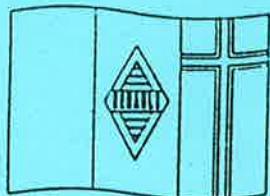


CRN

CLUB RENAULT NORVIGIE

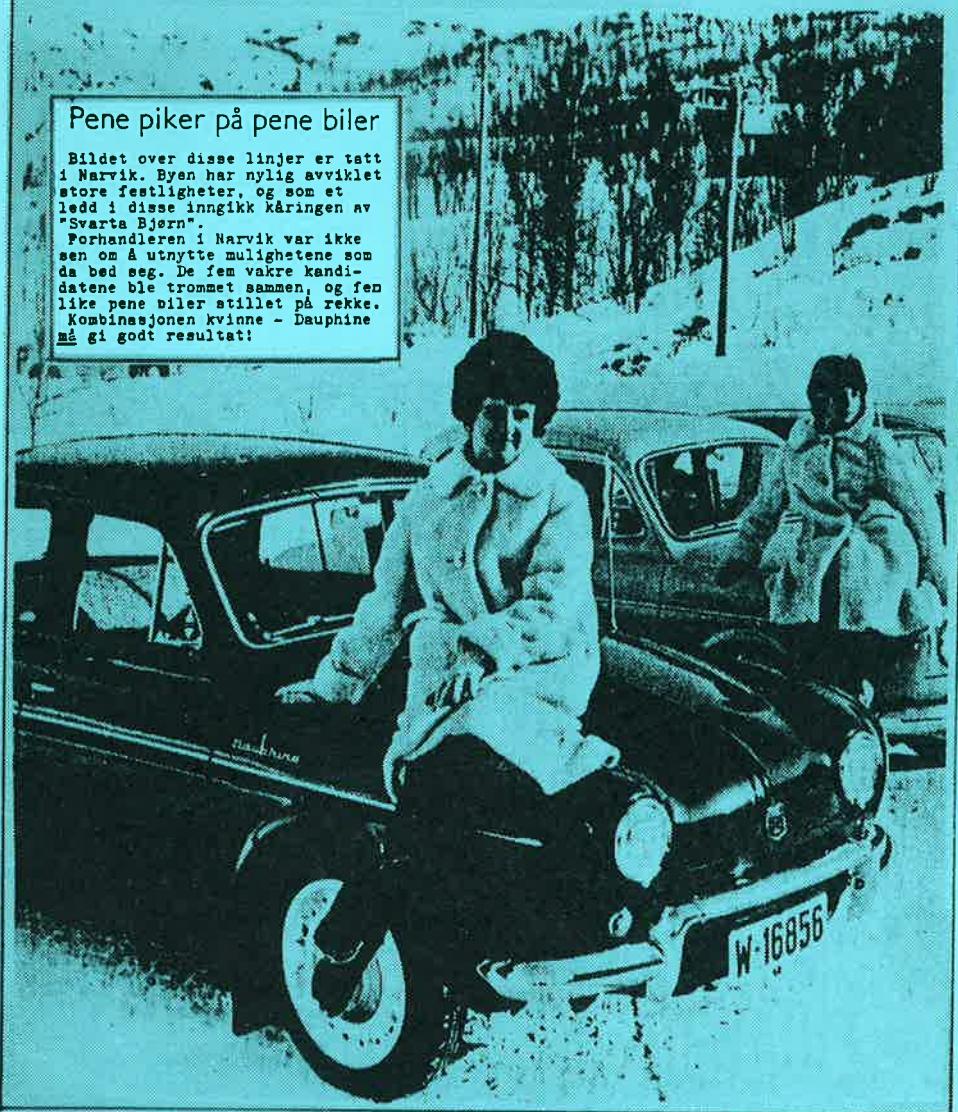


BULLETIN NR. 4/96

Pene piker på pene biler

Bildet over disse linjer er tatt i Narvik. Byen har nylig avviklet store festligheter, og som et ledd i disse inngikk kåringen av "Svarta Bjørn".

Forhandleren i Narvik var ikke sen om å utnytte mulighetene som da bed seg. De fem vakre kandidatene ble trommet sammen, og fikk like pene biler stillet på rekke. Kombinasjonen kvinne - Dauphine må gi godt resultat!





1900



1916



1921

**CLUB RENAULT NORVÈGE**

GRET A VITE OM KLUBBEN (CRN). KLUBBEN BLE STARTET I 1986 OG ANTALL MEDLENNER NÄRNER SEG 200. ALLE MED RENAULTER, ELLER SOM ER INTERESSEERT I RENAULT, ER VELKOMMEN I KLUBBEN. ÅRSKONTINGENTEN ER KR. 200. KASSERER ER: OLAF DANIELSEN, FALKEVEGEN 3, 7562 HUNDHAMAREN (TR. HEIM) OLAF TREFFES PÅ TELEFON: 73 914692, OG HAN TAR GJERNE IMOT NYE MEDL. FORMANN I CRN: SVEND DAHLE, LERKEVEGEN 17, 1370 ASKER - T. 66902121. NESTFORMANN: ASGEIR LARSEN, LERKEVEGEN 17, 1370 ASKER - T. 66901767 REDAKTØR FOR BULLETIN: KNUT NØKLEBY, GRINDÆKERVEGEN 9, 2770 JAREN. TREFFES PÅ T. 61330060, MOB. 94247547 - TAR GJERNE IMOT STOFF TIL BULLETIN OG KJØP/SALG. DELEKORDINATOR (NYOPPRETTET I 95/96: JAN URKE, HIJORTEVEGEN 43, 2030 NANNESTAD. T. 63997095 p. - 63997095 a. VARANEDLEM: EGIL OTTER, RIBSTONS VEI 41 E, 0585 OSLO. T. 22154969.



1923



1939



1972

UTGIVER: CLUB RENAULT NORVEGE, v/O~~OLAF DANIELSEN~~, FALKEVEGEN 3,
7562 HUNDHAMAREN.

REDAKTØR: KNUT NØKLEBY, GRINDÆKERVEGEN 9, 2770 JAREN.

*Daphne Gardine
59-63*

CLUB RENAULT NORVEGE
v/ OLAF DANIELSEN
STRINDHEIMVEIEN 8
TLF 73905876

RENAULT I NORGE 1940-45

av Tor Ivar Volla

Bilophugningskompaniet Bjerknes & Urbye hadde en Renault 1928-modell stående helt fra januar 1940, men den kan ikke ha blitt "tatt av dage" før langt senere. Den sto faktisk annonsert helt til firmaet sluttet å synliggjøre seg på denne måten i slutten av 1941!

På grunn av de anstrengte tidene, ble det besluttet å legge bilutstillingen i 1940 til Odd Fellowgården i Oslo sentrum fra 29.mars til 7.april. Inntektene fra utstillingen skulle gå til Finland. I forhåndsamtalen av utstillerne skrev bladet Motorliv:

"Såvidt vi kan se er det ikke noe særlig nytt å melde om det kjente, franske bilmerke Renault. Det finnes en rekke serier, nemlig Juvaquatre - Primaquatre - Vivaquatre - Viva Grand Sport. Sistnevnte er 6 cylindret, de øvrige 4 cylindret. Videre finnes Novaquatre og Vivastella, sistnevnte den største og kostbareste av firmaets typer".

Norsk Motorblads versjon lød slik:

"RENAULT har 3 modeller som er kjent på det norske bilmarked: Juvaquatre, Primaquatre og Vivaquatre. Det er kun små detaljeforandringer på årets modeller som avviker fra fjorårets. Vognene som er utbygget i hele sin bredde, gir passasjerene god plass og komfort. Vognene leveres i fire forskjellige størrelser med sporvidde fra 1,16 m. til 1,45 og er forsynt med motorer fra 1003 ccm til 2383 ccm. Juvaquatre, som er den minste modellen, har på grunn av sin store driftsøkonomi vunnet sterkt innpass både som reisendebil og som varebil til småkollis."

Utstillingsarealet var så lite at det bare ble plass til én bil av hver merke. A/S Autoimport valgte å satse på en helt vanlig 2-dørs, lukket Juvaquatre.

Registreringen av norske Renaulter fordelte seg slik i 1940:

	Nye personbiler	Brukte personbiler	Nye lastebiler	Brukte lastebiler
Januar	1		1	
Februar	2			
Mars	1			
Oktober		1		2
<u>November</u>	1			
<u>Sum</u>	5	1	3	

9.april fikk Norge uinvitert besøk, og dermed var det bråstopp på det fra før uttynnede bilsalget. Renault-fabrikkene lå jo snart også på "feil" side av fronten. Salgsmessig lå merket på en 4-delt 25.plass på personbilsiden og en 5-delt 23.plass på lastebiler her hjemme, noe som forteller hvor forskjøvet forholdene hadde blitt som følge av okkupasjonen.

A/S Autoimport fortsatte imidlertid å annonser i bilbladene fram til april 1941, og greide å karre seg gjennom okkupasjonen på et vis.

I august 1941 begynte plutselig bilsalget igjen for Renaults vedkommende. 3 nye personbiler ble registrert her i Norge. I september-oktober ble det registrert 2 til, og i november ble en brukt lastebil tilført statistikken.

Ironisk nok ble det altså solgt like mange nye Renault personbiler her i landet i 1941 som året før, enda 1940 inkluderte over tre fredsmåneder.

1942 ble langt mindre lukrativ: En ny personbil ble registrert i april og en ditto lastebil i september. Først i februar 1943 ble det registrert nok en personbil, men denne var bruktimportert. Både denne Renaulten og en ny personbil som ble registrert i september 1943 var utstyrt med vedgassgenerator. En ny lastebil ble også solgt i løpet av året.

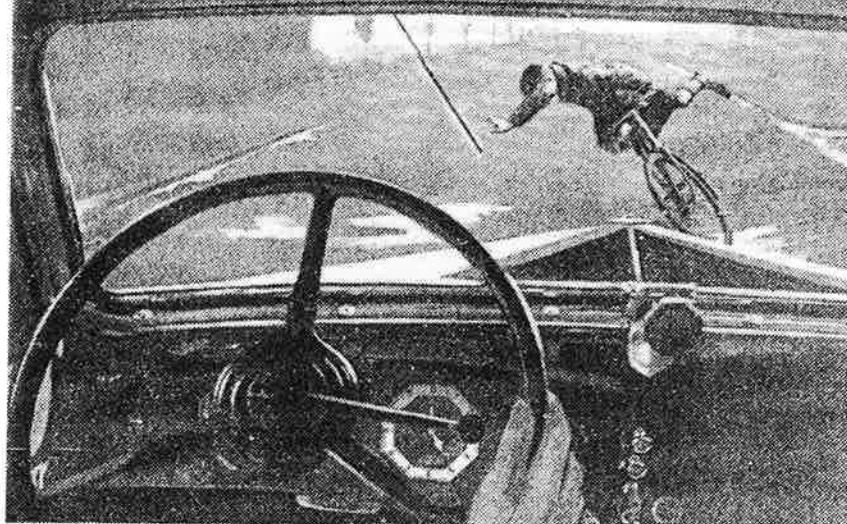
Norsk Motorblad kunngjorde på denne tiden at 26.000 biler som var eldre enn 1926-modeller ble kjøpt opp av den franske bilindustrien for hogging og materialresirkulering til produksjon av 17.000 nye biler.

Renault-registreringene i 1944 nådde absolutt bunn-nivå, altså null. Dette året var det jo fullt rabalder ved fabrikken i Frankrike også. Den ble utsatt for kraftig bombing tre ganger under krigen, og i 1944 ble Louis Renault internert etter å ha utarbeidet den lille 4 CV sammen med Ferdinand Porsche. Samme år døde Renault i fengselet.

Freden kom i mai 1945, men det tok fortsatt lang tid før det ble fart i bilbransjen. I august skrev Norsk Motorblad:

" De store Renaultfabrikkene er som kjent overtatt av den franske stat. Fabrikken sender nå ut 43 lastebiler pr. dag, og dessuten arbeides det med en liten personvogn som i all hemmelighet er blitt konstruert i løpet av okkupasjonstiden. De eneste opplysninger som foreligger om den nye modellen er at den har plass for fire personer og er forsynt med hekkmotor. Det er bygget endel prøevevogner som for tiden er gjenstand for inngående forsøk, men den endelige utforming er ennå ikke fastlagt, så det vil sikkert gå en tid før Renaults folkebil kommer på markedet."

S I K K E R H E T



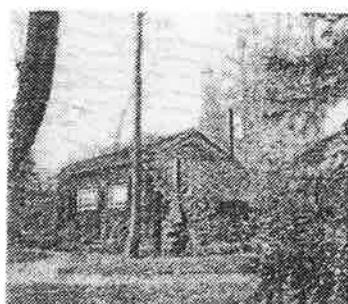
R E N A U L T S M O T T O :

Soliditet

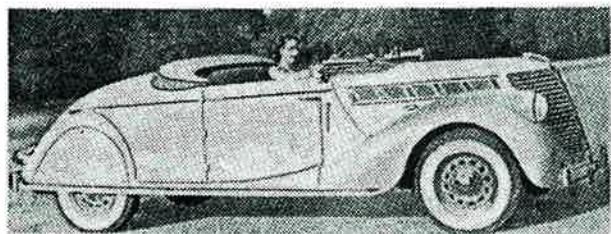
Sikkerhet

Renault i 1897

Økonomi



er forklaringen
til denne kolossale
fremgang.



RENAULT

Nu da våren står for døren bør De se på
Renaults vakre cabrioletvogner den lille

JUVAQUATRE

2 dørs 4-seter
samtid den større

PRIMAQUATRE

2 dørs 3- og 5-seter
med overraskende lite bensinforbruk og
anerkjent solid utførelse.

Dessuten har vi lager av følgende typer:

Juvaquatre 2 dørs sedan.

→— 4 » —

Primaquatre 4 » —

—»— komb. vare- og personbil.

Eneforhandler:



A/S AUTOIMPORT

Akersgaten 7

Telefon 11131—21277

Siste norske førkrigsreklame (Mars 1940)

Med freden satte registreringsbevegelsen seg i gang igjen.
Slik så den ut her hjemme for Renaults vedkommende resten av
1945:

	Nye personbiler	Brukte personbiler	Nye lastebiler	Bruktes lastebiler
Mai		1		
Juni		1		1
Juli				
August		1		
September	1	4	1	6
Oktober	3	2	1	4
November		3		19
Desember		3		17
Sum	4	15	2	47

Ved årsskiftet 1945-46 kom det også fram at Renault arbeidet med virkelig langsigte mål. Motorliv skrev:

"Reaksjonsdrevne bil.

Renaultfabrikkene som er Frankrikes største bilfabrikker eksperimenterer for tiden med en reaksjonsdrevne bil for derigjennom å kunne benytte billigere brensel enn den høyverdige bensin. Det er fabrikkens direktør Pierre Lefauncheux som gir denne meddelelse til S.M.T. (nr.11/45). Forøvrig holdes fabrikkens forsøk med den nye motoren helt hemmelig.

Renaultfabrikkene ble i mars måned i fjor nasjonalisert. Ennå er produksjonen ikke rukket opp i mere enn ca. halvparten av hva den var før krigen. Årsaken hertil er manglende tilgang på gummi og stål.

Fabrikkens ledelse er klar over at de nåværende vognpriser er altfor høye, og det arbeides derfor energisk på å få redusert omkostningene. For øyeblikket beskjefte fabrikken ca. 21.000 medarbeidere mot 52.000 før krigen. Det meddeles at produksjonen av lastebiler skal være steget med 33 pst. etter nasjonaliseringen."

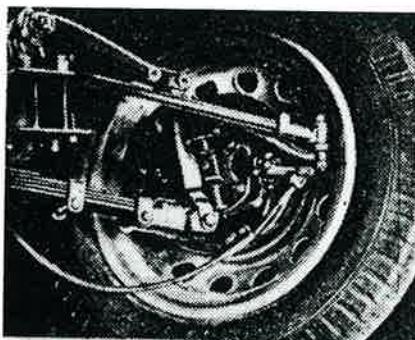
Norsk Motorblad konsentrerte seg litt mer om nåtiden:

"Franskemannene er i full gang med å reise sin bilindustri på førkrigsfot. I september måned (1945) var produksjonen på 3.752 vogner. De ledende fabrikker har antydet at i 1946 er målet å levere 165.000 vogner. Heri er inkludert 13.000 Renault type Juvaquatre, 23.000 Peugeot, 8.000 Ford, 20.000 Cistroen modell 7 og 5.000 av samme merke modell 11.

I årene før krigen var de franske bilmerker godt innarbeidet på det europeiske marked, og nå da Tyskland neppe vil hevde seg som før, har franskemannene gode utsikter til å øke sin eksport.

En av de første fabrikker som kom igang var Renault som ligger ved Billancourt, Paris. Den ble tre ganger bombet under krigen. For tiden arbeider 18.000 mann, og produksjonen er 15 vogner om dagen. Før krigen beskjeftiget Renault-fabrikkene som nå er overtatt av staten, 36.000 arbeidere, men som følge av vanskelighetene med å få fram tilstrekkelig med materialer, kan man ikke ta inn flere enn halvparten av arbeidsstokken."

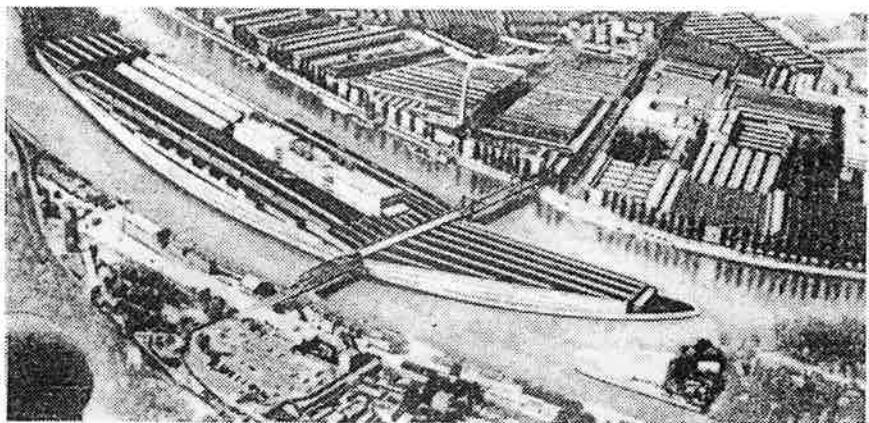
Renault-konsernets blanding av praktiske vanskeligheter, ville fremtidsoptimisme og totalt endrede styringsforhold levnet ingen tvil: Merket var på vei inn i en helt ny epoke, som ikke minst skulle gi seg utslag på personbilprogrammet.



Fjæring, snubber, styring og bremse på Renault Juvaquatre.

RENAULT har 3 modeller som er kjent på det norske bilmarked: Juvaquatre, Primaquatre og Vivaquatre. Det er kun små detaljforandringer på årets modeller som avviker fra fjorårets. Vognene som er utbygget i hele sin bredde, gir passasjerene god plass og komfort. Vognene leveres i fire forskjellige storrelser med sporvidde fra 1,16 m. til 1,45 og er forsynt med motorer fra 1003 cm.³ til 2383 cm.³. Juvaquatre, som er den minste modellen, har på grunn av sin store driftsekonomi vunnet sterkt innpass både som reisendebil og som varevogn til småkolli.

Fra utstillingskatalogen i 1940



RENAULT IDAG!

Europas største automobilfabrikk

37 000 arbeidere i 200 mål

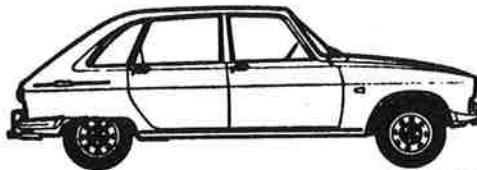


A.S AUTOIMPORT

Akersgt. 7 OSLO Tlf. 21 277

Nelsons trykk

Det ble neppe trykket mange Renault-foldere med norsk tekst før krigen, men dette er en av de få. Ganske sikkert sen 1930-talls sak.



RENAULT 16 TS



MOTOR:

Sylinderantall	4
Boring mm	77
Slaglengde mm	84
Slagvolum ccm	1565
Kompressjon	8,6:1
HK (SAE)	87,5
v/omdr./min	5.750
Maks. dreiemoment	12 kpm
v/omdr./min	3.4.000

OVERFØRING: Tørr én-plateclutch med membranfjær.

