTES SØNDAG 7. JULI

FORØVRIG ER ÅLAND DET BEST
VÆRSTABILE STEDET I NORD-EUROPA

SVEND

Ps: VI ER ALLEREDE
S BILER SOM ER PÅ MELDT.

CLUB RENAULT NORVÉGE

INNKALLING TIL ÅRSMØTE 1991.

CLUB RENAULT NORVÉGE

MØTET LEGGES TIL BORREGAARDSARBEIDERNE FERIEHJEM I SKJBERG UTENFOR
FREDRIKSTAD - L Ø R D A G , 17. A U G U S T 1 9 9 1 , K L. 17

(DET KAN BLI NØDVENDIG Å INNPASSE KLOKKESLETTET
NOE ETTER DET ØVRIGE ARANGEMENTET - TREFF TIL TUSEN)

DAGSORDEN:

- 1) Valg av referent.
- 2) Styrets beretning.
- 3) Regnskap ved kassereren.
- 4) Valg.
- 5) Evt./forslag.

Send inn forslag eller andre saker til styret før 10. aug. 1991

Adresse: CRN v/førmann Svend Dahle, Lerkevegen 17, 1370 ASKER.

VELKOMMEN TIL ÅRSMØTE, - OG HUSKE AT DETTE ER EN YPPERLIG ANLEDNING TIL
OGSÅ Å DELTA I "TREFF TIL TUSEN" !

ÅLAND 1991 - NORDISK RENAULTTREFF.

I tillegg til innbydelsen bak i bladet kan vi gi/gjenta endel opplysninger vedr.
treffene. Det vil bli lagt opp til avreise på torsdag 4. juli, fra Oslo. Etter en
kveld i STOCKHOLM tar vi båten til ECKERØ PÅ ÅLAND fredag, - og sol/bading her?
LØRDAG starter familierallyet kl. 12 !!! Middag og dertilhørende etterpå.

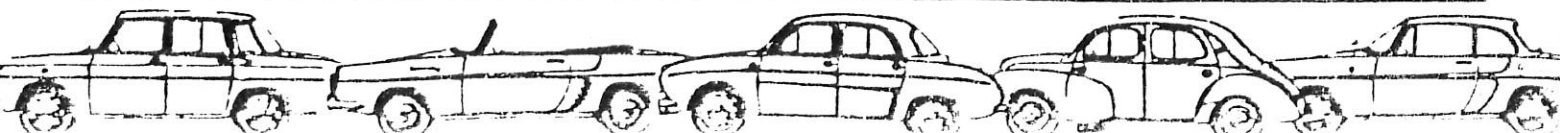
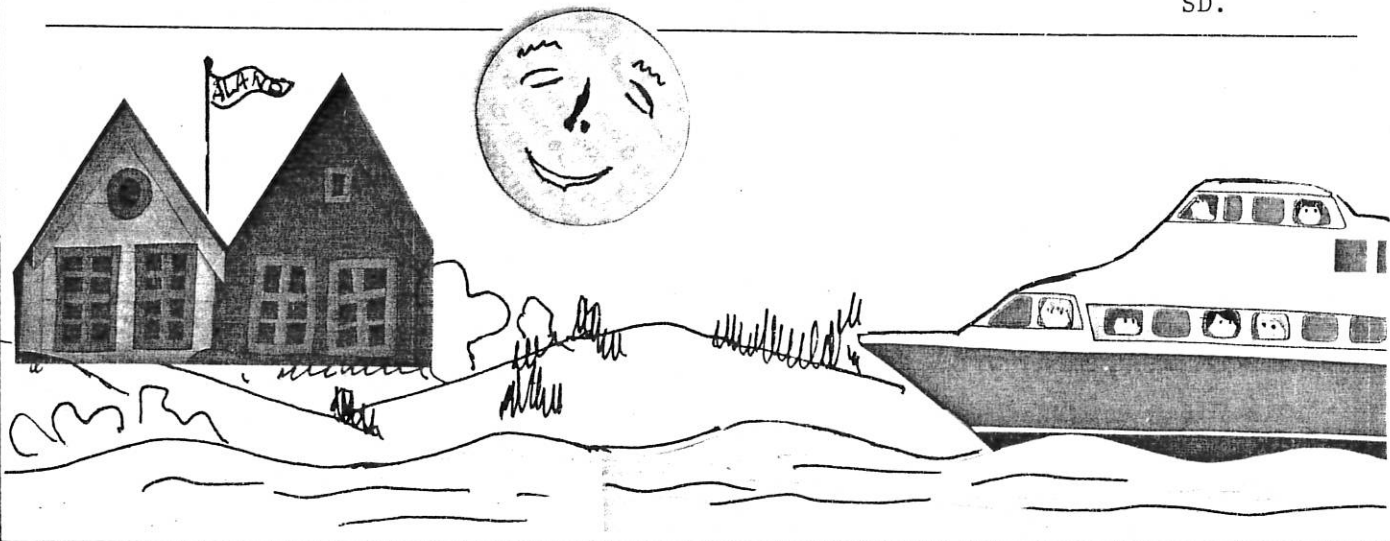
Visste du at ÅLAND er det stedet i Norden som har det mest stabile værforholdet
og flest soldager! Og at det er utrolig naturskjønt der!

