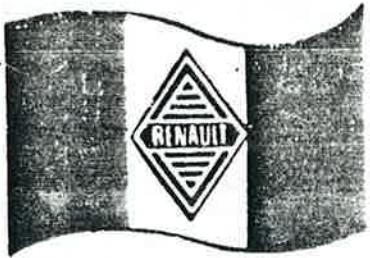


# CRN



CLUB RENAULT NORVÉGE

BULLETIN NR. 5 1993

## FORMANNEN HAR ORDET!

Mens de høye herrer i Billancourt prøver prøver å overta smia i Göteborg, lever Club Renault Norvege sitt lille uanstrengte og enkle liv her på berget. Året har vært godt år for CRN og medlemstallet i skrivende stund - 150 stk. DET ER GJENNOMFØRT to lagertreff med delemarked på Hadeland (vår og høst) og et par arrangementer, lokalt i Trondheim. Ett hyggelig årstreff på ØYER i OL-traktene i juni med bra oppmøte. Senere er også TREFF TILTUSEN avviklet med mange RENAULTER på startlisten. En del av oss var også i Danmark på 3. Skandinaviske Renaultmøte. Ellers kan vi skryte av å ha gjort salgshallen på ISBERG OSLO vakker! - Opp til ti klubb biler prydet DEN FRANSKE UKE hos Volvo.

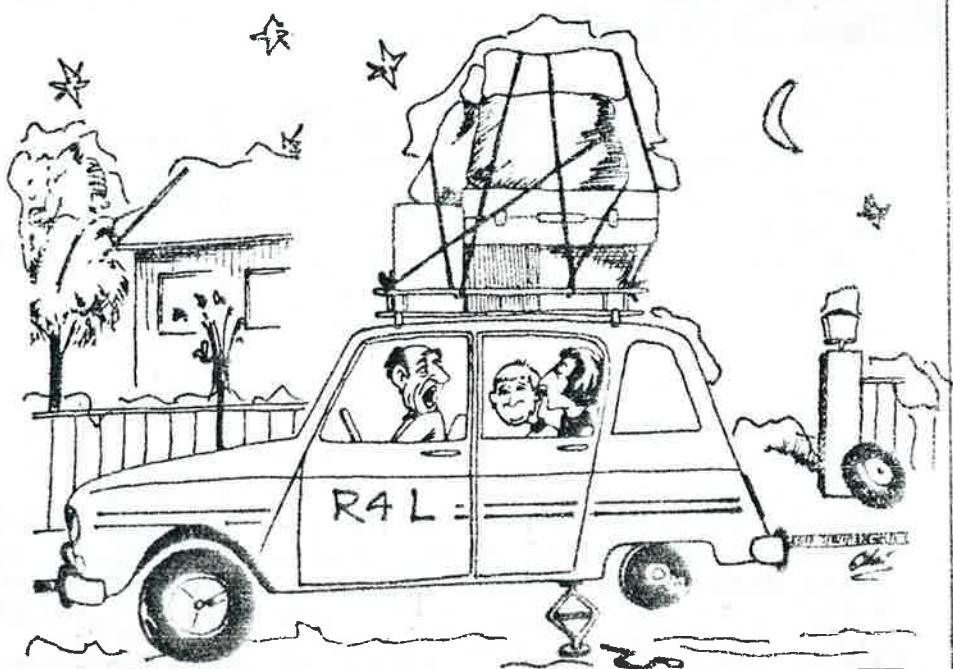
- JEG HAPER 1994 SKAL VÆRE ET VEL SÅ GODT ÅR SOM 93 OG SER FREM TIL FLERE HYGGLIGE TREFF MED RENAULT - VENNER. MEDLEMMENE OPPFORDRES HERVED TIL Å DELTA I 4. SKANDINAVISKE RENAULT MØTE I FINLAND I JULI 94.  
ØNSKER MED DETTE ALLE SAMMEN EN RIKTIG GOD JUL, - OG SER FREM TIL ET GODT NYTT, LIDENSKAPELIG RENAULT - ÅR!

SVEND.

## BULLETIN 5/93.

Ja, så er vi i farta igjen. Det ble med 5 BULLETINER i 93. Håper leserne fortsatt gleder seg over vår lille "avis". Som omtalt annet sted vil også medlemmene etterhvert få tilsendt RENAULT NYTT direkte hjem. Dette vil jo bli en tilvekst på RENAULT stoff som vi tror alle vil sette pris på.

Som "redaktør" må jeg få takke for alle bidrag. Det letter arbeidet mye, - fortsett med det! kn.



Vel, hvis ingen har glemt noe, - så kjører vi!

**BULLETIN ØNSKER GOD JUL!!**

GREIT Å VITE, CLUB RENAULT NORVÉGE - FORMANN: Svend Dahle, t. 02-13 99 90 (arb.)  
t. 02-90 21 21 (pr.)