GEARKASSE: 4 synkroniserte geer. Utveksling: 1.3,61 - 2.2,28 - 3.1,48 - 4.1,03 - R.3,07.

ELEKTR. UTSTYR: 12 volts batteri, 45 Ah. Vekselstrømedynamo 30-40 A.

BREMSER: Skivebremser foran, trommelbremser bak. Bremsestrykkregulator for bakhjulene. Vakuum servo-bremser.

STYRING: Tannstangstyring. Totalt utvekslingsforhold: 23:1.

FORHJULSOPPHENG: Uavhengig opphengte hjul med torsjonsstaver og hydrauliske teleskop-støtdempere. Krengningsstabilisator. Triangelformede opphengsarmar.

BAKHJULSOPPHENG: Uavhengig opphengte hjul med torsjonsstaver og hydrauliske teleskop-støtdempere. Krengningsstabilisator. Langsgående svingermer.

DEKK: 165 x 355. Radialdekk.

MÅL OG VEKT: Se neste side.

ROMMÅL: Benzintank 50 l
Kjølesystem 6,8 l

SMØLING: Oljeskift hver 5.000 km. Ingen smørepunkter.

YTELSE: Maks. hastighet ca. 165 km/t.

PRIS:

FARVEPROGRAM:

	Grå 845	Blå met. 442	Grønn met. 847
Renault 16 TS	Sort kunstlær	antresitt stoff	sendfarvet stoff

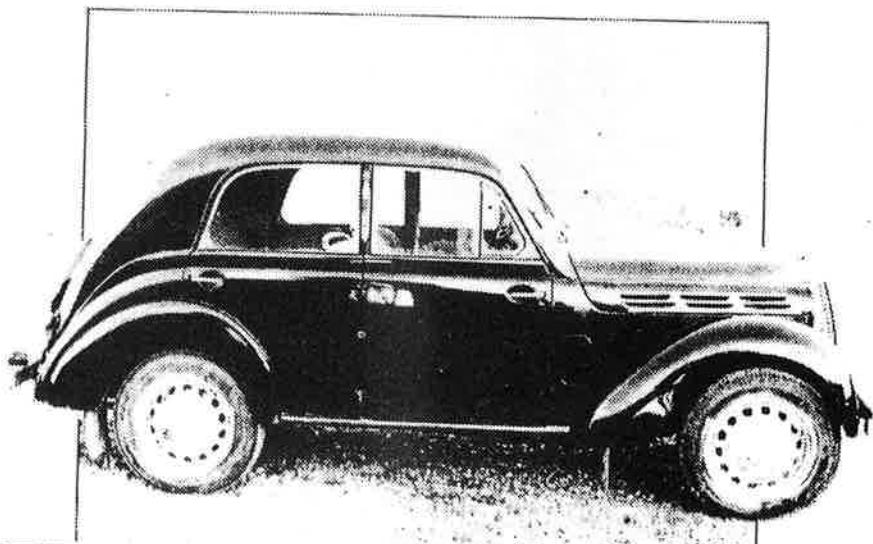
EKSTRAUTSTYR: Elektrisk soltak kr. 2.000,-
Elektriske sidevinduer kr. 1.500,-
Setetrekk i ekte skinn kr. 3.250,-
Setetrekk i kunstlær kr. 300,-

EN FLOTT RENAULTREPOTASJE SOM VI HAR FUNNET I SVENSKA CLASSIC MOTOR NR. 12 - 1989!
NOEN HAR KANSKJE LEST DENNE FØR MEN VI ER GANSKE SIKRE PÅ AT MANGE VIL FINNE DETTE
INTERESSANT:



Från lyxvagnar till folkbilar – Renaults modeller efter kriget

Renault hade fram till andra världskriget haft en stor bredd på modellprogrammet. Man tillverkade allt, från fyrcylindriga familjebilar till stora lyxbilar med raka sexor på ända upp till 9.1 liters volym.



En Juvaquatre av 1946 års modell i orenoverat originalskick med endast 2000 mil på mätaren.



Men så kom kriget och strax innan Frankrike ockuperades hade Renault bara tre modeller på personbilsprogrammet. Den lilla 1003 cc Juvaquatre, mellan modellen Novaquatre med en 1463 cc motor och så den något större Primaquatre som hade den klassiska trelagrade "85"-motorn med lättmetalltopp och sidiventiler på 2383 cc.

Primaquatre och Novaquatre hade sina rötter i det sena åtjugoålet, medan Juvaquatre var av nyare datum. Den hade lanserats som konkurrent till bland andra Ford-Y,

Opel Kadett m II på Parissalongen 1937. Det var dessutom Renaults första bil med självbärande kaross.

Grundaren och ledaren för företaget, Louis Renault, var en man med visioner. Dock gällde dessa visioner endast hans livsverk, företaget. Han kunde inte hindras av smäskar som ett världskrig. Åtnjutningen troddes han det själv. Därför vägrade han till en början att slå om tillverkningen för krigsproduktion. Han ville bygga personbilar och inte tanks. Fram till 1940 fortsatte man på Renault att tillverka personbilar, men sedan tvingades den tillverkningen att upphöra. I dess ställe började man bygga lätt lastbilar under ockupationsmakten överinseende.

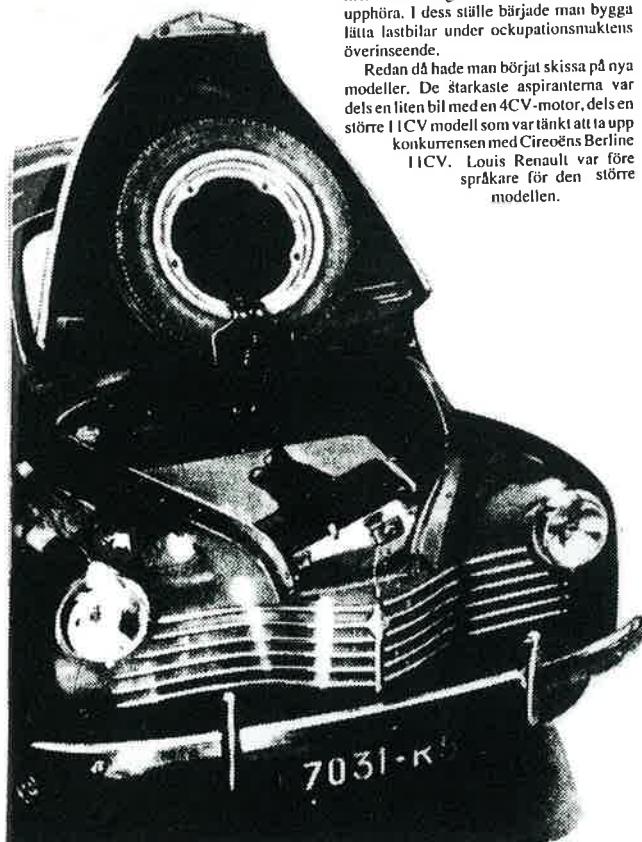
Redan då hade man börjat skissa på nya modeller. De starkaste aspiranterna var dels en liten bil med en 4CV-motor, dels en större 11CV modell som var tänkt att ta upp konkurrensen med Cireoëns Berline 11CV. Louis Renault var före språkare för den större modellen.

Under de allierades bombningar av Frankrike kom hälften av Renault-fabrikerna att skadas, dessutom förstördes en tredjedel av maskinparken. Man ska då komma ihåg att Renault vid den tiden var en av Europas större biltillverkare.

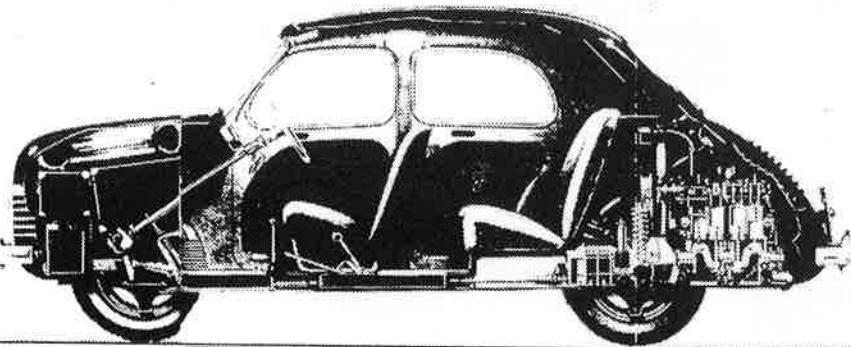
Det kanske värsta som inträffade under kriget var nog ändå att i praktiken hela experimentavdelningen brann upp. Dess bättre kunde man rädda plånerna på både den nya 11CV och den lilla 4CV.

I augusti 1944 befriades Paris och man började så sakta komma att sommara effekterna av kriget. Råvaruransöreringen var hård och gällde fram till 1948 och kom att påverka inte bara Frankrike utan hela Europa. De flesta länderna hade ont om valuta.

Direkt efter kriget bedrevs en intensiv jakt efter kollaboratörer. De forna partiserna som nu fått makten såg tyskvänner bak varje hörn. I denna våg arresterades ett stort antal personer i Frankrike. Så även Louis Renault, hans fabriker hade ju byggt fordon åt tyskarnas wehrmacht. Renau, it klarade inte av fångsevästelsen. Åldern och hälsan medförde att han under utreda omständigheter avled i Fresnes-fängelset, oktober 1944. Detta spelade landets



Bagagerummel och reservhjul på 1952 års 4 CV. Denne typ av låg fanns på de första årgångarna



1952 års 4CV i genomskärning.

nya herrar väl i händerna. Renault-fabrikerna förställigades. Till ledare utsågs en i och för sig duglig men lika mycket lojal friluftskämpa vid namn Pierre Lefacheux. När han tillträddes blev en av de första uppgifterna att besluta om vad den nya statliga företaget skulle tillverka. Han förordade mot regeringens intention att man skulle ta upp tillverkningen av personbilar.

Under kriget hade man kommit mycket långt med utvecklingen av de två nya modellerna, och valet kom att sita mellan dessa. Gamla Renault-trogena ville helst starta tillverkningen av 11CV-modellen, men Lefacheux var övertygd om att den lilla 4CV-modellen bättre skulle uppfylla framtidens krav, billig både att köpa och äga. Han skulle få rät!

Renault 4CV

Man hade jobbat på modell 4 CV sedan 1940, dock i största hemlighet under ockupationen. Louis Renault hade inspirerats till en fransk folkbil av Hitlers KdF-hil som han beskådad på Berlinutställningen 1938.

1941 hade man motorn till 4CV färdig och i februari 1942 provkördes den vattenukylda fyrcylindriga radmotorn på 760 cc i bilen. Topploket var av aluminium medan blocket var av gjutjärn. Vidare hade man väta utbytbara cylinderfoder.

Den första körbara prototypen av 4CV

var en tvådörrars småbil med aluminiumkaross, och komplett vägde den inte mer än 457 kg. Motorn satt bak, bland annat för att minska antalet rörliga delar i kraftöverföringen. Bilen var inte väcker, inte ens söt men den dög som testbänk och den plågades under åtskilliga mil innan den ersattes av prototyp nr två. I januari 1943 provkördes 4 CV för första gången på allmän väg. Resultaten från dessa körningar blev bland annat en ny och bättre växellåda, nu med bara tre framåtväxlar varianter och backväxeln var osynkroniserade. Den nya prototypen var också tvådörrars, men karosserna var av stålplåt och den påminde i linjer om slutprodukten med ett par undantag.

Lefacheux siktade mycket högt. Han uttalade bland annat att "vi skall inriktas på en produktion om 300 000 tillverkade 4CV per dag i juli 1949". Detta utsågs vara en utopi, men redan i mars 1949 passerades den siffran. Tillverkningsstakten bara ökade och 1954 nåddes 500 000 tillverkade 4CV. När tillverkningen lades ner 1961 hade 1.150.147 st 4CV lämnat lopande bandet och därmed blivit första franska bilmodell som tillverkats i mer än 1 miljon exemplar.

En folkbil bi som denne omges ofta av rykten, något som också är fallet med 4CV. vem har inte hört att den skulle vara "Porsches hämnd". Inget kan vara mer felaktigt. 4CV var helt produktionsklar

1945. Det var också 1945 som Dr Porsche arresterades av fransmännen, anklagad för industriispionage - han hade besökt Peugeot under kriget. Han skulle hållas sysselsatt under fängelseperioden och därfor rekvisiterades ritningar av regeringen från Renault. Det rörde sig om ritningar till 4CV på ett långt tidigare stadium. Även Dr Porsche skrev i ett brev följande: "Det långt framtiderna stadie i verktygsförmedelser för serietillverkning gör det nu omöjligt för eventuella modifieringar av någon betydelse". Och visst kan man förstå att Dr Porsche var motvilligt inställd till projektet, det var ju meningen som en konkurrent till hans livsverk VW.

Renault 4CV premiärvisades för allmänheten på Parissalongen 1946 och samtidigt visades den hos 300 återförsäljare runt hela Frankrike. Till en början var mottagandet en aning motvilligt, men när väl bilarna började synas på gatorna tog fransmännen bilden till sina hjärtan.

Det kunde vara svårt att få sin 4CV eftersom en stor del av produktionen avsattes för export till bland annat USA och Sverige. Detta eftersom man så innerligt val behövde valuta för att böra bygga upp landet igen efter krigets härlingar.

Till Sverige var personbilsimporten kvoteras men det fanns ett kryphål för 4CV. Man byggde en variant av 4CV, kallad Commerciale som i korthet kan



beskrivs som en budbil. Den klassades som lastbil eftersom den saknade baksäte och fönster i bakdörrarna. Renault behöll lastbilsproduktionen inom landet så lastbilskoten till Sverige utnyttjades till att få in fler 4CV hit. Vil icke i landet byggdes de om med hjälp av baksätesstommar som kläddes och vanligt fönsterglas som sattes i bakdörrarna.

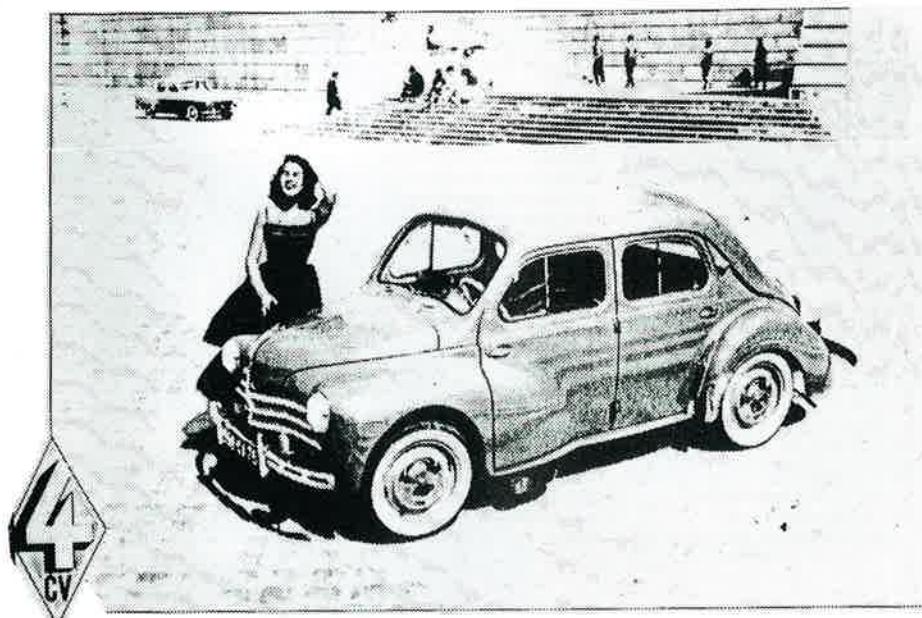
Den första versionen av 4 CV hade en 760 cc fyra på 19 hk, individuell hjulupphängning med stötdämpare av dörrstängartyp samt hydrauliska fyrhjulsbromsar av Lockheed tillverkning. Den var 3,6 m lång och vägde tom 560 kg.

Redan från början tävlades det friskt med 4CV, och för att den skulle stå sig

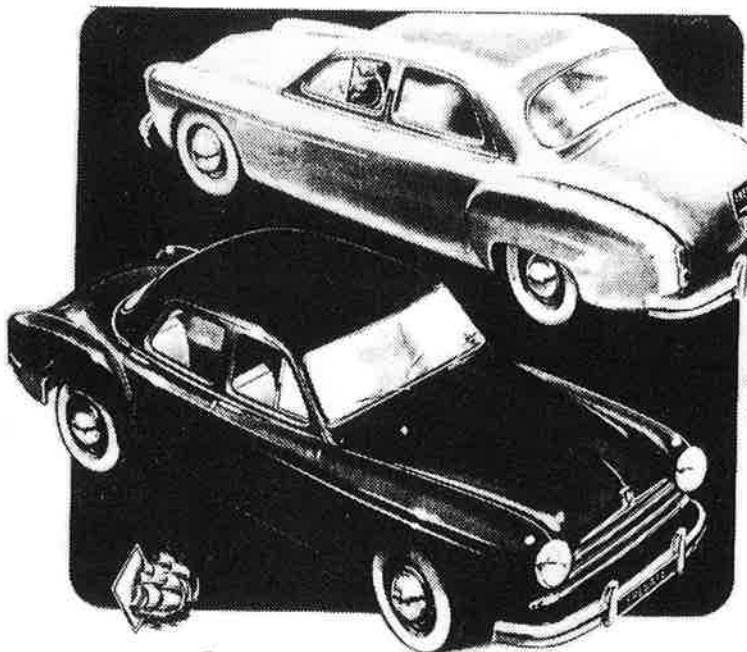
bättre i konkurrensen minskades motorvolymen till 747 cc medan hästkraftsantalet ökades till 21 hk 1950. Modellen vann både total- och klassegrar i bland annat Monte Carlo, Le Mans och Rallye des Alpes.

4 CV fanns att få i ett antal varianter. För allmänheten kunde man från 1950 få sin 4CV med antingen taklucka eller som cabriocoach. 1958 tillkom framdörrar med nedvevbara fönster, de tidigare hade skjut-

Jan Slöverstens
välvrenoverrade
4CV 1954
Cabriocoach



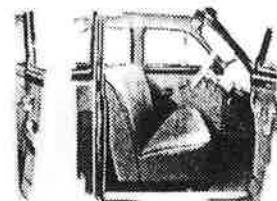
1958 års modell av CV4 hade vanliga fälgar.



Fregate är en modell med en 8 cylindrig motor och 3500 cm³. Motoren har en effekt på 100 hk vid 4000 varv per minut och 375 nm vid 2500 varv per minut. Den har en överlämning med 3,5:1 för att få den till att driva hjulena. Den har också en överlämning med 2,5:1 för att få den till att driva hjulena. Den har också en överlämning med 2,5:1 för att få den till att driva hjulena.



Frégate är en modell med en 8 cylindrig motor och 3500 cm³. Motoren har en effekt på 100 hk vid 4000 varv per minut och 375 nm vid 2500 varv per minut. Den har en överlämning med 3,5:1 för att få den till att driva hjulena. Den har också en överlämning med 2,5:1 för att få den till att driva hjulena. Den har också en överlämning med 2,5:1 för att få den till att driva hjulena.



Fregate är en modell med en 8 cylindrig motor och 3500 cm³. Motoren har en effekt på 100 hk vid 4000 varv per minut och 375 nm vid 2500 varv per minut. Den har en överlämning med 3,5:1 för att få den till att driva hjulena. Den har också en överlämning med 2,5:1 för att få den till att driva hjulena.