SØNDAG pakker vi våre doninger og setter snuten hjemover, eller om vi kanskje drar
videre, eller rett og slett blir noen dager til?

HÅPER SÅ MANGE SOM MULIG KAN VÆRE MED PÅ TUREN.

ECKERØLINJEN tar oss over til Åland på ca. 2 timer. Husk at det er ca. 30 min.
kjøring fra Stockholm til kaia.

SD.



Du som har en bil som opp-fyller kriteriene, inviteres på det hjerteligste til TTT

16. 17. og 18. august 1991

Vi samles på Borregaard-arbeidernes feriehem utenfor Skjeberg senest kl. 11:00 på lørdag den 17. august.

Vi byr på:

- Overraskelse fredag kveld?
- Familierally
- Utstilling
- Mini swap-meet
- Premier til alle
- Masse festlige biler
- Sosialt samvær
- Fellesfrukost søndag
- Et gratis måltid
- Plaketter til deltagerne
- En uforglemmelig stemning

Treff Til Tusen - det er småbilentusiastenes Holmenkolldag, 17. mai og julaften samtidig. Med suveren forakt for hverdagens jag putrer vi av gårde på idylliske side-veier for å besvare oppgaver som appellerer til alle, fra bilentusiaster til familiens yngste. Premiene fordeles etter fritt-valg-fra-bordet-prinsippet, og er like varierte som oppgavene: 100 l. bensin, Danmarksturer, klokkeradioer, modellbiler, bøker m.m. (smakebiter fra fjorårets premier).

Forøvrig premieres treffets eldste bil, minste bil og lengste reisevei

Startkontigenten er kr. 125,- pr. bil, inkl. en plakett i messing til bilen samt et varmt måltid til alle i bilene. Overnatting og mat forøvrig kommer utenom, men i begge tilfelle tillates medbragt!

Alt du trenger å gjøre, er å fylle ut en postgiro innbetalings-blankett pålydende kr. 125,- og sende den sammen med påmeldingslippen til nedenstående adresse innen 1. aug. Etter denne datoen får du tilsendt veibeskrivelse, startliste og øvrige data.

Overnatting (campinghytter med 3 til 6 sengeplasser) kan ordnes ved at du krysser av på påmeldingsblanketten. Det er imidlertid begrenset med hytter, så her må regelen "Først til mølla får først malt" gjelde. Av andre muligheter kan nevnes campingtelt/vogn på stedet eller campinghytter på nærmeste campingplass, ca 4 km. unna (Høysand Camping). Arrangørene forbeholder seg retten til å plassere enslige, likesinnede deltagere i samme hytte.

Du som har en over 20 år gammel bil med under 1000 ccm. motor: - Vil du deg selv så ille at du holder deg borte fra TREFF TIL TUSEN? Nei, det var det vi tenkte! Flott!!

Vi gleder oss! VELKOMMEN!!!!!!