NESTFORMANN: Knut Nøkleby, t. 063 - 10 780 og 030 - 47 547, best på dagtid. Knut tar også også av BULLETIN. Har du aktuelt stoff, annonser kjøp/salg så send noen ord, eller ring. Adresse: K.N., pb. 50, 2750 GRAN.

KASSERER: Olaf Danielsen, t. 07 - 97 63 90. Tar også imot innmelding av nye medlemmer.

VARAMANN TIL STYRET: AAGE Svarthoel, t. 09 - 92 40 47.

TIL STYRET (TILLEGG), Erik Lund, t. 02 - 15 85 50 (arb.) 02 - 84 49 92 pr.

NAULT NYTT - INFOR  
ASJONSBALD FOR ALLE I  
DEN NORSKE RENAULT -  
ORGANISASJONEN .



## RENAULT NYTT

Informasjonsblad for alle i den  
norske Renault-organisasjonen

### Utgiver:

Volvo Personbiler Norge AS  
Trollåsveien 2, 1414 Trollåsen  
Telefon: 66 81 86 00

### Ansvarlig redaktør:

Tore Løvig

### Redaksjon:

GH Informasjon

### Grafisk utforming:

Logoform as

### Trykk:

Follo Trykk as

LES MERE OM DETTE PÅ  
SIDE 4

# 'Dolphins' surface – by the pair, too



The Renault Dauphine was apparently nick-named the 'Dolphin' in the States, where the little rear-engined saloon constituted one of the more inglorious episodes in Renault history.

The trouble was that the 'Dolphins' tended to turn turtle, thanks to their interesting handling; they also didn't like water very much, and started to go distinctly rust-brown at the edges...

What had started out as a sales success ended in disaster in 1960, when 500 Dauphines a day – a quarter of production – were arriving at US ports, and yet there was a year's stock of cars already in the States, awaiting buyers notable by their absence.

*Classic and Sportscar, February 1993*

**ADT's Dauphine  
(top) is nicely  
original, has  
only 28,000  
miles on clock;  
car at NEC was  
decked out like  
Christmas tree**



RENAULT GOULETTE – VÅR SERVICE BIL SOM TRENGER GOD SERVICE SJØL – MEN DET GÅR FRAMOVER! SOM ENDEL MEDLEMMER KJENNER TIL, – MEN SOM NYE MEDLEMMER ANTAGELIG IKKE HAR ANELSE OM. CRN EIER EN GAMMEL GOULETTE SOM STÅR LAGRET PÅ HADELAND. DEN HAR VÆRT UTLEID TIL DET NORSKE TEATER, – "OPPTREDD" DER I TOLVSKILLINGSOPERAEN, – IKKE NOE SMÅGUTT, – MED ANDRE ORD! SOM TAKK FOR DET BLE DEN LAKKERT I RENAULTS "SERVICEFARGER" – GUL/ORANGE OG HVIT. SÅ NÅ STÅR RESTEN IGJEN, MOTOR, BREMSER ETC. PÅ BILDET SER DU EN GOULETTE FRA 50/60 ÅRA SOM GIKK PÅ ULLEVÅL SYKEHUS I OSLO – 8 TAALT. OM DET ER FORMANNEN I TIDSRIKTIG ANTREKK ELLER EN ANNEN PERSON VITES IKKE.



– En sot bil som vekker positive følelser, sier designveteranen Uwe Bahnsen om Renault Twingo.

## «En sot bil»

Uwe Bahnsen, tidligere designer hos Ford og nå-værende leder av et designcenter i Sveits, har kikket på Renault Twingo. Og her er noen av hans utsagn: «Den er laget med mye humor, varme og med hjertet. Dermed bryter den med tidligere formtvang for en slik teknisk gjenstand. Bilen ser leken ut, men ikke som et leketøy. De runde frontlyktene, som

minner om lysende øyer, er design i sin fineste form.

I kupéen er det ikke gjort forsøk på å vise teknikk, bare å frembringe livskvalitet. Bilen vekker så positive følelser, at når det regner vil du heller ta den inn i stuen enn å la den stå i garasjen. Twingo åpner generelt for bildesignere til å vise mer mot og fantasi».



Torsdag 10. juni 1993

**DINE**  
Side

# Renault satser

Renault-andelen i Volvo-handelen øker stadig. Hver tredje bil som selges blant alt det svensk/nederlandske, er nå fransk. Og mer frankofilt vil det bli etter hvert som modellspeskeret til Renault blir mer heldekkende også her i landet.

NGEN GRUNN til å skjule at vi nå bevisst går inn for å fange inn igjen den opprinnelige Renault-følelsen hos norske bilkjøpere, sier adm. dir. Per Hoff hos Isbergs. Hoff minner om den posisjonen det franske bilmarkedet hadde på 60- og 70-tallet. — Vi tar gjerne selvkritikk for at ting kunne vært gjort annريedet da markedet lå nede og Renault ble en del av Volvo-handelen i 1981. Som eneste modell på personbilmarkisen greide ikke den lille R5 å opprettholde markets øvel og identitet.