- 1 Körhus
- 2 Låda för bilaggregatet
- 3 Instrument
- 4 Motor
- 5 Växellåda
- 6 Handtag
- 7 Färdtak
- 8 Chack
- 9 Motorväxellåda
- 10 Lyd 85 instrumenter
- 11 Värmare
- 12 Tappning
- 13 Handtag
- 14 Färdtak
- 15 Handtag
- 16 Färdtak och växellåda
- 17 Värmare
- 18 Värmare
- 19 Gaffelställning för vänster hand



Alla vägar bli jämnare, alla kurvor bli raka med nya Frégate

— oöverträffad i modernitet och stil

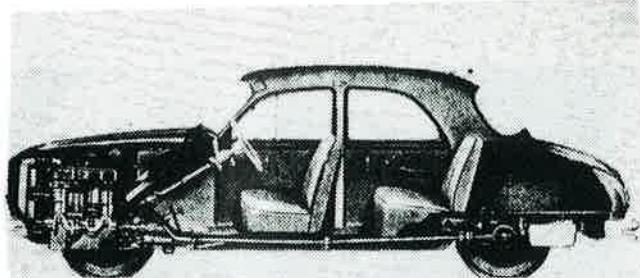


Frégate

Tidslystisk reklambild på Renault Frégate från 1953. Lägg märke till det vanliga tricket att låta "pygméer" åka i bilen för att den skall se större ut än den är. På bilden åker sex personer i bilen, vilket nog var svårt att få i verkligheten.

bura rutor. Från 1955 fanns det även en automatkopplad version kallad 4CV Ferlec, efter det elektromagnetiskt manövrade kopplingssystemet av Ferlecs tillverkning. Denne typ av koppling kunde även fås på Dauphine från det den modellen kom 1956. För mer begränsade kategorier köpare kunde 4CV utrustas med ett trimningspaket. En liten serie med denna specifikation byggdes av Renault 1953. Man hade då bland annat trimmat motorn till ca 30 hk, monterat 5-välxlade lådor samt lättat karosserna. Parispolisen hade dessutom en polisutrustad version med den ovan nämnda motorutrustningen.

En av de mer kända 4 CV i Sverige är den cabriolet från 1954 års modell som ägs av Jan Stöversten i Bålsta norr om Stockholm. Det är en av hittills fyra kända 4 CV med detta tak här i landet. Som aktiv i 4CV-klubben föll det sig ganska naturligt



att söka efter den s k "top of the line" tyckte Jan. Klubben fick vetskäp om bilen 1977 och en delegation från styrelsen åkte ut till den aktuella hadan för att skärskåda bilen. När man kom att tala om priset föll de flesta ifrån. Men för Jan var valet inte svårt, för de 7.000 kronorna fick han den bil som han trots sig ivungen att åka till Frankrike för att köpa. En viss avundsjuka spred sig i 4CV-leden.

Bilen köptes ny av en köpmann från Älvsjö direkt efter Stockholms bilsalong 1954 hos generalagenten Fredlunds, som då även sålde Jaguar! Köpmannen och hans hustru använde sedan bilen sparsamt fram till dess hustrun gick ur tiden 1968. Då ställdes den av och när mannen dog 1972 köptes dödsboet inklusive bilen upp

av den man som Janne köpte den av. Bilen togs hem på släpvagn och renoveringen kunde börja. Sensommaren 1979 var bilen så äntligen färdig. Jan använder den sedan dess flitigt i hobbyssammanhang. Just nu finns den utställd på Laganlands bilmuseum utanför Ljungby. Detta för att ge plats i garaget för nästa objekt, en Renault Monaquatre 1935. Jan har fått proffsig hjälp av två MHS-are så nu får vi hoppas att bilen snart skall rulla igen.

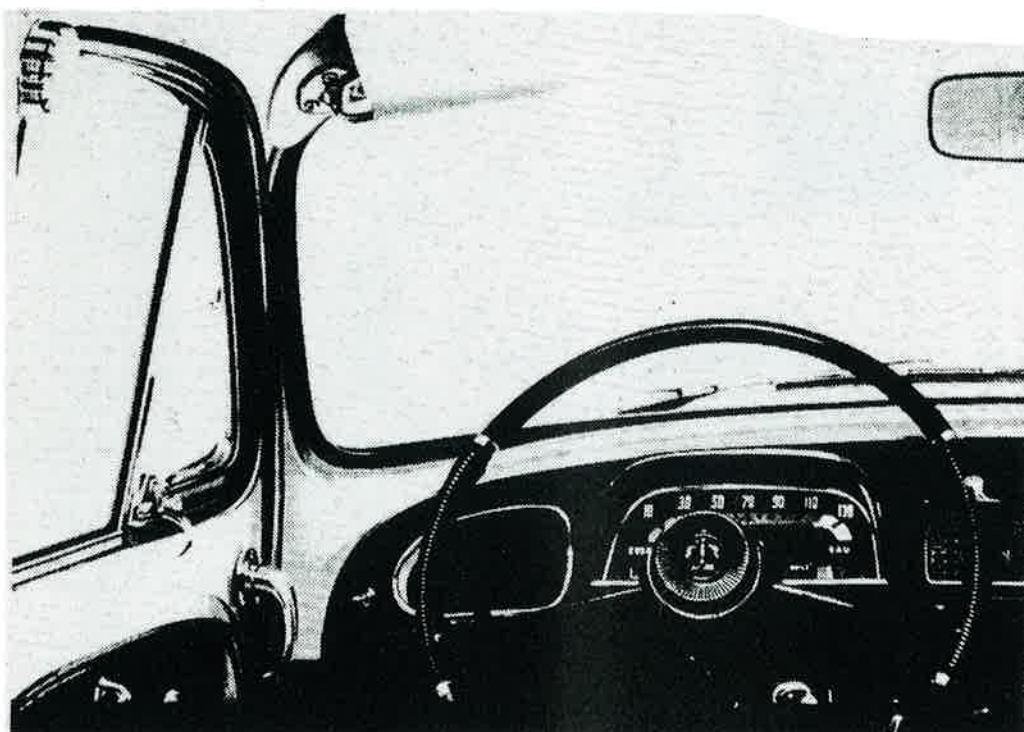
Renault Frégate

Bland alla Renault-anställda fanns en mängd gamla trotjänare från Le Patrons tid. De ville gärna återuppta tillverkning av lite större Renault-modeller. Det var inte låt om att börja bygga lyxbilar igen utan

mellanklassbilar för den välsituerade mellanklassfamiljen. Juvaquatre var för liten och den togs ur produktion som personbil 1948.

Redan samma år hade man framställt en prototyp till en svansmotorförsedd 11CV-modell med en rak fyra på ca 2 liters cylindervolym. Prov av bilen utflöll inte väl och man övergav snart placeringen av motorn där bak. Istället placerade man motorn fram men behöll bakhjulstriften. Det slutliga resultatet blev den modell som kallas Frégate. På grund av det franska systemet med skatt på hästkrafter blev Frégate undermotoriserad, och den fick redan från starten 1952 namn om sig att vara alltför slö. De cirka 60 hästkrafterna var inte tillräckliga. Inte förrän 1956 kom

Instrumentpanelen på Renault Dauphine De Luxe



en något större och starkare motor på cirka 77 hk. Samma år infördes en kombimodell i Frégateprogrammet. Av många anledningar såldes Frégate ganska dåligt. Den var för slö och för dyr. Bakvagnsupphängningen var både invecklad och i längden en svag punkt. Trots allt ansågs Frégaten allmänt vara en mycket bekväm långfärdsbil. Väghållningen var mycket god. Alla hjul var separat upphängda och placerade med "ett hjul i varje hörn". Designen var mycket modern när den visades för första gången 1951 och linjerna var otvetydigt kopierade från rådande mode i USA. Men utan deras vulgäritet. Designen fick priser i många länder i Europa.

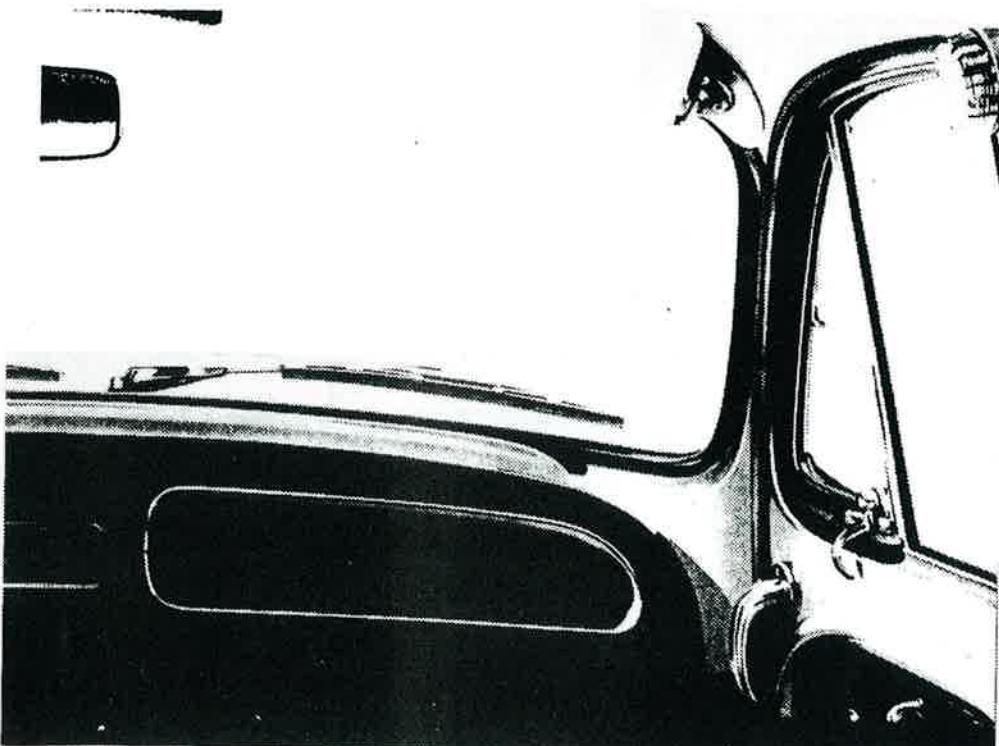
Från 1958 fick köparen välja mellan den vanligt manuellt växlade Frégate/Frégate

Andreas Uddlings Renault Dauphine 1956, Sveriges äldsta exemplar av modellen i trafik.

kombi och en ny halvautomatisk Frégale med tillnamnet Transfluide. Systemet byggde på en elektromagnetisk koppling och momentomvandlare.

En av de sista Frégaterna som såldes här när tillverkningen upphörde 1960 är den bil som nu är under renovering hos familjen Myhrman i Bromma utanför Stock-

holm. Bilens tre år gammal då far i huset köpte bilen. Sedan användes den i bruks-trafik fram till 1971. Familjen hade då vuxit ur bilen och en VW-buss fick ta dess plats. En välkänd profil i våra kretsar, Sten Wigrell, köpte bilen 1971 och ställde ganska omgående av Frégaten. Då sönerna Julian och Staffan i familjen Myhrman





började leta renoveringsobjekt kom man att tänka på den gamla Frégaten. Man tog kontakt med Sten Wigrell som nu kunde sälja tillbaka bilen till dess tidigare ägare. Bilen fanns utställd i Sollentuna BGT 1986 i Svenska Renaultklubbens monter. Då var den i ett orör slet originalskick, men sedan dess har Myhrmans börjat en ordentlig genomgång av bilen. Motorn som var i gott skick behövde endast en oversyn medan karosserna hade kvar exakt samma rotskar. Där bilen hade 1971, varken mer eller mindre! Vi hoppas få se denna trevliga Renaultmodell snart igen på vägarna.

Efterföljare till 4CV

Bilungern direkt efter kriget gjorde det möjligt att sälja vad som helst på fyra hjul. 4CV var en bil som var mycket väl genombränt och bra byggd, men den var trots allt lite för trång för en barnfamilj med fler än två barn. Lösningen på detta kom att presenteras 1955 som Renault Dauphine. Dauphine är titeln på den franska kronprinsessan, något som kan tyckas märkligt att använda i en republik. Men få länder är väl så royalistiska som tex USA och Frankrike. Nåväl, i grunden kan man säga att Dauphine var en vidare utveckling av 4CV. Men mycket hade ändrats. Motorblocket var detsamma, men genom att man använde vätta utbytbara cylinderfoder kunde man på ett lätt sätt öka cylindervolymen till 845 cc och därigenom få ut 30 hk istället för de 21 man tog ur 4CV:n. Hjulhusen var densam-

ma men längden hade ökats för att få ett större bagageutrymme där fram och ett större baksätesutrymme. Franvagnsupphängningen var ny och även bakvagnen var modifierad i förhållande till systemmodellen. Det första året behölls dock den typ av hjul som satt på 4CV, nämligen en löstagbar fälgning och separat nav i form av en stjärna med fem uddar. Men redan på 1957 års modell försvaras dessa något omvälvda hjul och ersattes av hela plåtfälgar med tre hål för fäste i trumman. I och med att Dauphinen kom drog man ner tillverkningsstakten på 4 CV. Detta ledde bland annat till att Dauphine ett tag var den personbilsmodell som var snabbast i världen till 2 miljoner tillverkade exemplar, tillika första franska bilmodellen tillverkad i över två miljoner exemplar. Modellen fanns kvar fram till 1968 i ett i det närmaste oförändrat utförande. Den trevxlade lädaren fick sällskap med en fyrväxlad do, givetvis synkronisering på 2-3-4:e växternerna. 1963 infördes samma typ av skivbromsar runt om på Dauphine Gordini som Renault R 8 hade 1962. Men redan 1958 hade man fått Amedéé Gordini se över dauphine-motorn. Något som resulterade i en motor med bibehållen cylindervolymen men med större ventiler, modifierat topplock, större färgsare m m. Den motoren presterade 40 hk, detta i en bil som väger ca 660 kg, topphastigheten uppgavs till 130 km/h. Notera att detta var fortfarande en serietillverkad familjebil, låt vara att man tålde med den okså.

Den som hade ännu sportigare ambitioner kunde 1962 och 1963 köpa en modell kallad Dauphine Spéciale eller, som den fick heta i Sverige 1093. Detta hänvisade till typnumret. Motorn hade trimmats till 55 hk, toppfart ca 150 km/h.

1956 visades en mycket elegant sportkupe som var baserad på Dauphines bottnsplatta. Modellen fick i Europa namnet Floride och i USA hette den Caravelle.

Karosserna var framtagen i samarbete mellan Renaults designavdelning och italienska Frua. Resultatet skömm inte för sig ens

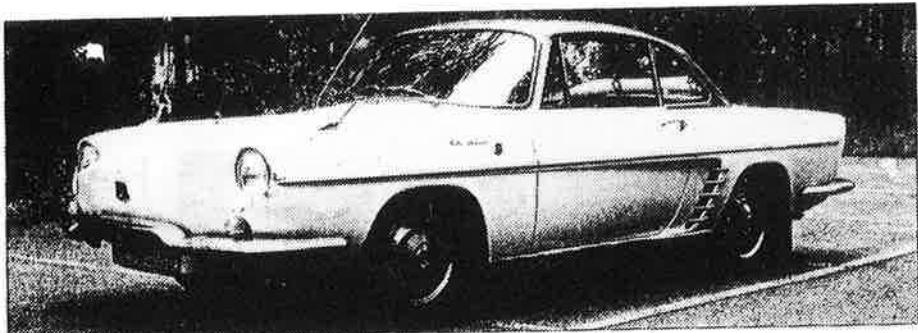
idag. Floride/Caravelle fanns som cabriolet med tillhörande hardtop och som täckt kupé. Motorn var samma som i Dauphine Gordini d v s 40 hk rak fyra med enkel Solex-förgasare.

Den äldsta körbara och besökta Dauphine som finns i Sverige ägs av Andreas Uddling i Södra Sandby utanför Lund. Det som skiljer i Dauphine är första årsmodellen från de övriga är främst de speciella fälgarna. För övrigt samma typ som sitter på systemmodellen 4CV till och med 1956. Andreas var egentligen på jakt efter en 4CV, men av olika anledningar så råkade han på den här bilen istället. Förste ägaren till bilen var en folkskollärare i Sigtuna i Uppland. Han och hans familj använde bilen året runt. Dock mest lokalt.

Folkskolläraren var väl inte av den där praktiskt lagda typen. Man lagade det som gick sönder men inte mer. Tape och stiftar fanns alltid till hand. Eriksberg berättar dotter-sonen att en bensinslang lossnade och brand utbröt.

Då mannen dog övertogs bilen en kort tid av dottern i familjen som bara efter ett år överlärt ägandet på sin son. Detta var i början av 1970 och då var inte en billig småbil från 50-talet något man var röd om. Barnbarnet till förste ägaren byggde hurtigt om bilen med skivbromsar hämtade från en betydligt nyare Dauphine. Dessbrett gjordes inte mycket åt plåt och inredning så den var i relativt gott originalskick när Andreas hittade bilen 1982. Vid köpet följde en halv bil i delar med. Men de typiska originaljulin hude slängts för länge sedan och det skulle visa sig bli en svårknäck nöt eftersom motsvarande bromstrummor från 4 CV är för små och några andra Dauphine med dessa fälgar inte fanns. Men efter fråget letande dök det mest upp och renoveringen avslutades 1984. Bilen har synts på MHS-46/56-svängen. Nattorienteringen m m. Måtarställningen står idag på 9000 mil, varav de sista 2000 milen körts av nuvarande ägare.

Text Andreas Uddling



Renault Floride

BIL markedet

RYDDESALG - RENAULT ! PASSPÅ - RING IDAG!

R16TX/78 mod. + endel deler. Lite rust og kjørbar.

R15TL/75 mod. (R17 hovedlys) lite rust! endel deler og evt. alu. felger. Avreg. men kjørbar.

R4TL/73 mod. 2 stk. og endel deler.

ESTAFETTE/73 mod. delebil, evt. en ekstra delebil kan skaffes.

R16TL/66 mod! - bra objekt.

R21/87 mod. (fransk registrert) delebil HAR OGSÅ DELEBILER R16TL/TS - R12TL og R18TS. Ring for INFO.

MORTEN BAKKETUN, BJØRKEVG. 44, 5700 VOSS. TELEF. 56 51 75 60

RENAULT R21 TURBO ELLER RENAULT R25V6 TURBO ØNSKES KJØPT. ALT AV INTERESSE! RING MEG!

HAR ORG.FELGER TIL R5 TURBO TIL SALGS.

SAURO - TELEFON 22 16 67 93.

TIL RENAULT R8 ønskes kjøpt:
skjærmer foran og bak.
HELST NYE men gode brukte er også interessant.
612 - 27190 (Torbjørn Fredriksen)

RENAULT 5TS/87 mod., ca. 124000 km. til salgs kr. 36.000. R8 eller R10 kan tas som delbetalning!

Har også to framseter (ny type) til R5 - ett må sveises.
- bakrutesjalusi til R18.

RING IVAR - telef. 62953101 el. 94502862.

ER DET INGEN SOM HAR SANSEN FOR EN 74 MOD. RENAULT R6TL. OBJEKT ELLER DELEBIL - MYE BRA, BL.A. MOTOR OG INTERIØR. HAR LIKSOM IKKE HJERTE TIL Å LA DET GÅ RETT VEST! - VRAKPANT + 1000 = 2000! RING KNUT - FØR DET ER FOR SEINT! - 613 - 28381.

EN HELT SPESIELL SJANGSE FOR RENAULT-FRELST MEDLEM!

RENAULT DAUPHINE MOD. 1961 BLÅGRØNN? - EN EIER - IKKE VINTERKJØRT - KUN 75000 KM! KUN GÅTT I INNLANDSKLIMA PÅ GEILO - FINS IKKE RUST. MED F SKILTER. IKKE I BRUK DE SISTE 15 ÅRA, MEN DEN ER ALLTID KJØRT NOEN "LUFTEUTER" OM SOMMEREN. PRISIDE KR. 20000 eller hbo! DEN NYE EIEREN BØR VÆRE EN SKJØNNER!

- BILDER AV BILEN KAN FOREVISES -
EVENTUEL VISNING PÅ GEILO !!!

VV75 - ALPINE 310 V6 1982 120 000 Kms B.E. PRIX 45 000 Frs vendue en l'état C.T. A faire Vignette 96, Batterie Neuve, Aileron AR, Pack GT - Mr PARIS Roland 20, rue Emmanuel Sart 92140 CLAMART TEL : 46.38.78.04 DOM.REP. 41.04.73.57 BUR, 41.04.29.33 FAX

VV76 - RENAULT 16 TA - 1973 - 130 000 Kms excel. couché dans garage 20 ans - PRIX 7.500 Frs C.T.5/96 SADOC 11, rue Auguste Vitré 75015 PARIS TEL : 45.75.54 08

RENAULT 12 GORDINI coupe PRIX : 40 000 F à débâcle 1971 - entièrement restaurée (880 H. Trav.) bleue bas de caisse orange mécanique . B. E. déc. origine Pièces vendue cause autre projet + Culasse nve + 4 CV 1 modèle 2 000 F. + 1 Vilebrequin 1300 G Nf 2 000 F. Mr. BUCHET 68, Boulevard Galieni - 92 ISSY LES MOULINEAUX TEL : 40.93.01.84 DOM. 47.61.39.71 BUR.