Så altså, meld deg på til:

Treff Til Tusen V/Tor Ivar Volla
Kyrre Greppsg. 8
N-0481 Oslo 4
Postgirokonto 0824 0765226

Klipp her

CLUB RENAULT NORGE

NORSK DKW UNION

GAMMALSAABENS VENNER

NORSK MIKROBIL REGISTER

ØSTFOLD VETERANVOGNKLUBB

HISTORISKE SMÅBILERS LØP



SKJEBERG - FREDRIKSTAD

BILER OVER 20 ÅR
UNDER 1000 CCM.

PÅMELDING TIL TREFF TIL TUSEN 1991

Navn: _____

Adresse: _____

Antall personer: ____ Ønsker egen campinghytte: ____ Ønsker å dele hytte: ____

Kjøretøy: _____ Årsmodell: _____

ÅRSMØTE 19.08.1990, SKJEBERG

Tilstede var 7 medlemmer:
Svend Dahle, møteleder
Olaf Danielsen
Aage Svarthoel
Røald Evjen
Per Kittilsen
Kjell Arne Lorentzen
Britt Tretterud, referent.

SAKSLISTE:

1. Innkalling
2. Arbeideretning fra styret
3. Regnskap
4. Valg
5. Eventuelt

Sak 1. Innkallingen lovlig og godkjent.

Sak 2. Arbeideretningen ble referert og godkjent.

Sak 3. Regnskapet ble referert og godkjent.

Sak 4. Valgt ble:
Formann: Svend Dahle (gjennvalg)
Kasserer: Olaf Danielsen (ikke på valg)
Styremedl: Knut Nøkleby (ny)
Varamedl: Aage Svarthoel (ny)
Redaktør: Morten Håve

Sak 5. Eventuelt:

- a. Forslag fra Knut Nøkleby:
Skriv/drev hver/2.hver måned i tillegg til klubbavis.

Vedtak:
Morten Håve tar seg av hovedutendringen av klubbavisen.
Knut Nøkleby overlates ansvaret for skriv 2.hver måned.
Medlemmene oppfordres til å komme med "stoff" til utendelsene.

- b. Forslag fra Knut Nøkleby:
Møtetreff på Hadeland kun for CRN.

Vedtak:
Positivt, Knut Nøkleby bes om å se på dette.

- c. Forslag fra Svend Dahle:
Klubbens 62-model Goulette som er utrustet med ha
en rader, Aage Svarthoel foreslår.

Vedtak:
Forslaget vedtatt.

- d. Årstur 1991.

Forslag 1: Geiranger 13.-16.06.1991
Forslag 2: Lillehammertraktene samme dato

Vedtak:
Forslagene sendes i skriv til medlemmene med stemmesed-
ler. Avgjørelse om sted tas etter dette.

- f. Forslag fra Svend Dahle:
Treff for franske biler. En bekjent av Svend kunne
tenke seg å stå for et stort treff for franske biler
etter svensk mønster. Treffet skulle gå over en week-
end, og være i samarbeid med de forskjellige klubber
for franske biler.

Vedtak:
CRN er positive til forslaget.

- g. Klubbens størrelse:
Diskusjon ang. klubbens størrelse, enighet om å holde
klubben på et forholdsvis lavt medlemsnivå. Vi eks-
panderer gjerne, men i et rolig tempo slik at det er
oversikkelig.

- g. Kontingent.

Vedtak:
Kr. 150,- forslutt.

- h. Spørsmål om forslag til hva man kan bruke ca. kr.
6.000,- av klubbkassa til. Hva med f.eks deler for salg
til medlemmene eller f.eks Dauphine'r som delebiler?

Vedtak:
Hvis man kommer over noe spesielt som klubben/klubbens
medlemmer kan ha nytte av, kan det forelegges styret
som så har bevilgning til å bruke av klubbkassa.

- i. Klubbens navn:
Norge har ønsket navneforandring fra Club Renault Norge
til Club Renault Norge.

Vedtak:
Enstemmig vedtatt at klubbens navn heretter skal være
Club Renault Norge.

SVEND DAHLE
formann

BRITT TRETTERUD
referent