RENAULT DAUPHINE NEGET SKJELDEN GORDINI - 1960. VAREI

RENAULT DAUPHINE GORDINI, REG. 6.4.1960. Antagelig den eldste dauphine Gordini i landet?

BILEN ER TIL SALGS - KJØRT KUN 68765 KM!
FARGE: ØRKENGUL - DENNE LAKKEN BLE BRUKT BLE BRUKT AV DEN FRANSKE HER PÅ KJØRETØYER I ØRKENKRIGEN I AFRIKA UNDER DEN ANNEN

RING OLAF - TELE. 73905876



SELGES: Renault Juvaquatre 1946, komplett restaureringsobjekt med masser av ekstra deler. Fotografert under høstmarkedet på Ekeberg. Prisforlangende 10.000,-. Henv. Jan Arne Pettersen, Boks 150, 3055 Krokstadelva Tlf. 32877012 mob. 94480636



UV HAKVÍK
TOFFESGT 35
0552 OSLO

Tlf 22714476
nr.: 22205570

OSLO, 18.9.86

Hei;

JEG SKRIVER NOEN ORD TIL DEG FORDI DU ER DET
NAVNET JEG FIKK OPPGITT AV EGIL OTTER PÅ NAF; OG
DET DET ALL ENKELHET DREITER SEG OM, ER AT JEG
STREUER FOR Å FINNE PIKTIG KJØPER TIL MIN GAMLE
RENAULT 10, SOM JEG ABSOLUTT IKKE VIL URAKE.
DET VILLE VÆRE BÅDE SYND OG SKAM. BILEN ER FAK-
TISK I GOD STAND. JEG HADDE DEN PÅ NAF-TEST NÅ
I SOMMER, OG DET SOM MÅ UTBEDRES ER IKKE AV
NOE VOLDSOMT OMFANG. OG DER ER IKKE RUST.

(JEG LURER FORRESTEN PÅ OM DET VAR DEG SOM VAR OG
SÅ PÅ BILEN DA DEN STOD HOS ISBERGS I DRAMMEN OG
VENTET PÅ NYE BREMSEER SIST VINTER? JEG SYNES
DET ER NOE KJENT MED NAVNET DITT - MEN JEG
DET TA FEIL) F.Ø. ER BILEN FRI FOR THEFTEL-
GAN 70 TA FEIL) BILEN VAR IKKE DET I VINTER, EN GAMMEL OG
SER (DEN VAR IKKE BÅT SLETTET - MEN DET ER
BETRÅT GJELD VAR IKKE BÅT SLETTET - MEN DET ER
GJORT NB.) BILEN ER REGISTRERT FØRSTE GANG I -68
MEN PÅ ET TIDSPUNKT OPPDAGET JEG I BILREPARATØREN
AT DET DREITER SEG OM EN "OVERVÅLT RET" -67 MODELL.
DEN HAR HATT TO EIERE. JEG KJØpte DEN AV EN ELDRE
DAME SOM HADDE HATT DEN I 20 ÅR - OG BARE BRUKT
DEN PÅ SOMMeren. STDEN HAR JEG HATT DEN, OG
STORT SETT KJØRT I OSLO SAUT OUVEAU. DE SISTE
ÅRENE HAR JEG LEID GÅRASJE, OG SIST VINTER TILBOKTE
DEN AUTÅ HOS ISBERG I DRAMMEN; NÅ STÅR DEN I
SELDUKSST. HER FR GRØNERLØKKA, NEDENFOR BIRKEUDEN
(EGIL OTTER SA HAN HADDE UGT MERKE TIL DEN PÅ SINE
SYKKELTURER GJENNOM PARKEN) MEN TIL SAKEN:
FOR MEGLER ER DET MAKTPÅLÜGgende Å FINNE PIKTIG
NY EIER, SOM HAR GLEDE AV EN SÅNN BIL. SELV
BR JEG FULLSTENDIG UTEN DANNELSE HUA BIL ANGÅR
OG ER IKKE ENGANG SÅ DREVEN NÅR DET GJELDER
ENKLE TING SOM Å FYUE LUFT ELLER STERKE OLJE.
(HEN Ù KUNNET HAR KLARE FORTMINN PÅ DET OMBÅDET;
SA DET HAR ALDRI MANGLET ASSISTANSE) TIL TROSS
FOR AT ALT JEG KAN ER KJØRE OG PARKERE
HAR BILEN (SOM LYDER NAVNET "COLETTE") TENT
MEGLER UEL. MEN ER NÅ I EN SLIK ALDER AT DEN
HELT ÅPENBART FORTJENER EN BEDRE SKJEBNE
ENN UNDERTEGNEDE. JEG HADDE HÅPET Å FÅ
10.000 FOR DEN (DEN HAR GYLDIG OBAT OG NYE
BREMSEER; OG "URAKPANTEN" ER PÅ 6000) - MEN JSTDEN
DET VIKTIGSTE ER Å FÅ DEN OPPKJØRT SYNES
JEG KANSKJE 8000 ER EN PASSENDE PRIS.
SÅK AT; DERSOM DET VILLE VÆRE NUÅ A

ANNONSERE DEN I MEDLEMS BIDET; VILJE JEG VÆRE
SVÆRT GLAD. F.X. SOM FØLGER:

68 (67) RENAULT 10, GOD STAND, UTE RUST,
SELGES, KR. 8000.

OG TELEFONNR.

22 20 55 70 (ktr)

22 71 44 76 (privat)

ELLER: DERSOM DU EVT HAR ET BEDRE FORSIKTIG
TIL ANNONSETEKST ER SICKEERT DITT SKJØNN I
SA MÅTE BEDRE ENN MITT - SOM DU SER ER
JEG BL.A. USIKKER PÅ DET MED ÅRS MODELL -
- ER DET REGISTRERINGSÅR ELLER PRODUKSJONSÅR
SOM ER RIKTIG I VETERANSAMMENHENG?
OG F.Ø. VISER SPEEDOMETERET 138 000; OG DET
KAN IKKE VEL VÆRE RIKTIG? DAMEN JEG KJØpte
AU HADDE BARE BRUKT BIEN SOMMERSTID, OG SEU/
TILBRINGER JEG STORE DELER AV ÅRET PÅ DIV
REISER I NORGE (JEG ER SKUESPILLER I ET TUR-
NERE NDE ENSEMBLE.) DETTE BLE ET AKSJON
LENGRE BREV ENN TANTAGT, MEN SOM JEG
SA INNLEDNINGSSÅ; DET ER HAICHPÅLGJENDE
FOR MEG Å FINNE "RIKTIG" NY EIER. JEG
BEKLAGER SÅLEDES Å HA VLT BESETT PÅ SAINT
MYE AV DIN TID. DE NÆRMESTE 2 UKENE
TILBRINGER JEG PÅ TURNÉ I FINNMARK. MEN
MAN KØN "SOM ARBEIDER" PÅ KONTORET MITT ER
FOLUT UT INNEFORSTAAT MED DET HELE, DERSOM
DET SKULLE VÆRE NOE. FREDERIK, HETER HAN,
OG ØL DESSOTEN VITE TIL ENHVER TID HUER
I FINN MARK JEG BEFINNER MEG.

JEG TAKKES DEL PÅ FORHAND, OG HAPER
DETTE LYKKES.

MED VENNLT HILSEN

DU HAICHPÅ

70 MOD R 8 GORDINI R 1135

1300 CCM . ORGINAL I LAKK OG TREKK

VELTE BUR. SKJERMBREDDERE. ALIMINTUMS FELGER.

STRØKEN. 130000KM

NYVIST OG GODKJENT AV FRANSK BILTILSYN.

NOE ORGINALDELER MEDFØLGER.

HØY PRIS KLASSE.. BILEN KAN LEVERES I NORGE..



R 5 TURBO 2 OPPTIMAL GR A.

TIDLIGERE RIGGET OG KJØRT I RALLY MONTE CARLO.

FABRIKK BIL. PERFEKT STAND.

HØY PRIS KLASSE.



INFORMASJON OM BILENE KAN FÅES HOS DOMINIQUE CHOQUET,

HOTELL BRISTOL . OSLO . TEL. 22826090. KL: 09 00 - 16 00.

PRIVAT TEL. 22750495 KL: 19 00 - 22 00.

NB....

BILENE STÅR I PARIS.

BILDER KAN VISES AV R 8 GORDINI.

TIL RENAULT FUEGO ØNSKES KJØPT:

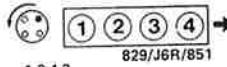
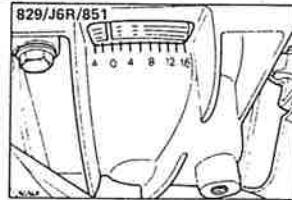
- GTX interiør og diverse annet - hel delebil.
- V. speil til Fuego - komplett.
- 6" lettmetallfelger

RING MRG SNAREST OM DU HAR NOE! ROBERT (22750349)

JEG HETER STANLEY ØSTLI OG ØNSKER Å KJØPE ET RENAULT "OBJEKT" - KAN TENKE MEG EN R8 eller R10, eventuelt en FEMMER!

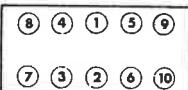
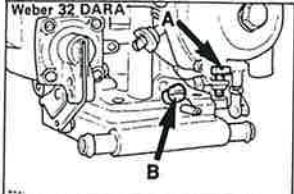
Stanley, telefon 63 99 85 78.

Model	R20TS (R1272)	R20TS (R1272)	R20TL/LS (R1277)	R20 TS/LS (R1277)	R20TX (R1279)	1
Engine specially tuned for Year	1977-84	1977-84	1981-82	(CH) (S) 1983-85	1981-84	2
Engine	Code	829	829	829/G/H	J6R 704/5	851A/B
No. of cylinders	Type	4/OHC	4/OHC	4/OHC	4/OHC	3
Capacity (Fiscal-Germany)	cm³	1995 (1981)	1995 (1981)	1995 (1981)	1995 (1981)	4
Compression ratio/Octane	I /RON	9.2/98	9.2/98	9.2/98	8.6/98	5
Output	kW (DIN HP) rpm	82 (110) 5500	82 (110) 5500	77 (104) 5500	76 (103) 5500	6
Ignition system	Type	SZ	SZ	SZ	Renix	TSZ-i
Ignition coil	Make	Ducellier	Ducellier	Ducellier	—	Ducellier
Voltage betw. terminal 15 & earth	Type	2765A	2765A	2765A	—	2765A
+ with o without ballast resistor	V	—	—	—	—	—
Ballast resistor	Ohms	—	—	—	—	—
Primary resistance	Ohms	4-4.5	4-4.5	4-4.5	0.4-0.8	4-4.5
Distributor	Make	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier	Ducellier
Type	R303/313	R306	R303	RE020	RE001/303	17
Contact breaker gap	mm	0.9	0.9	0.9	—	18
Dwell angle	° (%)	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	54-60 (60-67)	—	19
Condenser capacity	µF	0.25	0.25	0.25	—	20
Ignition timing v BTDC	n ATDC	v	v	v	v	v
o without + with vacuum	o	o	o	o	o	o
Basic timing	° Engine/rpm	6/800 ¹	6/800	10/800	8+1/800	10/800
Advance checks	° Engine/rpm	—	—	—	6-9/850	8-12/850
o Engine/rpm	—	—	—	—	9-12/1550	10-15/1550
o Engine/rpm	—	—	—	—	22-29/4050	26-30/4050
Centrifugal advance	° Engine/rpm	12-15/2500 ²	12-15/2500 ²	12-15/2500	—	—
(without vacuum and basic ignition timing)	° Engine/rpm	16-20/4000 ³	16-20/4000 ³	16-20/4000	—	—
° Engine/rpm	20-23/5000 ⁴	20-23/5000 ⁴	20-23/5000	—	—	30
Vacuum check + advance o retard	+	+	+	—	—	31
Range	° Engine	20-24	20-24	20-24	—	—
Starts	mbar	100	100	100	—	—
Ends	mbar	487	487	487	—	—
Spark plugs	Make	Champion	Champion	Champion	Champion	Champion
Type	BN9Y	BN9Y	BN9Y	BN9Y	BN9Y	BN9Y
Gap	mm	0.6	0.6	0.6	0.6	0.6
Battery	V/Ah	12/50	12/50	12/50	12/50	12/50
Starter motor	Make	Bosch	Bosch	Bosch	Bosch	Bosch
Type	0 001 208 209	0 001 208 209	0 001 208 209	0 001 208 209	0 001 208 209	0 001 208 209
Starting voltage	V	10	10	10	10	10
Lockdraw	A/V	350-400/7	350-400/7	350-400/7	350-400/7	350-400/7
- at lower voltage	A/V	300-350/6	300-350/6	300-350/6	300-350/6	300-350/6
Alternator/Regulator	Make	Paris-Rhone	Paris-Rhone	Paris-Rhone	Paris-Rhone	Ducellier
Alternator	Type	A 13 R 166	A 13 R 166	A 13 R 166	A 13 R 166	7580
Output at engine speed	A/V/rpm	47/14/2500	47/14/2500	52/14/4000	52/14/4000	47/14/2500
Voltage regulator	Type	8371	8371	8371	8371	8371
Regulated voltage □	V	13.7-14.1	13.7-14.1	13.7-14.1	13.7-14.1	13.7-14.1
Notes		R313	R313	R313		49
① Regulated voltage at alternator terminal B+ with battery under full load at engine speed (line 46)		10/800	10/800	10/800		50
		20-2/1200	20-2/1200	20-2/1200		51
		36-10/2000	36-10/2000	36-10/2000		52
		416-20/5000	416-20/5000	416-20/5000		53
						54



1-3-4-2

55	R20TS	R20TS	R20TL/LS	R20 TS/LS	R20TX	Model
56	(R1272)	(R1272)	(R1277)	(R1277)	(R1279)	
57						
58			(CH) (S)			
59	1977-84	1977-84	1981-82	1983-85	1981-84	
60	829	829	829/G/H	J6R 704/5	851A/B	Engine specially tuned for Year
61	0.10 (4) o	0.10 (4) o	0.10 (4) o	0.10 (4) o	0.10 (4) o	Engine Code
62	0.25 (10) o	0.25 (10) o	0.25 (10) o	0.25 (10) o	0.25 (10) o	Valve -IN [o cold] mm (1/100 in)
63	—	—	—	—	—	Valve -EX [+ hot] mm (1/100 in)
64	3/3000	3/3000	3/3000	3,0/3000	3/3000	Compression pressure bar
65	0.9	0.9	0.9	0.9	0.9	Oil pressure bar/rpm
66	84	84	84	84	84	Radiator cap bar
67	9.5x850	9.5x850	9.5x850	—	9.5x850	Thermostat opens at °C
68	—	—	—	—	—	Drive belt size a) Alternator mm
69	5-6	5-6	5-6	—	5-6	b) PAS-AC mm
70	Weber	Weber	Weber	Weber	Weber	Drive belt tension a/b mm
71	32 DARA	32 DARA	32 DARA	32 DARA	32/36 DARA	Carburettor/Injection system Make
72	800±25 ¹	800±25 ¹	800±25 ¹	800±50 ¹	800±25 ¹	Type
73	2,0-2,5 ²	2,0-2,5 ²	1:2,5	1:2,5	1:2,5	Idle speed rpm
74	500/300	500/300	400/300	300	400/300	CO level at idle speed Vol. % CO
75	60	60	60	60	60	HC level at idle speed ppm
76	—	—	—	—	—	Oil temperature °C
77	—	—	—	—	—	Fast idle speed rpm
78	1,6	1,6	0,95	—	1	Choke valve gap mm
79	0,17-0,28	0,17-0,28	0,27-0,32	0,27-0,32	0,27-0,32	Throttle valve gap mm
80	—	—	—	—	—	Fuel pump delivery pressure bar
81	5	5	5,25	5,25	5,25	
82	3,4	3,4	2	2,0	3,4	
83	7,6	7,6	3	3,0	3	
84	—	—	1,6AT	1,6 (AT)	1,6AT	
85	9,8	9,8	7,8	7,8	7,8	
86	Tightening torques in Newton metres – for lb.ft. conversion see inside cover.					
87	50	50	50	50	50	
88	80 □	80 □	80 □	80 □	80 □	
89	88-98	88-98	88-98	88-98	88-98	
90	■■20 min	■■20 min	■■20 min	■■20 min	■■20 min	
91	●150 min □	●150 min □	●150 min □	●150 min □	●150 min □	
92	88-98	88-98	88-98	88-98	88-98	
93	88-98	88-98	88-98	88-98	88-98	
94	45-50	45-50	45-50	45-50	45-50	
95	55-60	55-60	55-60	55-60	55-60	
96	—	—	—	—	—	
97	60-80	60-80	60-80	60-80	60-80	
98	—	—	—	—	—	
99	0	0	0	0	0	
100	1 N±1	1 N±1	1 N±1	1 N±1	1 N±1	
101	0°10'±10'	0°10'±10'	0°10'±10'	0°10'N±10'	0°10'±10'	
102	0°20'±30'	0°20'±30'	0°20'±30'	0°20'±30'	0°20'±30'	
103	2°±30' ³	2°±30' ³	2°±30' ²	2°±30' ²	2°±30' ²	
104	13°±30'	13°±30'	13°±30'	13°±30'	6°30'±30'	
105	1AT:650-700	1AT:650-700	1AT:900/N±25	1AT:900±50	1AT:900/N±25	
106	21981-1-2,5	21981-1-2,5	2(PAS:5°±30')	2(PAS:5°±30')	2(PAS:5°±30')	
107	3(PAS:5°±30')	3(PAS:5°±30')				
108						Notes



Hyggelig innslag til BULLETIN -

Vi takker Thor Ivar for det!

SNELLA“S etterfølger „MONASIX“ i Rivieratur.

Ved
„Kartleseren“.

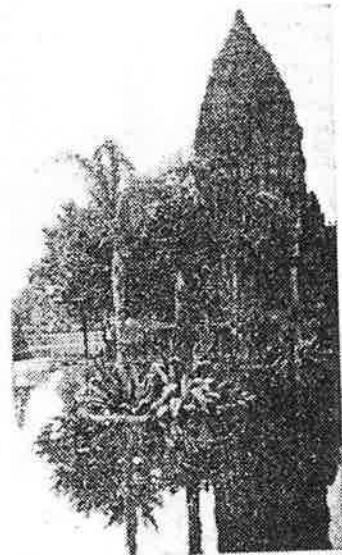
Motorlivs lesere har kanskje ennå i erindring «Nella» — den lille to-setters Fiat — samt trioen «Chauffeuren», «Kartleseren» og «Lorden». Langt og meget er skjedd siden «Nella» og trioen meriter, og for å gjøre en lang historie kort, kan meddeles, at «Chaufpren» nu er gift med biler Imperial Chrysler, «Kartleseren» med, men ikke «Imperial» og «Lorden» — er å ta med trioenes renommé — er fremdeles engkar av biler av og til — — lastebil. De gode hamburgerdager opfriskes allikevel fra id til annen og utlengselen er stor.

Har man først smakt hytt det vi si å sluke kilometer på kilometer i fremmed land, la byer, landsbyer, fjell og daler passere revy, være helt sin egen herre, uavhengig av tog og tid, ja da har man fått en basille i blodet som er vanskelig å bli kvitt. «Kartleseren» må i all fall ha vært spesielt mottagelig for slike mikrober, for det varte ikke lenge før en ny biltur stod på programmet.

Dennegang gjaldt det Frankrike, og turen skulle gå til det sollyse land, alle menneskers drøm Rivieraen. Vi var nu ikke lenger chauffør og kartleser, men to ivrige chauffører, og for å få en fredelig tur!!! måtte vi bestemme å være chauffør og kartleser henholdsvis 50 kilometer av gangen. Denne avtale blev holdt og kan anbefales samtlige bilende unge ektepar på det beste for å holde humøret i form.

Chrysleren var for stor og tørtig til denne tur, og dessuten er avgiften pr. dag for en norsk bil i Frankrike temmelig høie. Vi fant derfor ut at vi, for å realisere turen, helst burde ha en fransk bil, og så no a la «Nella», og vi stanset ved en liten Renault Monasix, som generelt ble stillet til vår disposisjon av noen bekjente. Bilen skulde overtas i en liten by nær Dijon, så bilferden sørover gikk pr. båt via Antwerpen uten bil, men med en rik forsyning av karter, reiseruter og hotellsfortegnelser, alt slettet elskverdigst til disposisjon av vårt utmerkede K. N. A.-kontor, supplert med en rekke gode og kjærkomme opplysninger fra Motorlivs kjente og skattede skribent «H. F. A.». Det sier sig selv at Paris, vidunderet av alle byer, ble besørt med et lengere ophold, da byen stod i kolonialutstillingens tegn. Da dette imidlertid hører til en annen historie, hopper vi over til vort møte med lille «Mona».

Da vi en vakker mai-morgen hoppet av toget i den lille by, stod «Mona» parat foran stasjonen. «Mona» var kokett i vinrød motefarve, riktig en fransk liten kvinne, med alle dennes dyder og — — — udyder. Tross for samme gode europeiske rase som sin forgjenger «Nella» var «Mona» dog ikke så stø som denne, men



Paris stod i Kolonialutstillingens tegn.

hennes småluner var ikke skjebnesvangre, så alt er henne tilgitt, og vi hilser gjerne på lille «Mona» igjen neste gang vi vender nesen sydover.

«Kartleseren» (hvorfor ikke beholde det gamle navn) mente han nu var kjent med så mange biler, så da han satte sig op for å mestre den lille franske dame, var han skråsikker på sig selv. Hun startet ved et trykk av høyre-hands lilefinger så lydløst at man måtte lytte etter om motoren gikk eller ikke. Derefter begynte hun å hoppe av glede bortover veien, så «Kartleseren» blev både rød og skamfull. Men den folsoomme danes glede, eller skal vi heller si rødsel over den uvant brutale behandling fortok sig, og snart løp den jevnt avsted på «les fameuses routes nationales». Vi trimmet den øster tur, og poplene — franske landeveier er som oftest flankert av høie popler på begge sider — for forbri med syv milsfart. Vi skar gjennom solstråler kilometer på kilometer, så da vi kjørte inn i Bourg, virket de kjølige skyggefylle gater som den rene balsam på våre sinner.

Bourg er en gammel by — hovedstaden i la Bresse — landet hvor den franske «poulets» kommer fra. Ca. 2 km. utenfor byen ligger «L'église de Brou» — et av Bourgogne og Frankrikes underverker. «Kartleseren» var av en amerika-

ner i Paris blitt anbefalt, under alle omstendigheter å «kikke» på kirken, og neste morgen begav vi oss avsted i tropisk varme for å se hvordan amerikanerens småh holdt mål. Kirken er bygget omkring 1500 tallet av Marguerite av Østerrike, i gotisk stil, og er som vår cicerone sa «une merveille de dentelles». Ja det hele er et kniplingsverk, hvadenten det er de imponerende mausoleer, eller de høyryggede korstoler man betrakter. Sistnevnte representerer figurer fra det gamle og nye testamente, og er av slik sjeldent skjønnhet, at man skal lete lenge etter maken i alle de vakre kirker Frankrike er i besiddelse av. Hatten av for amerikaneren. Vi kom ut av kirken overveldet av det voldsomme og nitide arbeide der var nedlagt i utførelsen og tenkte uvilkårlig på vår tids stil — funksisen — som nu var tidens løsen. Jo denne er nok mere i pakt med vår tid, det skjønte vi da «Mona» speedet avgårde på snorrette veier gjennem la Bresse's fruktbare sletter og markerte at nu er det farten som regjerer.

Jurahjérgene tegnet blålige konturer i horisonten og over dem igjen hvelvet Alperne sig, temmelig usiktbare på grunn av varmedisen. Veien gikk nu mot Lyon, men først skulle vi ha en liten avstikker til en liten by kalt «Perouge eller Perugia» de tre musketerers by. Den var også blitt oss anbefalt av selvsamme amerikaner i Paris, som vi nu står i evig takknemlighetsjeld til. Og så sier man at påkjøpet at amerikanerne ikke skjønner sig på kunst. Den lille by ligger på en høiide ca. 15 km. fra Lyon, og er en bortgjent levning fra middelalderen, bemerkelsesverdig ved at den er forblikt helt uberørt av de siste århundreders kultur. Hvem har ikke lest Dumas' «De tre musketerer», og hvem er ikke blitt tryllebunnet av disse bra herrers meriter og av de stemningsfulle og romantiske scenerer? Hvem husker ikke også den morsomme franske seriefilm som gikk i Oslo for endel år tilbake? Nu hadde vi anledning til å se alt med egne øyne, se hvad som faktisk vårt barnehjerte til å børne av beundring. Forresten behøver man ikke være barn for å gripe av musketerernes historie. Disse elegante herrers eventyr griper den dag i dag alle som en, barn som voksne.

Langs en nesten utlørt men allikevel solglitrende elv, bilte vi i buktninger og slyngninger frem til vårt mål, alt imens vi frisket op minnene fra den herlige bok. Varmen var uutholdelig. Tross alle vinduer og luftventiler var åpnet, og vi hadde et minimum av kler på oss, følte ingen luftning. Temperaturen var sikert over 30 grader i skyggen, og vi impøtes med iver «Le vieux Perouge». Veien ble smalere og smalere for tilslutt å enne i intet, d. v. s. foran

et gammelt falleferdig hus, og et stykke borte skimtet vi inngangen til Perouge. «Mona» var god og varm, og vi fant at det beste skyggesfeltet for den var nettop foran døren til den gamle lille rønne. Vi parkerte derfor her, låste bilen og skulde til å begi oss inn i den lille by, da vi hørte en dør knirke og en sint gammel kjæring, som umulig kunde være en av den fortrylende Mme. Bonacieux's etterkommere, skrike ut på et underlig fransk, at hun ikke vilde ha et slikt udry som «Mona» foran sitt hus og sin dør. Vi bad pent for «Mona», som ikke tålte solens sterke stråler, men her var ingen pardon. Det stinkende best, monstrum og udry og meget mer som «Mona» blev kalt skulde vek. Vi skjønte vi ikke kom noen vei, og «Kartleserens» måtte soke ny plass for «Mona». Utallige rygginger, frem og tilbake, fikk sveden til å sile nedover «Kartleserens» solbrente ansikt, og da «Mona» endelig var havnet på et grønnsvær under en gammel ek, var det en desperat musketer som vendte tilbake til den gamle kjæring, svinget sin dessverre fjærlose alpelue á la d'Artagnan, og med gasscogners taleflom forsikret Madame om at hennes hus sikkert vilde ha steget i sine medborgeres aktelse ved å ha parkert et så skinnende fint kjøretøi som «Mona» foran sin dør, ti som bekjent: på kjøretøjet skal storfolk kjennes. Madames måpende mund fortalte oss bedre enn ord kan gjøre, hvad hun tenkte om oss, og uten å værdige henne mer opmerksamhet gikk vi op mot byen med de 15 innbyggere, og her begynner eventyret.

Gjennem den eldgammel port kom vi inn på en gammel gårdspllass, hvor vi blev stående som fjetret. Vort håp overtraff våre dristigste forventninger. Gjennem et blyinnfattet vinduskimtel vi en gammel jomfru (mes excuses han så ikke var tilfelle) bøjet over sitt broderi, og som skyntsomt trakk sig tilbake ved vår tilsynskonst, og rundt hjørnet skvatt grangivelig vår gode venn Planchet, og så lå alt rolig og sde. Kun en katt lå og malte i vinduskarmen hos den gamle fru- eller jomfru, og lot, i motsetning til sin herskerinne, til å bry sig pokker om at par moderne almindelige mennesker besøk byen med sitt besøk. Vi fulgte galen nedover og kjente plutselig igjen forskjellige bus fra filmen. Her var det Aramis stod og leste sine epistler foran Mme. de Chevreuse's eseuidetekte vinduer, og ved den store plass med den gamle lind, lå det berømte vertshus «L'hostellerie du vieux Perouge», hvor musketerene trette etter det lange ridt, vannet sine svete blanke hester og selv svinget sine begre. —

(Forts.)

„SNELLA“S efterfølger „MONASIX“ på Riviera-tur. (Fortsettelse)

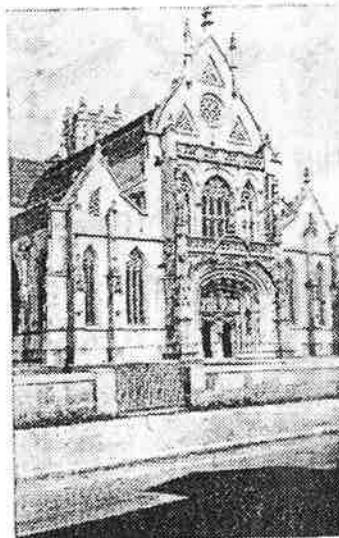
Ved
„Kartleseren“.

Det gamle gjestgiveri er kjent i vide kretser ikke bare for sitt ulmerkede kjøkken, men også for sitt pitoreske interiør. Her er en samling av gammelt tinn og fayance, som kunde få en samlers øine til å dugges av glede og begeistring, og for å tilfredsstille de mange turister, der alltid er på jakt etter souvenirs, har vertshuset vært så klok å opprette et utsalg, hvor man, for en noenlunde rimelig pris, kan få kjøpt troværdige etterlikninger av alt dette gamle præsiosa.

En av sine store astener har Hostelleriet julennatt. Da samles de glade og rike borgere fra Lyon for å feire le Reveillon i Perouge. Efter midnatsmessen i den gamle kirke, går man i fakkeltog gjennem den lille bys trange gater til det berømte gjestgiveri, hvor en overdådig og kostbar souper serveres de glade gjester. Vi var riktig nok ikke så heldig å få overvære en slik reveillon, men charmen uteblev ikke, og vi lot den herlige mat pluss Bourgognes videnberømte vin vederfares all rettferdighet. Efter middagen besøk vi det lille museum, hvor den gamle ciserone gikk Dumas en høi gang med sine beretninger om musketerernes bedrifter. Hans øine tindret da han viste oss d'Artagnans kåre Vi så på hverandre. Skulde vi ta ham alvorlig eller ikke? Vi besluttet det første, og det satte han vistnok stor pris på. Honit soit qui mal y pense.

I Perouge bør man helst tilbringe en hel dag. Her er nok av severdigheter, til og med for et ganske almindelig øie, men er man så heldig å ha et våkent øie for kunsten, ja da må man aldri reise Perouge hus forbi, (for her er kultur, skjønnhet og romantikk tilstede i smukk forening).

«Her er et blivende sted» mente «Kartleseren», idet han blandt annet studerte iflgende dags menu, men skulde vi etter programmet nå Avignon før natten kom på, måtte vi nok sette farten op. «Mona» var mere enn villig hertil, især da vi igjen kom inn på hovedveien. Dette var den reneste autostrada, og Lyon var snart både nådd og passert. Vi kjente nemlig fra før litt til denne Frankrikes nest største by og hadde derfor ikke tid til å spille vår kost-



L'Eglise de Bron.

bare tid. Et litet gjenkjennelsens nikke op mot Notre Dame de Fourvière, var det eneste vi tillot oss. Ellers satt vi med nesen i Guide Michelin for å finne den hurtigste vei ut av byen. Væren var trykkende og vi skjønte at dette var begynnelsen til et sydansk tordenvær. I Vienne hvor vi tok en liten stopp, viste de første kullsrote skyer sig på himmelen, og vi imøteså det verste. Det var byens levninger fra Romertidens som hadde fått oss til å gjøre en stopp her, og det var ganske pussig å se det godt bevarte tempel fra Keiser Augustus tid, pluss arkader og rester fra et teater og cirkus midt inne blandt det hverdagsslike nutidsliv. Straks utefra Vienne åpnet himmelen sluser sig, heldigvis uten gode fart vi hadde, var de mørke skyer snart tilbakelagt, og det var en skinnende blank himmel.



Inngangen til Perouge.

som i strålende solskinn kjørte inn i Montelimars. Her tok vi vår aperitiff og inntok for øvrig proviant i form av den så berømte «Nougat de Montelimars».

Eftersom vi nærmet oss Avignon antok naturen mere sydlandske former, og eedertrær, eucalyptus og gamle krokete oliventrær avløste løvtærne, som hittil hadde vært så å si enerådende. «Monas» arbeidet godt for vi nådde pavernes by i god tid til aftens. Vi kjørte både vel og lenge langs de av pavene i det 14. århundrede opførte bymurer, før vi fant inn i byen. Murene som er flankert av vistnok 39 tårn gir Avignon et høyst interessant utseende. Men byen selv er også en interessant gammel by med

sine krokele, trange og dårlig brolagte gater. Her var det et yrende folkeliv, og vi merket straks den sydlandske stemning. Hovedgaten var simpelthen den reneste fortaugekafé. De spaserende var der levnet liten plass, men til gjengjeld desso mera for kafeene. For et morsomt preg disse kafeer gir byen, og for en levende kinoforestilling er det ikke å sitte og se på alt det liv som cirkulerer forbi! Vi nød vår aften i det varme vær og glede oss til morgendagens besøk i det berømmede paveslott. Dette ligner slett ikke noe slott men tvertimot et kolossal fengsel, hvortil det også for ganske nylig har vært benyttet. Nu tjener det imidlertid som aktivt for byen. Neste morgen bragte oss den skuffelse at paveslottet ikke åpnet sine porter for publikum før kl. 5 eftm. den dag, og så lenge hadde vi tid til å vente. Rivieraen vinket i det fjerne, og det er nu engang et faktum, at sol, lys, sjø og strand er mera tilrekende enn et paveslotts fuktige og skumle saler. Derfor — — — Farvel Avignon, nevn ikke at vi dro ditt paveslott forbi. «Mais c'est un crime» sa «Kartleseren»s kone. Kan hende mente denne, men syntes det vilde være en storr forbrydelse ikke å få det første blikk av Rivieraen og det blå Middelhav i solnedgang. Sistnevnte har nu i så mange og så lange tider vært malt så blått for «Kartleseren», at han simpelthen forlangte at farven skulle være overensstemmende med de praktprospektkort som lykkelige rivierafarere fra tid til annen brisker sig med å sende hjem til Norge, nettop i den tid man går som værst og trakk i sneslaps og sole. «Kartleseren»s kone som også hadde vært blandt disse lykkelige, og som kan begynne å telle sine besøk ved den asurblå kyst, hadde for lengst sluttet sig til den briske skare, så «Kartleseren» nu snart hadde fått «blått» på hjernen.

Imidlertid nød vi den tillagende sydlandske natur, og blev i løpet av kort tid så å si skyld inn i Aix-en-Provence. Et overraskende regnvær var skyld i dette, og vi mente vi umulig kunde benytte regnværet bedre enn til, mens dette stod på å tilfredsstille vår hunger med



Hvor blev det av Planchet?

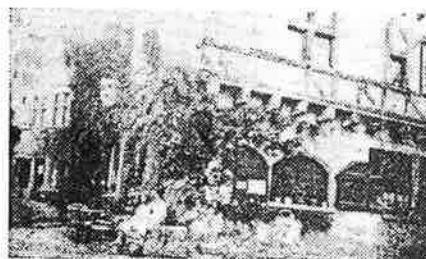
«Negrecostes» velkjente lunch. Da vi hadde satt tillivs adskillige velsmakende sydlanske retter, var vi beredt til å trosse regnværet. Dette forsvant imidlertid likest fort som det var kommet, og solen var igjen enehersker på himmelen.

Hvordan det var eller ikke var kom vi intet anende inn på gal vei. Dette merket vi på at «Monas» begynte å hvirle stov op, noe som er nesten helt ukjent på franske landeveier. Vi fant imidlertid snart ut hvor vi var, og fortsatte da vi om ikke så lenge etter vilde støte til hovedveien. Denne lille avstikker bragte oss en overraskelse i form av landsbyen Chateau-neuf-du-Pape, hvor den berømmelige vin av samme navn skriver sig fra. Denne hadde vi under vår reise gjentagne ganger drukket og rost i høie toner, så det hadde vel sin mening

at vi nu skulle presentere slottet og de pavelige vinmarker «nos homages». Det var en vidunderlig stemning over det solmettede landskap, og vi hadde vanskelig for å løsribe oss både fra landsbyen og vinen.

«Kartleseren» fant i mellemtíden ut at været ikke var så stabilt lenger. Horisonten var uklar, og der hvor vi antok Middelhavet måtte ligge, hvelvet skybanker op. Skulde vi være så uheldige å komme til Rivieraen en regnværdsdag «Langtifra, sa fru Kartleser — Rivieraen er alltid blå», hvilket «Kartleseren» tydel derhen, at været alltid måtte være pent dørnede. Vi passerte Orange, nådde Toulon, Frankrikes nest viktigste krigshavn. Yrende liv, trang gate og vanskelig kjørsel, sporveien midt i gaten. Det enesle saliggjørende var for øieblikket fælmodighet. Men den brast også, da vi vel var ute av byen, og de første dråper tetet frontglasset, og det hav som møtte oss var grått som havet hjemme en uværdsdag. Ikke tegn til noe azur her. Himmelen var så grå som den kunne få bli, og snart begynte et fint duskregn å legge sig som et slør over det høit besungne landskap. Alle farver, for farver var det jo blev likesom utvisket av regnet, og med dette inntrykk var det vi påbegynte den vakre Côte des Maures, som i de senere år er blitt mere og mere moderne. Eftersom de ivrige turistbyer Nice, Cannes og Monte Carlo kappes om å gjøre den egentlige riviera så overdådig, luksuriøs og kunstig som vel bare mulig, for stadig å tilrekke nye turister, har den ferierende franskmann forsiktigt å foretrekke til la Côte des Maures, hvor han i herlige omgivelser har bygget sine slott, palasser og villaer. Og da somrene også siden krigen (krigen får nu skyld for så mye) alltid er blitt koldere og koldere, er rivieraen nu fullt benyttet som sommeropholdssted, og langs Maures-kysten er der bygget endel mindre hoteller utelukkende beregnet på sommerdrift.

La Côte des Maures er en forrevet klippekyst, med enkelte bukter, hvor man finner den herligste badestrand. Samtlige villaer er bygget i terasser, og deler er et overveldende blåsterflor som møter ens øje. Til tross for været kunde vi ikke la være å beundre dem





Utsikt over Mentone.

blomsterprakt, som for oss nordboere synes eventyrlig. Hvorledes vilde ikke dette ha tatt seg ut i strålende sol? Humøret var som ventelig kan være meget lavt og bedre skulle det ikke bli, da duskregnet gikk over til jevnt regn, dernest til stridregn for tilslutt å ende i plaskregn og hindre enhver viderekomst. Vi hadde i noenlunde antagelig regnver passert Hyères og le Lavandou, og nærmet oss nu det idylliske Cavalaire. Her var det at regnet tvang oss til å stoppe. Hvorfor trenge videre gjennem dette ødeleggende regnver, når muligens morgendagen vilde vise oss alt i sol? Vi kjørte derfor «Mona» så nær op til hotelltrappen som vi kunde komme, og forsøkte å redde oss inn i hui og hast. Efter å ha stelt oss og gjort oss så presentable som mulig, vandret vi ned i den sommerlige spisesal, hvor et solbrent og sommerlig kledd publikum vidnet om alt annet enn regnver. Dagen hadde også her vært overordentlig varm og vakker, og hotellverien lovet oss pent vær neste dag, og ikke å forglemme blått Middelhav. Vi behøvde ikke meditere lengere over været, forsøke å glemmе vårt første møte med rivieraen, eller — bedyret han — helst bevare dette i erindring for bedre å kunne verdsette morgendagens kontrast. Vi forlot den veltalende og elegante vert, og lå snart i den deiligste seng et jordisk menneske kan ønske sig. Ingen kan lave og rede op en seng som franskmenne. Franskmannen resonnerer som så, at mesteparten av ens liv tilbringes man i sin seng, hvorfor da ikke ligge så godt som mulig og riktig få hvilt ut til dagens arbeide. Vi tenkte uvilkårlig på de senger man kan bli budt på norske fjellshoteller og fant franskmannens resonnement såre fornustig, så meget desslo mere som våre rygger var trette av den stadige stillesittende biling. Med brenningen som et

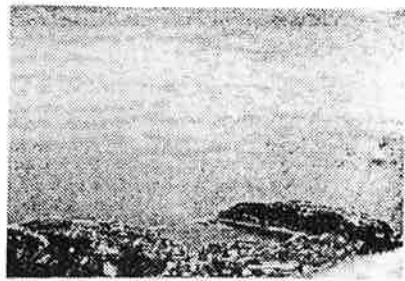
sterkt akkompagnement til silregnet, var vi snart dysset i den blideste sovn, hvor «Kartleseren» for lengst hadde glemt dagens regnvær, og kun så den veltalende hotellvert så med solen i den ene hånd og en emaljert bøtte blått vann i den annen, for overbevisende å demonstrere sitt hotells praktfulle beliggenhet og klima. «Kartleseren» måtte ennu ikke være overbevist, for han skulde til å skru på vannet i badekarret for å kunne bade i blått vann, da han plutselig ble revet ut av sine blålige drømmerier, ved at vindusskoddene ble åpnet og hav av sollys strømmet inn over den mistroiske kartleser. «Nu kan du se sa hans kone med et triumferende blikk. Og om han sa? Han formelig slukte sol, hav, strand, bølger, og ikke minst det evige blå azur. Jovist var det blått, blåere enn blåest, og «Kartleseren» bestemte sig straks til også å sende et av disse glansbiledet kortene hjem til Norge, men først skulde man ha sig sitt morgenbad. Iført våre badedrakter stormet vi nedover plagen, og ut i det blå vann. Langgrunt var det, og vi sprang så vass-sprutten stod om oss en god liten kilometer før vi kunde legge på svøm. Vannet var herlig og salt, og vi formelig red på bølgene innover mot stranden, for tilsist å bli skyllt innover den! Le petit déjeuner ble innlatt på altanen foran vårt soveværelse, med stranden og havet rett under oss, og vi måtte villig innrømme at vi ikke hadde spist frokost i slike omgivelser før. Det var, med sorg vi trakk i klerne for å fortsette reisen, men programmet var lagt, og ennu var den egentlige riviera igjen. «Mona» var blitt skrekkelig hes etter regnveret og vi hadde ikke kjørt lenge før den nektek å varsle i de utallige velsvinger. Efter mye kluss med hornet fikk vi da såvidt låt i det og kunde fortsette. Vi passererte den idylliske fiskerby St. Tropez og Fréjus, og ved St. Raphael, det moderne badessted, begynte rivieraens herligste parti og veistykke, kalt «La Corniche d'or». Den begynner ved St. Raphael og strekker sig helt til la Napoule, og er et eventyr fra først til sist. Klippene som her er av forreven porfyr, og skinner fra rød-violett til det rødeste røde, er dekket av et veld av blomster i alle spekrets farver. Ved Anthéor var synet så rent betagende vakkert, at vi ukjærlig døpte stedet rivieraens perle, og vi så heller ikke noe sted siden som kunde måle sig med Anthéor i skjønnhet. Veien stiger herfra og slynger sig mellom villaer og feuktige haver, og fra Théoule har man den vidunderligste utsikt over den tilbakelagte Côtes des Maures.

„SNELLA“S efterfølger „MONASIX“ på Riviera-tur. (Fortsettelse)

Ved
„Kartleseren“.

Cannes, som for ikke så svært mange år siden, var en ubetydelig liten fiskerby, er nu vel det mondeneste sted ved la Côte d'Azur, og har tatt en storpart av Nizzas turister. Dette kan Cannes takke den berømte Lord Brougham for. Lorden var nemlig på reise til Nizza for å rekreasjons-sig, men blev på grunn av pest stoppet i Cannes, og forbudt enhver viderereise. Lorden befant sig imidlertid så vel i den lille by, at han ved sin hjemkomst til England, straks gjorde en storartet reklame for stedet, med den følge at der straks rykket inn engelske turister. Og nu er Cannes blitt engelskmennenes by fremfor alle andre rivierabyer, og er vokset op til å bli kanskje rivieraens berømteste sted. På havnen ligger der hundrevis av seilbåter, motorbåter og store lyslyakter malerisk side om side med de gamle båter med latinseil, og inn strømmet de små fiskerbåter lastet med dagens bytte, mens solen fikk de safranfarvede seil til å skinne i rødt og gull. På den vakre Promenade de la Croisette, som er 3 km. lang, promenerer et eksklusivt publikum, og fremviste molenes siste skrik.

Da vi hadde bestemt å overnatte i Monte Carlo, eller rettere sagt Beausoleil hastet vi videre, passerte Juan les Pins, Antibes og forsøkte å nå Nizza før bankstengselid. Kontantholdningen var nemlig skrumpet inn til 300 francs, og vi måtte gjøre et mylt innhugg på akkreditivet. Dessverre nådde vi banken for sent, hvilket var meget uehdig, da akkreditivet kun lød på Nizza, så vi måtte tilbake til byen neste dag for å fylle lommeboken. Nizza er en stor by og virket ikke på «Kartleseren» slik som han hadde forutsatt sig. Riktig nok var Promenade des Anglais og Place Masena enestående, hotellene luksuriøse og imponerende, men det var formegent by til å slå sig ned en sommerdag. Om vinteren kan det nok være deilig å bo i en slik by, men ikke i sommerliden. Vi blitte derfor videre langs la petite



Monte Carlo sett fra La Turbie.

Corniche til Monte Carlo, og fant det forjettede land langt mere tiltrekksende. Efter endel leten i Beausoleils trange gater, fant vi tilslutt vort hotell. Her var det meningen å oppholde seg noen dager og stedet var såre skjønt. Efter aftens spaserete vi nedover til Spillebanken, som lå strålende oplyst i en likeså oplyst park. Traerne, palmene, blomsterbedene, alt var elektrisk oplyst. Naturligvis skulde vi friste lykken. Man kan ikke være bekjent av å ha vært i Monte Carlo uten å ha satt noen penger overstyr. «Godt at banken i Nizza var stengt», sa «Kartleseren»s kone, og det kunde denne være enig i. Den siste rest francs skulde i all fall ofres på spilledjavelens alter. Langs de lange spillebord satt et fantastisk publikum. Små amerikanske millionosser side om side med gamle utlevede kvinnemennesker og almindelige småborgere der spilte forsiktig og derved hadde gjort spillet til sitt levebrød, ved siden av brælende lyske turister og støiende skandalarver. Men over det hele dominerte de fabelaktige croupiers, der jonglerede med Jetons og penge, som om disse skulle være hell verdifulle. «Kartleseren» tenkte på hvad hans 300 francs skulle gjøre opp i alt dette, men liktes godt.



Himmel og hav er like blått!



Farevel du solbeskjinte kyst →



Chamonix.



Kartleseren ser op mot Mont Blanc.

late overlegen, han også, og hoppe i det. Han fylte sine lommer med 10 og 20 francs jetons og kastet overlegen endel på bordet. Før han så svært hadde rukket å merke sig hvor jetonene lå, var de plutselig skrapet vekk. Dette var litt beklemmende, nye tiere forsvant og etter nye og lommen var tom. 150 francs sporløst forsvunnet i løpet av et par minutter. «Jeg risikerer nok 100 francs» sa «Kartleseren» beslutsomt og lovet sig selv å spille mere forsiktig. Det hjalp ikke. Jetonene forsvant likeså fort de ble lagt på bordet, og tilslutt satt han med to små tiere igjen. Disse hev han foraktelelig bort på sort. Sort kom ut og 20 blev til 40. Forsiktige manipulasjoner, men dog med sort som stadig utgangspunkt, øket tiene og snart lå fristende 100 francs jetons på bordet. «Kartleseren» sopte tilsynelatende likegyldig inn endel av gevinsten og spille videre. Heldet var kommet. Sort kom ut 6 ganger i trekk, og «Kartleseren» glemte helt og holdent at det var med 100 francs jetons han spilte. I løpet av en times tid var jakkelommene overfylte og «Kartleseren»s kone spurte hvor meget gevinsten kunne være. «Aner ikke». «Tell da vel før du går videre». Med hånden famlende i lommen forsøkte «Kartleseren» å opnå et riktig tall av jetonene. Kunde dette være mulig? På så kort stund? Han hvisket et firesifret tall til sin kone. «Tu es fou» lød svaret, «stans gieblikke-

lig, tenk hele reisen betalt og enda mere til». «Jeg risker nok 300 francs» sa den blodtörstige spiller og hev 300 på bordet. «Nei — nu går vi», sa fra Kartleser og så bestemt ut. «Allright» sa «Kartleseren» — de 300 var nemlig også gått. I en av kassene vekslet vi til oss noen store knitrende tusenlapper og gikk strålende og triumferende ut fra det sted, hvor alle sies å tape. Vi målte se strålende ut i all fall, for portieren smilte lunt og sa: «Vous en avez de la chance Monsieur-Dame». En av «Kartleseren»s smålapper gled over i portierens hånd, der takket og ønsket oss velkommen igjen. Tenke sig til, hele billurene betalt og enda mere til Farvel bank i Nizza. Akkreditivet skal forbi uberprøvd. Vi biler og lever høyt på en annen banks penger. Det var med durabel hodepine «Kartleseren» krøp tilsengs den natt, men herregud hvad var det imot den struttende lommekob.

Morgendagen blev grå og kald, og etter å ha beiset Monaco med en visitt besluttet vi å ta en biltur til Mentone for ikke påny, i all fall tilidig på formiddagen, å bli fristet av spilledej' velen. «Likesågodt vi drar herfra med engang» sa «Kartleseren», som følte sig vel for sterkt fristet. Og som sagt så gjort. Vi betalte vår regning hos den skuffede hotelleier, som hadde ventet å beholde oss i all fall noen dager til Vi skyldte på været, og sa at vi skulle videre;

hvor poeter, fyrlster og andre almindelige dødelige mennesker kommer for å skjule sin lykke eller — sin sorg. I siksak går det nu nedover til La Napoule, hvor en liten restaurant vinkel innbydende til lunch. Av menuen må spesielt nevnes jordbærne, der hadde en sjeldent aroma. Fra terassen hadde vi et strålende panorama over Cannes men farvene virket mere grålig og hadde ikke det eventyrlige skjær som la Corniche d'or. Det var begynt å blåse en frisk liten vind, som kruset det blå hav og fikk bølgene til å bryte sterkere mot stranden, og da vi etter kort kjørsel nådde Cannes var vinden blitt så generende at den hadde jaget største-delten av de mange badende inn i sine respektive hoteller.

(Forts.)



Eru kartleseren på rågummisko over Borsongletscheren.

op i Alperne, og så dro vi til Mentone. Her fikk vi etter solvarmt vær, og da Italia lå forløkende nær, tok vi likeså godt en tripp over grensen op spiste middag i den høitliggende restaurant «Rochers rouges». Vi var de eneste gjester og «ørkestrel», som bestod av en fattig landeveisfjolinist og hans guitarspilende kone, spilte de mest smeklende eiskovsmelodier for oss. En semfrancs i hatten til den arme musikant, skafset slik glød i spillet at vi hurtigst men smilende blide forlot restaurangen. Nedover passerte vi Voronovs berømte menageri av aper og ditto foryngelsesanstalt for leveystne mennesker. Voronov har nok vist hvad han gjorde da han slo sig ned nettop her hvor all verdens fornøiesessyke mennesker møtes.

Om vi gjorde alvor av vår tur op i Alpene? Høifjell, sne, gletcher og isbre. Det hørtes forløkende ut, og spillehanken i Monte Carlo betaler det hele. Vi ventet ikke lenge med å fatte vår beslutning, og etter å ha studert kartet og guiden en halv times tid var vi reiseklare for følgende rute: La Grande Corniche tilbake til Nice — Puget Théniers — Digne — Sisteron —

Col de la Croix Haute — Grenoble — Combloux — Chamonix.

Så sent som op til det 1. keiserdømme var det ikke lett å reise fra Frankrike til Genua langs kysten. For den vei som idag kalles «La grande Corniche» var dengang en smal sti, kun fremkommelig på mulesel, og det endog med største vanskelighet. I 1805/12 anla så Napoleon den berømte grande Corniche, fra hvil høieste punkt — Col de quatres chemins — man har den mest strålende utsikt over havet på den ene og Alperne på den annen side. Her ligger den lille landsby la Turbie, hvor man ennå den dag idag kan se restene av det kolossale monument, reist av romerne år 7 før Kristus. Fra Menton hadde veien gått tildels med meget sterk stigning og med mange kurver, og vi lot «Mona» puste litt ut, mens vi selv fra La Turbie kastet det siste blikk over den herlige riviera.

Farvel du solbeskinnede kyst, du var riktig nok ikke så stabil som vi hadde tenkt oss, men du skjenket oss i all fall ett — nemlig hele synet gratis — og det er neslen likeså uforglemmelig. Dette gjorde imidlertid ikke la Turbie, for her blev vi lenset for alle de smånynter vi hadde. Her nemlig stod, lå og salt de armesle, elendigste tiggere, som vår klode kan opvise. Alle settet de sitt håp til de mange gavmilde turister, og det er ikke smånter de kan innkassere i løpet av en dag. «Hvis alt går galt vil jeg bli tigger på la Turbie» sa Kartleseren, idet han vrangte sine lommer for de siste slanter.

I all hast passerte vi Nice og punkterte tell utenfor byen. Det manglet ikke på velvillige sjeler til å hjelpe, men da punkteringer på franske veier er en forholdsvis sjeldent ting, tok vi chansen og bille videre etter selv å ha skiftet over reserveringen. Tordenskyer fikk oss til å sette farlen op, men denne gang lykkes det oss ikke å legge dem bak oss. Vi blev sørgetlig fort innhentet, og mens tordenen rullet mellom fjellene, gjorde det kraftige skyllregn sitt til å gi re den trange Vallé du Var høist uhøggelig. Vi bille gjennem tunnel på tunnel, sparsomt opplyst av små elektriske lamper, og da vi endelig tilslutt nådde den lille by Puget-Théniers, hvor vi hadde tenkt å overnatte, var denne så lite innhydende som opholdssted, at vi etter, tok chansen på å kjøre videre til Annat. Det viste sig å være en genial idé. Vi var ikke avansert mange kilometer før det begynte å klarne, og da vi nærmet oss Entrevaux, var himmelen etter blå og mørst herlig og klar.

Entreveaux er en høist interessant levning fra middelalderen, der den ligger oppbygget på fjellsrekker, hvor husene sås i henger i kloster og revner. Gjennem en vinnebro kommer man inn i byen. Noe videre gater er her ikke plass til. Trapper fører fra hus til hus, og selve festningsvolden, som omgir byen, snor sig på en snurrig måte inn og ut gjennom husene. På toppen av en steil klippe, som er utilgjengelig fra alle kanter, undtagen fra brysiden, ligger slottet, og en pussig befestet labyrintvei fører op til det. Utallige er de legender som kan berettes om Entreveaux, dens oversfall og forsvar, men det vil føre for langt her, og vi sier bven farvell og kører på morsomme veier stadig opover til Annot. Vi merket vi kom i høyden, for naturen lot adskillig tilbake og alle trær stod ennå friskt lysgrønne og utsendte den herligste duft etter regnværet. I kløftene blomstret de gule dekorative genetsblomster, og elven randt solvgå og brusende likesom Lågen hjemme i Norge. Naturen var heller ikke ulik Norges, og da vi kjørte inn i Annot, kunde vi ikke noksomprise at vi hadde kjørt Puget-Théniers forbi. «Her lukter det grangivelse Norge», sa «Kartleseren» idet kløver- og engduft strømmet imot oss, og lusten var så usigelig lett og frisk, og føltes kanskje dobbelt lett etter Rivieraens tunge parfymemittelde prakt. Vi tok inn på Grand Hotel Grac & Bernard, et stort, primitivt men renslig og godt hotell. Værelset var litet, med flisbelagt gulv og — kaldt, men rett utenfor susle fossen, hvor ørreten spratt og lovet godt for kveldsmalen. På peisen kniftet et festlig bål, og maten smakte fortreffelig, ikke minst ørreten. For en kontrast med Rivieraen, som vi hadde forlatt for ikke så mange timer siden ! ! ! Det skjønte vi best, da vi etter aftenstok en liten spaseretur op i fiellene. Herregud hvor hjemlig det virket. Bjelleklang og kulos, tirltlunge og blåklokker, og over det hele en berusende duft av hegg. På himmelen tindret de første stjerner, i dalen slo kirkeuret ti og landsbylivet våknede til fest. Det var nemlig marked i byen, med karusell, skytebane, verdens største kvinne og det talende esel. Intet manglet og lirekassemusikken konkurrerte med fossen i monotonii. Det blev litt sovn den natt, og det var ikke fritt for vi frøs, så «Kartleseren» mere enn gjerne ønsket besøk av hotellverten i Cavallaire med solen og vannspannet. Morgendagen oprant grå og trist. Vi inntok frokosten tett op

til peisen, og såsnart den var satt til livs, hentet vi den reparerte bilring og var snart på vei nordover. Himmelten var stadig grå, men det regnet ikke, og vi håpet at solen ville trenge igjennem før eller senere. I St. André les Alpes stanset vi for å spise middag. Været var blitt betydelig varmere, og mens vi satt tilbords fikk vi endelig besøk av solen. Det lille hotel, som forresten het Grand hotel, serverte oss en middag, hvis menu fortjener å komme på trykk: Utvalgte hors d'oeuvres, farserte artiskokker, stekt ørret, kalvestek, stekte snegler, ost og frukt. Når vi setter prisen 20 francs pro persona, allså knappe 4 kroner på menuen, vil nok hotellet få søkning av eventuelle bilreisende fra Norge.

Solen var dessverre ikke eneherskende den dag, men kastet allikevel et munert skiær av til over de lavendekløde skråninger og maleriske trakter. Vi passerle Col-des-Robines 1000 m. o. h. for tilslutt å havne på flattannet igjen ved Digne. Solen lot nu til å vilde forlate oss for alvor, og vi var ikke kommet lengere enn til Sisteron, da regnværet alter velsignet oss. Det var som himmelens sluser hadde åpnet sig. Regnet pisket ned og stanset vinduspusseren i silt arbeide, og fra Kartleser som salt «tilrors», fordele var mere bil til vanns enn bil til land, nektet å fortsette sine lovlige 50 km. Det var da forbasket hvor uheldige vi var blitt. Vi lovet alri mer å klage over varmen, det være sig 30 eller 25 grader, bare Vår Herre kunde stenge av kranen for dette vannsloserei. «Kartleseren» overtok roret da hørsene gikk høst. En tok til og med fart og skyllet over bilen, så vi følte oss begge som når vi kommer op til oversflaten etter en dukkert og kan ingenting se. Sisteron var og blev det sorte punkt på reisen, og vi ørge fremdeles unädig stent overfor byen. Imidlertid avanserte vi tross alt og la merke til at vi hadde forlatt oliven- og mandeltrærne for godt. Etter en lengere kjørsel på flate veier, skimtet vi fjellkonturer gjennem tåkedisen, og arbeidet oss snart onover til veiens høieste punkt Col de la Croix Haute 1179 m. Mellom disse tåkedøtter, skimtet vi noen fjelltopper bort sneen ennå lå hvit og fin, og ved Monestier, Clermont, hvor vi skjekket «Mona» en velfortrent dram, viste termometeret + 5 grader. Regnet var nu tatt av og der kom litt mere fart i skyene, og da vi omsider kjørte inn i Grenoble var det etter klarvær men kjølig.

(Forts.)

„SNELLA“S efterfølger „MONASIX“ på Riviera-tur. (Slutning.)

Ved
„Kartleseren“

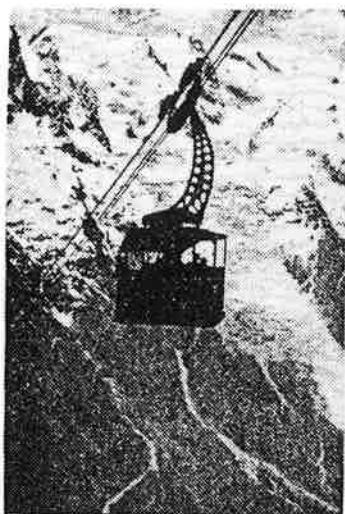
Innkjørselen til Grenoble er imponerende, og byen vinner ved første blikk. Store brede avenuer og gater med rikt blomsterarrangement, og åpne plasser hvorfra man kan skue op på de omkringliggende fjell. Grenoble er de franske Alpers hovedstad, sportsby og studenterby par excellense. Her er et yrende liv av ungdom av alle nasjoner. Det fikk vi best se, da vi om aftenen besøret en kino med vort besøk. I mellomakten, som vi nød mer enn det idiotiske Anny Ondra produkt var der en samling av alle verdens nasjoner. Alle var representert like fra Japan og Balkan i øst, Nord-Afrika i syd til gamle Mor Norge i nord. Glad studenterungdom som lo og gestikulerede og snakket i munnen på hverandre, lot sigarettrøken innhylle hele kinoen, og lot en helt fri for den beklemmende følelse man uvilkårlig får når man sitter på kino hjemme, og en kontrollør straks er borte og hysser på en om en opfører sin munn aldri så litet. Og hvem vil hjemme finne sig i høylytte mishag- og bilfallsytringer som et ständig akkompanjemant til filmen? Mellomakten er slutt, lyset slukkes og filmen kjøres videre, mens hundrevis av lysende sigaretter virker som stjerneskudd i de ivrige gestikulerende hender. Vi blir hypnotisert av denne glade ungdom, og etter forestillingen følger vi svermen, og det er det beste vi kan gjøre, for de vet hvor man skal gå. Vi havner naturligvis på en liten studenter-kafé og opslukes snart av livet. Neste morgen var det håp om godt vær. Solen vinner mer og mer makt, og optimistiske som vi begge er, tross værels lunefullhet, provanterer vi for å spise middag i det grønne. På La route des Alpes går det med symilsfart. Idag skal vi op i de virkelige Alper. Vi skal nå Combloux og skue utover Mont Blanc's snehvide fjellkjeder, og så oss ned i Chamonix. «Middagen i det grønne» blev naturligvis inntatt i bilen, da marken ennu var våt etter regnværet.

Opstigningen gjennem les Gorges de l'Arly er imponerende, men ikke ufarlig, idet den er bekjent for sine høypige stenras. Opslag og plakater i annenhversving minnet oss om at vi ikke måtte parkere her, så vi følte oss lettet da vi til slutt havnet på høifjellsplatået. Her minnet bondegårdene ikke så litet om Valdresgårdene, men dog med et islett av sveitserstil. Ved Mégève, som er et bekjent vinteropholdssted begynnte veien å gå nedover, og vi gledet oss til den stor slagte utsikt fra Combloux, som Guide Mi-



De siste 500 m. var nervepirrende.

chelin lover. Dessverre aller skulde skyer dekke fjelltoppene, og vi skimtet bare fra tid til annen enkelte snedekte spisser og tagger, og noe helhetsintrykk over Alperne fikk vi således ikke. Solen kjempet en hårdnakket, men forgjoves kamp med skyene, og vi nådde le Fayet ikke så litet fornærmet på været. Sålenge det ikke regnet fikk vi være glade, og vi nådde da omsider på praktfulle veier Chamonix. Chamonix fulgte Combloux's eksempel og viste sig for oss i mystisk tilslørelhet. Sesongen var her ennu ikke begynt og vi lette lenge etter et hotell som ville åpne sine dører for oss. De store hotellene var for mesteparten stengt og åpnet først 1. juni men i vår søker kom vi op ved foten til Le Brevent (hvis topp vi langtfra kunde se), og bedumpet vi rett på et litet hotell «Mon Désirs», hvor eierinnen — en exitalienerinne — var strålende over å få de første gjester. Hun ventet stort innrykk neste dag, ca. 30 gjester, så det skulde nok bli livlig — forsikret hun. Vi valgte et vraket værelser ifleng, da vi med disse ulddotte til skyer, ikke kunde være sikre på utsikten. Til slutt fant vi dog et værelse med vinduer til 2 #

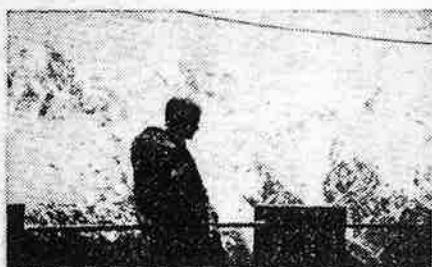


I taubbane mot le Brevent.

der, hvor vertinnen sa, at her vilde Mont Blanc kikke inn til oss neste morgen. Idet vi håpet hun vilde være likeså forutseende som sin kollega i Cavallaire, slo vi oss ned her. Vi bodde i Chamonix fem dager, og var hotellets eneste gjester inntil siste dag, da kom de bebudede 30 i form av en eldre og en yngre dame. Vertinnen var hver dag synlig fortvilet over sine gjesters slette ordholdenhets, og lot ikke til å forstå at vi helst så de 30 der hvor de var. Det var herlige dager vi tilbragte i Chamonix. Neste morgen ikke bare tittel, men skuel Mont Blanc tindrende hvit og stoll ned på oss gjennem det ene vindu, mens Le Brevent gjennem det andre inviterte oss til å komme op på dens topp for å kjekke oss

litt overfor den snehvite kjempe vis a vis. Og så levde vi høit i ordets rette betydning på spillebankens penger. Det var ikke en dag som ikke blev benyttet til fjellbestigning. Vi forsrekkel Bureau d'Alpiniste med at vi vilde op på l'Aiguille du Midi, for taubanen var i stykker. Det visste jo ikke vi, og da vi vilde gå over Glacier de Bosson på rågummisåler, lo de høylødt. Vi gjorde sportsekvipisten Sanglart et besøk, men hans alpesko var for dyre for noen få timermarsj, så vi besluttet å gå ived som vi stod og gikk. Det var ikke lett, og et gieblikk tenkte «Kartleseren» på å høie ned til stasjonen etter en guide, men vi var jo ikke nordmenn for ingen ting, og tross vi mistet taket utallige ganger og fotografapparatet tok sig en snartur ned i en blågrøn revne, kom vi etter mye strev svært anpusne over, og her fikk vi komplimenter av søreren, som hadde slått nede og fulgt oss den hele tid, i tilfelle det skulde ha hendt oss noe. Han inviterte oss inn i sin grotte og tross lysten ikke var så stor til å forsvinne inn i de grøngrå masser, vandret vi hånd i hånd 100 meter inn i gletscheren. Grotten var fra tid til annen opplyst av små oljelamper plasert i nisjer, og gav isen på enkelte steder et eventyrlig fosforaktig utseende. Fru Kartleseren frøs og likte sig ikke, og vi skynte oss nedover til fot. Det tok på legger og knær, så da vi igjen var nede i dalen, tok vi toget hjem til Chamonix, og kom trette og slitne tilbake til italienerinnens spaghetti og chianti.

I de følgende dager la vi Chamonix under våre fotter, stiftet intimt bekjentskap med kelneren Marcel på Café de la Paix, som besatt den sjeldne egenskap å være allestedsnærværende. Foruten sine mange gjøremål dirigerer han også pickuppen, og straks vi viste oss i gaten, var han ikke sen om å sette på de plater vi likte best før å trekke oss til en café crème eller pernod, og han hadde, skal vi villig vedkjenne oss, alltid held. Han hadde et ubeskrivelig godt humør, og synlig vanskelighet med å holde på sine utallige



Mont Blanc, sett fra Plan Praz, 2000 m. over h.

bemerkninger. Likeledes Sanglart som i parentes bemerket var en utmerket skiløper. Her møtte vi brunbarkete alpinister med hanefjær i hatten, hørte på deres mer eller mindre sannferdige beretninger og moret oss kostelig i deres selskap. Vi var alltid blandt de siste som forlot kaféen og hver morgen var vi tidlig oppe før å nyde dagen i hele dens lengde. Vårt besøk på Le Brevent 2500 m. o. h. blev en begivenhet. Det var ikke fritt for vi følte oss usigelig små og underlige tilmote, der vi satt i den lille gondol, og blev av taubanen først 1500 m. tilværs. Turen foregikk i to etapper, og i 2000 m. høide stanset vi og spiste middag på Plan Praz, hvorfra utsik-

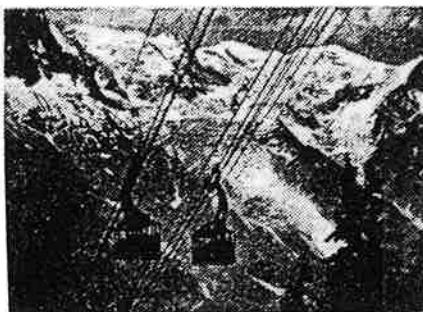
ten var storslagen, men rødvinen kald. Vi vasset i herlig sne, og på bare flekker plukket vi farverike små alpeblomster, og lot solen sette ennu mer farve på vår iforveien solbrune fjær. De siste 500 meter var nervepirrende, der vi seilte over topper og tinder, men så blev vi rikelig hellonnet ved det herlige utsyn vi fikk over Mont Blanc og alpene. Tilbaketuren kille i maven og vi var komplett døve ved ankomsten til Chamonix, men dette var bagateller som bare krydret oplevelserne. Neste dag gikk det med funiculaire til Montenvers og til la Mer de Glace. Her blev vi imidlertid oversatt av det frykteligste snø- og regnvær, så vi hutrende av kulde straks drog ned igjen til Chamonix, hvor solen skinte, og her lå vi resten av dagen og sov i kløverengen. De fem dager gikk så alt for fort, og vår vertinne kom nesten i harsisk da vi meddeler henne at vi neste dag nok måtte hjemover til Norge. «Mona» skulde tilbakelevers i god stand senest den 3. juni og vi hadde således 2 dager til hjemturen. Vi la veien over Col de Forclaz, og langs Annecy-sjøens høire bredd til Annecy. I tindrende sol sa vi Chamonix farvel, passeret det idylliske St. Gervais, og på samme vei som vi var kommet gikk det nu helt til les Fontaines d'Ugine, hvor vi tok av for å kjøre den med 3 stjerner merkede route til Annecy. Veien steg med ca. 10 pct. og det var ikke lenge før vi var oppe i 12 pct. Veien blev smalere og smalere, og vi havnet til slutt på en bygdevei som på ingen måte tillot noen forbikjørsel. Vi syntes dette så mystisk ut, men da vi ikke hadde sett noen annen vei, måtte det vel være all right. Imidlertid var stigningen størrer og størrer og de 12 pct. var for lengst overskredet. «Delte orker ikke «Mona»,» sa Kartleseren, som etterhvert følte hvor den lille dame pustet og snøftet og forstod at hun ikke hadde lenge igjen. Fortsatte veien slik vilde vi aldri nå toppen. Vi hadde ikke fått tid til å reflektere på hvad vi i så fall skulle gjøre da «Mona» kort og godt nekta enhver viderekjørsel. Kartleseren mente det var best å gjøre en liten pust og sondere terrenget imellemtiden. «Mona» gled imidlertid, tross alle bremser på, bakover, og hvordan det var eller ikke var vilde hun ikke stanse selv i gear. Mens «Kartleseren» tviholdt bremseene, målte hans kone legge sten under bakhjulene, og slik forlot vi «Mona» for å oppdage at veien steg ennu mere og var helt ufremkommelig for vår biltype. Om vi bare hadde hatt Chrysleren!! Vi måtte altså allikevel ha kjørt feil, og begynte å studere på hvordan vi skulle få snudd. Det var høpløst å komme rundt med fjellveggen på den ene side og sluppet på den annen, og det var derfor intet annet å gjøre enn å rygge. Solen stekte og omuntret ikke til en slik mangør, men befriet for størstearten av sine klær satte «Kartleseren» sig op i «Mona» og begynte det farefulle hvert. Fru Kartleseren forsøkte med redselen tydelig malet på sitt ansikt å dirigere, og uttallige skratt fortalte «Kartlesern» at hans liv hang i en bratt. Det var en forbasket smal vei, og så bratt.

kronglete at det var umulig ikke å skjære ut på kanten, som var helt fri for stabbestener. Sveden perlet nedover Kartleserens ansikt og ikke antynding til plass for å snu sig viste sig. Etter over en halv kilometers rygging mente vi at et forsøk måtte gjøres, og forsøket lyktes gudskejov. Det var en nervøs fra Kartleser som salte sig op i bilen og uttalte at hun på ingen som helst måte vilde op på Code la Forclaz. Vi fikk pent bilen tilbake og tok Annecy-sjøens venstre bredd isteden. Skjønt Kartleseren ville innrømmet at det var en ryggesløs rygging, syntes han dette var for megel av det gode. Guiden lovet ikke større stigning enn 12 pct., og det visste han at «Mona» kunde klare. Da vi så nærmet oss en liten landsby, spurte vi etter veien til Forclaz, og fikk vite at vi måtte kjøre mellom fjøset og låven derhorte, så vilde vi snart komme på riktig vei. Dette holdt stikk. Det var ikke no rart i vi hadde fått feil, når veien slynget sig mellom en landsbys uthuser. «Mona» arbeidet nu ganske bra, og lot til å klare de 12 pct. som ingenting, og ikke lenge etter steg vi av på Collen og skuel ned på den tindrende blå innsjø Annecy. Utsikten var megel lik utsikten over Tyrifjorden sett fra Skaret, bare det at vi ber stod 1157 m. over havet og skuet rett ned langs bredden snoet prektige bilveier sig og små landsbyer lyste op mellem de grønne skråninger. Nu var vi for alltid ferdig med bakkeklyveri og fra Kartleseren overtok med sann iver igjen rattet, mens Kartleseren satt og beundret de vidunderlige skråninger med blomstrende frukttrær og tusenvis av markblomster. Turen langs Annecysjøen er vidunderlig vakker, og i den skjønneste aftenstemning nådde vi den lille byen Annecy.

I hotell de Verdun befant vi oss igjen i komfortable omgivelser, og tvers over gaten lå Casinoet og frisjet. Her spiltes ikke roulette, men à Boule, en avart av roulettet og ikke så interessant. Innsatsene var små, maksimum 2 frcs., så spillet fristet oss ikke, og vi foretrak å gå inn festsalen, hvor René Claire's sine og satiriske film «Vivre la liberté» henrykket publikum.

Neste dag som var billurens siste, hadde vi buss med «Mona» som nektet å starte. Vi fikk kjøvet den bort til nærmeste garage, hvor verksmesteren fikk overtalt den til igjen å bevege sig hjemover. Vi passerte i herlig ver Genf, som vi hente fra før, og nådde til aften vårt utgangspunkt.

«Mona» blev overlevert i god stand, sammen med våre takksigelser over å ha fått, foruten



Det var ikke frillt for at vi følte oss uendelig smid.

gralis reise, også gratis bil. Vi tok så farvel med lille «Mona» og gjennem pariserekspressens vinduer så vi den lille bil forsvinne, overlatt til en stille provinsbys triste ensformighet, hvor det daglige liv var frem og tilbake mellom forretning og privatbolig. Den lever sikkert i håp om å få juste sig nok en gang i ukjente omgivelser, og det gjør «Kartleseren» og hans kone også.

Autostrada mellom Paris og Versailles.

Man går nu i gang med å bygge den første autostrada i Frankrike som bare skal brukes av motorkjøretøjer. Den blir 30 meter bred og skal gå fra Paris til Versailles. Den skal koste omkring 24 millioner francs og være ferdig i løpet av tre år. Der skal ikke betales avgift for å kjøre på den.

FRA MOTORLIV NR. 20

1933.

ET STYKKE NORSK RENAULT-HISTORIE I FARESONEN?

Veterane Renaultter er stort sett små, og små var da også de aller fleste Billancourt-produkter som kom til Norge i "messingalderen".

Men ikke alle. En av dem var faktisk den aller største typen som fabrikken kunne levere før 1. verdenskrig, en type 28/40. Denne bilen er ikke bare bevart, men også restaurert. Og i fjor hadde Veteran- og sportsvognmagasinet en omfattende artikkel om den (se vedlagte kopi).

Og nå, nå er den pinadø til salgs. Riktignok vet vi ikke prisen, men man trenger neppe være synsk for å kunne forestille seg astronomiske bud fra utlandet, og i beste fall urealistisk beherskede bud her hjemmefra.

Selvsagt skal vi være glade for at det finnes foreninger som tidligere omtalte "Lista-bilens Venner", som sikrer norsk Renaulthistorie på en utmerket måte. Men er denne gleden nok til å lindre et eventuelt tap av gamle, ærverdige A-21, Renaulten hvis akselavstand og karosseri satte selveste Rolls Royce i skyggen? Neppe. Og så er det vissheten om at dersom den går utenlands, ser vi den neppe igjen noengang her hjemme. Ingen vil ha råd til å kjøpe den tilbake.

Sannsynligvis kan bare en shippingmagnat eller nyrik med den rette ånd ha midler nok til å holde dette praktstykket innen norske grenser. Norsk Teknisk Museum har neppe penger. Volvo Norge har neppe forståelse eller interesse. Og uten å undervurdere CRN-formannens evner innen motivasjon og kreativitet kan vi vanskelig se for oss Renault-limousinen som blikkfang for Hyundai i det største utstillingsvinduet på Bærum Bilsenter.

Det ser ut til at det bare er en måte å holde håpet ved like, folkens:

La oss samles i bønn!

Tor Ivar Volia

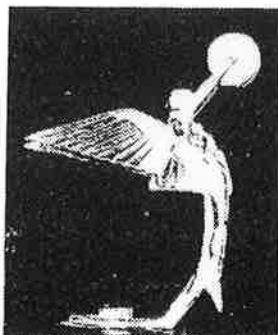
RENAULT

- som aldri før!

Tekst og foto:
Bjørn Gunnar Normann

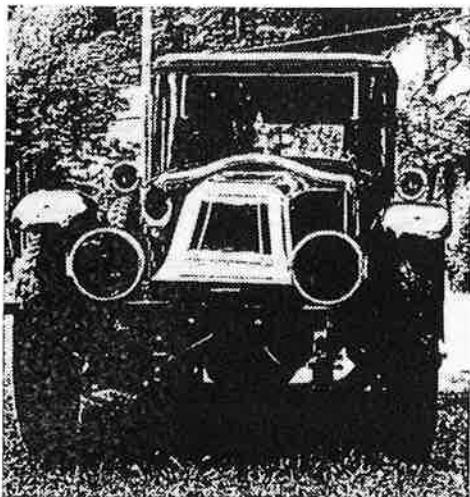
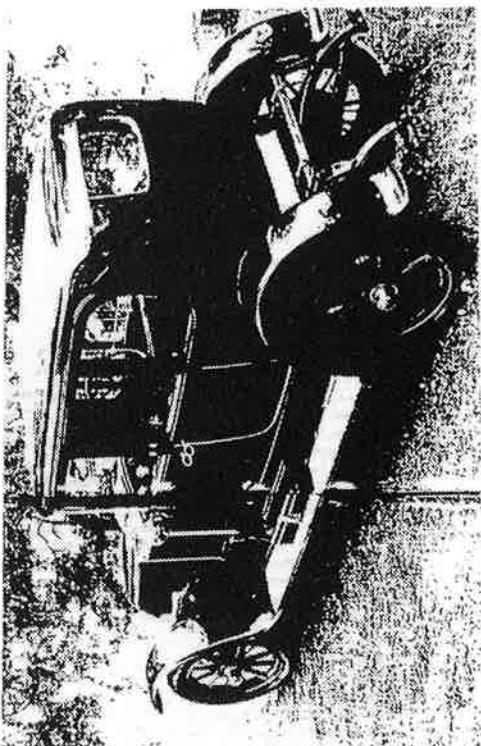
24 årslonner

Dette var hittil det største Renaultchassis bygget, med hjulavstand 11 cm lengre enn den største RR Silver Ghost, og en pris deretter. Levert på Billancourt kostet chassiset 23.500 FF, eller 17.390 kroner i 1914. Med en gjennomsnitts arbeiderlønn i Norge på 900 kroner, var det for de fleste svært lite å tenke på. Dessuten hadde man jo også behov for karosseri, et skapelig godt sådant kostet ca. 5000 kroner i Paris. Så til en total pris tilsvarende 24 årslonner for en gjennomsnittsarbeider - kunde man i 1914 få seg en Type E.S. 40 hp.



Den tilbaketrukne radiatorens nynne kan etter strekke armene mot skua.

Stromlinjeformene har gjort sitt forsikrige innlog. Det var både dristig og høyst uvanlig så tidlig som i 1914



Umiskjennlig Renault - men med uvanlig dimensioner og et praktstykke av et karosseri - Type E.S. 40 hp 1914

Renaulten ble da heller ikke bestilt av noen gjennomsnitts norsk arbeider, men av karosserimakeren Messr. Million Guiet's Londonkontori i fasjonable 48 Old Bond Street. Personalet på Victoria Street tok seg av formalitetene.

En av 44

Den 9. juni 1914 rullet chassisent. 32 ut av fabrikkhallene i Billancourt og ombord på lekteren på Seinen. Messrs. Million Guiet hadde bestilt den via "Renault Great Britain" i London og chassiset var "Licensed

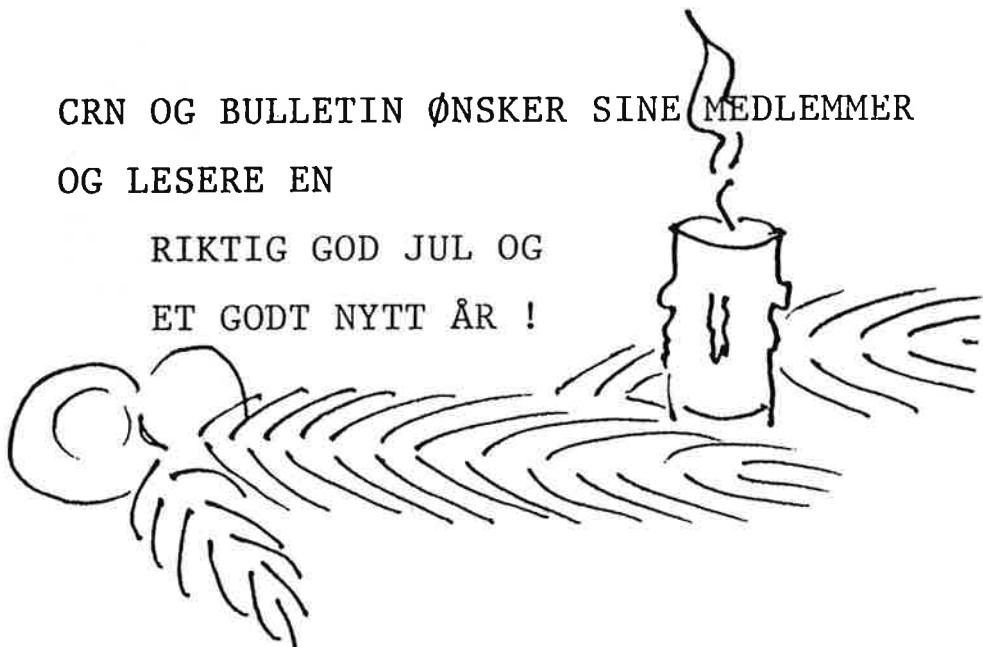
for Great Britain & The Colonies". Det ble laget 44 stk. av denne store 6-syl. vognen. Hvor de andre 43 tok veien vet ingen. Lillebroren, type EE, hadde mye mindre chassis og utstyr og hadde en 5,1 liters motor på 22 HK. Av 258 produserte er en i Sverige.

På Type ES chassis hadde Warenghem, Rotchild og Muhlbacher bla. laget kostbare karosserier, dette skulle imidlertid til pariseren Million Guiets London-avdeling. Her ble alle karosserideler merket

"1001", og bilen fikk navnet "Limousine Drab" sirlig skrevet inn i treverket under baksetet. Karosseriet er noe uvanlig i sin limousineform. De fleste ville jo helst ha sjåforen "ut av huset" og valgte en coupe chauffeur type.

Da chassis nr 32 ankom London, var 1. verdenskrig mindre enn 14 dager unna, og det forpurret kjøprens planer. Renaultens karosseri blir først påbegynt mot slutten av 1915 og leveres ferdig juni 1916. Hvem kan under en verdenskrig tenke på en luksus-limousine?

CRN OG BULLETIN ØNSKER SINE MEDLEMMER
OG LESERE EN
RIKTIG GOD JUL OG
ET GODT NYTT ÅR !



VETERAN

Både Norge og Danmark er nøytrale og dermed preget av sterke oppgangstider, "jobbetid".

Fremmeliq bruktbilhandler

H.C. Christiansens lille bilforretning på Strandboulevarden i København hadde stadig vokst og foretatt nye utbygginger. Hovedsalget var Renault. Han hadde også tidlig blitt agent for Delanay-Belleville, fra 1911 Daimler Motor Comp. og Reo f.o.m. 1914. Den forhenværende veddelebøscyklisten hadde opparbeidet seg gode kontakter i London og Paris, og via disse forsøkte han mange velhavende dansker med utsøkte brukte vogner fra utlandet. Mellom 1909 og 1921 ble det importert ca. 50(!) RR Silver Ghost til Danmark, de fleste brukte og via "H.C." som hadde representasjonen av merket.

Sommeren 1916 er "H.C." på visit hos Messrs. Million Guiet på 48 Old Bond Street for å hente en diger Re-

nault 40 H.P. Den dyre vognen tror jeg Renaultforhandleren i Danmark hadde tiltenkt seg selv. Bilsalget nådde stadig nye høyder og H.C. ble en svært holden mann. Bilene ble tatt med hjem til København og hans emblem "Karosseri H.C. Christiansen" montert på sjåførens dørterskel til forvirring for undertegnede nesen 80 år senere. "Karosseri H.C. Christiansen" har ikke laget personbilkarosserier overhodet, derimot noen busser og lastebilhytter på Renaultchassiser. Det finnes ikke noen spor etter karosserimaker-virksomheter hos ham i København. En adresselapp fra 20. mai 1916 fra British Railways bekreftet at karosseriet kom fra England.

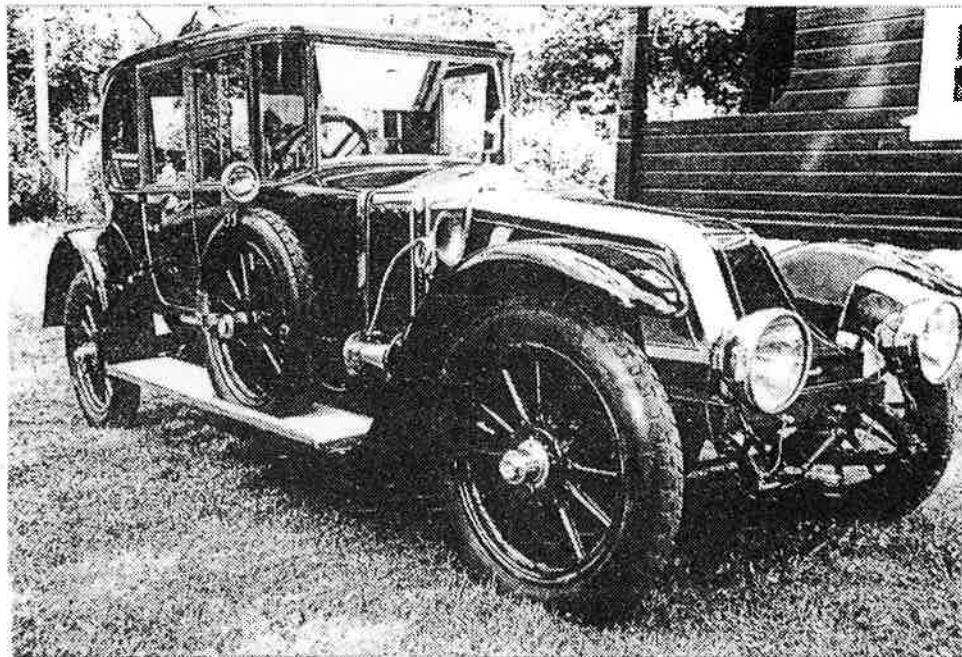
Kammerherrens vogn

Johan Christian Westergaard Kruse (26/3-1880 - 26/10-1964) satt 12.november 1919 på Grand Hotel i Karl Johansgate i Kristiania og

ventet på hoffekvipasjen. Han skulle til HMK Haakon og avlevere sin akkrediteringsskrivelse, et brev fra Kong Christian Rex i Danmark til hans bror Kongen av Norge som befestet at den 39 år gamle J.C.W. Kruse var utnevnt til dansk minister og gesandt i Kristiania. Kl. 10.50 blir Kruse hentet av slottets sermonimester og etter paraderinger både ute og inne blir skrivelsen oververt og kammerjunker Kruse har tatt ennå et steg i sin diplomatiske karriere.

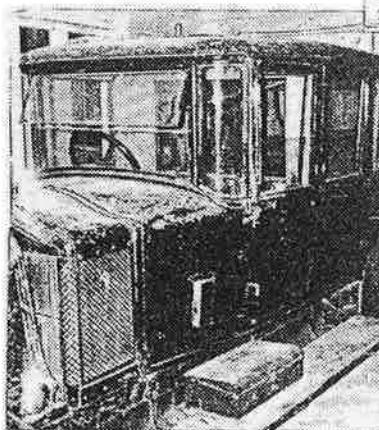
Etter juridisk embeteksamen fra Østersøgadens skole i 1905 i København, hadde han hatt sin første stilling som sekretær i Udenrigsministeriet, så legionærstilling i Bordeaux og Berlin. I 1913 var han igjen tilbake i København og ble kontorsjef i det samme ministeriet, før han ble utnevnt til den danske gesandt i Norge i 1919.

Kruse måtte den første tiden i landet holde kontorer midlertidig i



Om utrykket "landeveislokomotiv" skulle kunne brukes, måtte det passe bra på Type E.S. 40 hp. Legg merke til de vakkert buede rutene foran.

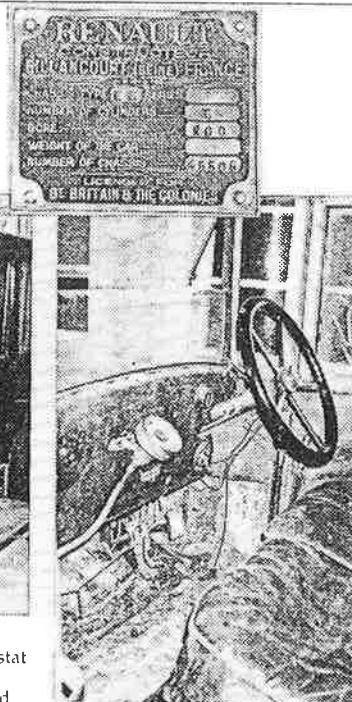
Mer vel bevart enn de fleste på sin alder. Og fremfor alt - tilnærmet komplett. Restaureringsjobben har allikevel vært stor.



Drammensveien 2. Den danske stat hadde ennå ikke eget "Gesandtskapsshotel". Olav Kyrresgt. 7 ved Frognerkilen kjøpes senere samme år og Kruse flytter inn i et praktfullt hus som skal bli hans bosted de neste ni år. Den kongelige danske ambassade holder fortsatt til på samme adresse, men den ærverdige bygningen er revet.

I juli 1921 er Kruse hjemme i København. Den blide og omgjengelige kammerjunkerne hadde tidligere på året fått et lønnspåslag på hele 15.000 kroner, og med en årsłonn på kr. 54.000, fri kost og losji i det staselige ministerhotelliet i Olav Kyrresgt. 7, ville Kruse nå ha en staselig bil også. En gjennomsnittsarbeiderlønn var kr. 4.200 i 1921, så den glade ungkaren hadde det definitivt bedre enn folk flest. Kruse valgte en lang Renault-limousine. En ukes tid ut i 1922 ankommer bilen Norge. Etter takst av ingeniør Flengsrød blir Renaulten fortollet til landet etter en verdi av kr. 30.000, og tollplaten i messing på-spikret instrumentbordet, er der fortsatt.

Bilen ble neppe kjort mye. Det første året hadde Kruse bare kjoretillatelse innen Kristiania. Året etter ble denne utvidet til også å gjelde



Akershus. Allikevel ble bilen trolig bare brukt til tjenestekjøring - hvilket var minimalt.

"A.S. Bilarmatur"

I mars 1928 avsluttet Kruse sitt engasjement i Norge, og han ringte til AS Bilarmatur og ga dem muligheten til å overta Renaulten for en 5-600 kroner.

Etter å ha avlevert det avtalte beløp, var det for gutta i AS Bilarmatur å håpe på en kunde som ikke var så noye på at vognen brukte opp mot 4 liter bensin, var en prøvelse å starte opp osv. En ca. 100% fortjeneste ville passe og en behovde jo ikke akkurat fremheve bilens lille nytteverdi.

Tømmermester Armand Johnsen i Drammen vil skaffe seg bil, han reiser til Oslo og beklageligvis for ham, til "AS. Bilarmatur". Gutta får sine 100% og holder kjøft om Renaultens egenskaper. Den 24.mai 1928 legger Armand den store tunge Renault-nesa mot Drammen, 1000 kroner fattigere. Han burde kjøpt noe adskillig mer lettvint.

Tung for brystet

Armand kommer seg hjem og brukte Renaulten i beskjeden grad på reg. nr. F-3017. Så kom angeren. Han innså at "den sum jeg betalte for den, var på grunn av min uverfarenhet en 4 à 500 kr. for meget". Han får også krangle med skattefogden i flere år. Det står bilen fremdeles med en verdi av kr. 6.000 hvilket ga Armand en luksusskatt på kr. 160 pr. år. Etter et par år får han nedsett verdien til kr. 1000 og dermed skatten til kr. 20 pr. år. Når Armand ikke var opptatt med å skrive klagebrev til skattefogd, politimester og finansdepartementet, forsøkte han å selge Renaulten. Han måtte igjen innsse "at en vogn som visstnok er en 17-18 år gammel er nu for tiden så og si verdiløs for salg". Han forsøkte seg med å annonsere den til salgs for kr. 500, ingen bet på.

Armand Johnsen flytter fra Drammen i 1930 og etter gjentagne forsøk på å kvitte seg med bilen tar han den med til Gokstad i Sande Herred. Dermed var Armand igjen hos Bilsakkyndig og registrerte vognen enda en gang, denne gang på Z-938. Bilen ble benyttet noen år utover 30-tallet, den siste turen med minimal olje-gehald. Noen rådelagere fikk det vondt, og bilen ble satt i vognskjulet for godt. I 1937 ble Z-938 platene innlevert.

Veteran - og nytt håp

20 år senere er de aller først veteransvogn-entusiaster våknede i Norge, og Armand får enkelte besøk på slutten av femti-tallet. På de tredve år som var gått siden handelen med "AS.Bilarmatur" var Armand nå ikke fullt så lysten på å kvitte seg med den.

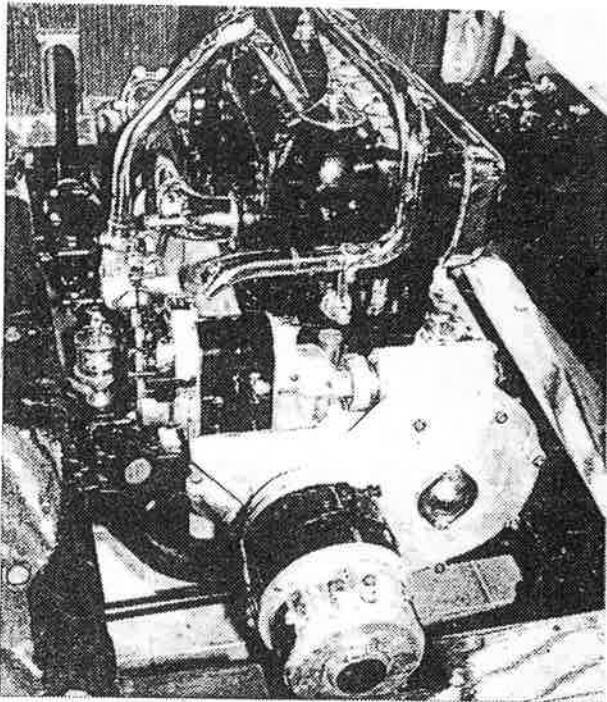
I 1962 får Arne Bjone overtalt Armand til å selge bilen. Prisen ble satt til fem tusen kroner og lastebil fra Gokstad gård ble rekvisert til å hale den opp fra vognskjulet jordgulv. Bilen hadde vært ute og luftet seg og foretak i "fornøyelsesstur" på tunet i 1937, men hadde senere blitt stående i vognskjulet. Etter 25 års parkering ga marken etter og bilen tilbrakte de siste årlig "på mogen" i skjulet. Slik fikk den stå i fred slumre, neslen. Et familiemedlem fikk utfordrastang og dro til

RENAULT

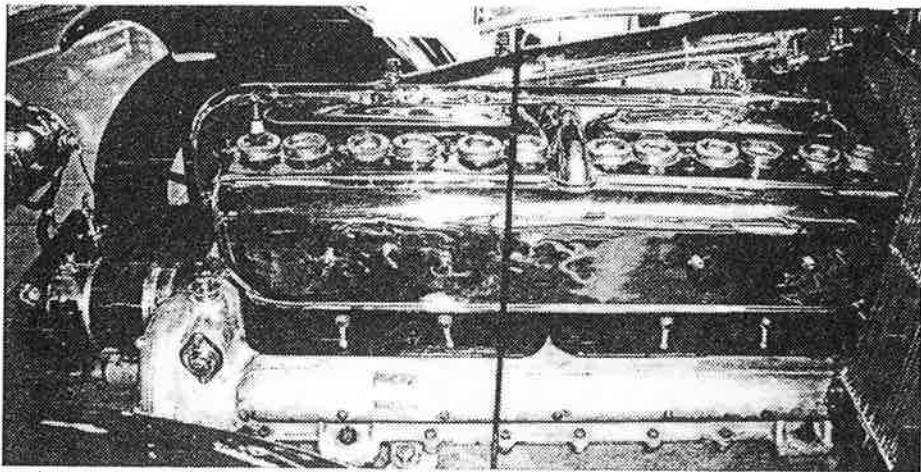
Amerika, med reisegodset i Renaultens koffert. En annen kar manglet bensintank til snekka si, så bilens tank ligger vel kanskje på havets bunn et eller annet sted langs Vestfoldkysten. Begge deler er erstattet og bilen er nå helt som den var da den forlot karosserimaker Messr. Million Guiet i London.

Familien Bjone beholdt bilen i mer enn 30 år, tross gode forslag fra forskjellige interesser om å la være. Mang en entusiast tok turen til Bjørkedalen for å beskue en stor, gammel og original Renault. En av dem var restauratøren selv i 1969, 14 år gammel og allerede ganske så fortapt i veterane vogner. En iskald, mørk vinterkveld hadde sonnen til en av Eidangers drosjekusker avtale om å få se Renaulten. Arne Bjone måtte melde avbud, men jeg slapp å sykle skuffet hjem igjen. Fru Arnild Bjone viste meg velvillig bilen i skjulet - lenge.

Jeg så siden bilen ved flere anledninger, stadig like urørt og original. 24 år etter sykkelturen på lett snofo-



Nesten synd å fylle olje på en motor som denne ... 6 sylinder på tilsammen 7,5 liter.



re til Bjørkedalen besøkes Renaulten hos familien Bjone igjen, nå har jeg ikke sykkel, men kranbil. Kammerherre Johan Christian Westergaard Kruses Limousine skal hjem til oss og restaureres, en løsning familien Bjone og ikke minst undertegnede var svært tilfreds med! ■

1914 Renault Type E.S. 40 HP No 32

Motornr. 45508

Chassisnr. 32

Levert 9. juni 1914, Billancourt

Boring 160 x 100mm, 6 syl. Duo-

block, 7,5 liter. 40 HK. v/1500 omdr.

4 gear + rev. 4. direkte, sliding-box

Kon-clutch m/svinelærbelegg.

Akselavstand 375 cm, chassislengde

518 cm, bredde 181 cm. Hjul/felg Michelin 935 x 135 mm. avgjbare

12 V. CAV dynamo uten starter.

BRC lyktesett

Chassisvekt 1450 kg. Totalvekt

2150.

Karosseri: Limousine by Million

Guie, London, 1915/16.

C - BLAD

Vidar Nyen
2436 Våler i Solør
Solør

Returadresse:
CRN Olaf Danielsen
Strindheimveien 6
7045 Trondheim