**Økende markedsandel**  
Siden er R5 blitt avløst av Clio og for tre år siden kom Renault 19 som en verdifull tilveks. Sammen med klassiske vognene har dette gitt Renault en markedsandel på no i underkant av 3 prosent. Det er nå klart for nye modellutvidelser, og Hoff mener det dermed skulle ligge til rette for å øke markedsandelen til 5 prosent. Med dagens lave totalsalg blir likevel ikke dette mer enn rundt 3.000 Renault-biler på årsskift.

I tillegg til Twingo og Safrane, er det også gitt klarsignal for den annonseerte etterfølgeren til R21 som skal premierevises på Frankfurt-utstillingen i oktober. At en ny Renault-modell blir klarert for Norden mens den ennå er navlaes og ikke er vist offentlig, er noe nytt i Volvo-sammenheng. Dette bekrefret at det sattes på større jevnbyrdighet merkene inntilom. Hoff smaker ikke å spekulere over når han tror Isbergs vil omsette like mange Renault som Volvo.

**Renault-nostalgi**  
Det er et godt målsetting når Isbergs fra i dag og uken ut gir en bred presentasjon av tidligere kjente og kjære Renault-modeller, sier direktør Hoff: Ved å se bakover ønsker vi å komme i kontakt med tidligere Renaultiere samtidig som vi vil gi dagens unge bilkjøpere noen smakebitar fra fabrikkena tidlige modellspesker. I lokalen på Økern vil vi finne 4CV, Dauphine, Floride, Caravelle, R8, R10, Dauphinos, R17 og Fuego til tillegg til en 1912-modell.

Ogat Renault har sin norske fanklubb, og medlemmene har mer enn gjerne stilt bilene sine til ridderslag for denne tre dagers

## DYRERE BILER

I gjennomsnitt har prisene på nye biler økt med 8 prosent det siste året. Bilnytt, som har regnet seg til dette, varsler nye prisøkninger i løpet av de neste månedene blant annet på grunn av kurset på japanske yen. Flere japanske importører selger i dag biler med tap. Det er ventet at europeiske fabrikker raskt vil følge etter når japanske biler blir dyrere. Norge er i dag landet som gir fabrikkene de laveste marginer.



Det er Renault-dager hos Isbergs på Økern og adm. dir. Per Hoff har tatt oppstilling mellom nykommeren Twingo og legendariske Dauphine.  
(Foto: Milmay Moller)

spekter av dagens modeller og smakebitar på det som kommer. Lillebilen Twingo som har fått så mange lovord fra dem som har kjørt den i Frankrike, vil bli vist, og direktør Per Hoff lover mulighet for prøvkjøring.

### Renault cabriolet

Som et ytterligere forsøk på å vekke være franske følelsen, får den skinnbetrukte cabrioletutgaven til Renault 19 sin norske premiere under tredagers-arrangementet. En meget velutstyrt bil som kos-

ter opp mot 300.000 kroner. Ingen storseiler – i første omgang er det bare tatt hjem et titalls biler – men likevel et viktig element for å understreke at Renault nå er med hele veien, sier administrerende direktør Per Hoff.

## Bilmarkedet 1963

I år opplevde vi det nesten utrolige at en ny bilmodell, Ford Cortina, greide å fortrenge Volkswagen fra lederplassen på salgsstatistikken. Mange ventet at Volkswagen ville senke prisen for å ta igjen ledelsen, men det var i stedet Ford som måtte øke noe hundrelapper, og Volkswagen har igjen tatt ledelsen. Konkurranseen om kjørernes gunst skjerpes. — Chrysler i USA satser sterkt på gassturbiner, og en av konsernets Plymouth-modeller har gått på prøve i adskillige måneder på alle slags veier for å teste gasssturbinens driftssikkerhet. — Sikkerhetsseiler er blitt standard hos alle BMC's bilmodeller (Austin, Morris, MG, Riley, Wolseley) både i for- og baksetet. — Serviceasiasjonene går visstnok en dårlig tid i møte; flere og flere fabrikker kommer med modeller som nesten ikke har smørepunkter, og BP har lansert en olje som etter sigende skal gjøre det mulig å kjøre det dobbelte antall kilometer mellom hvert oljeskift.

## Data og priser for 1963-modellene

Merke, modell type	Anl. pers.	Anl. gear	HK SAE	Ant. syl.	Tot. lengde i cm	Tot. bredder i cm	Vekt i kg	M. ks. hast. km/t.	Cs. uts. pris 1/6-63
Alfa Romeo (I)									
Berlina .....	5	4	75	4	411	155,5	915	140	28 100
Berlina TI .....	5	4	84	4	411	155,5	920	155	29 700
Giulia 1600 TI .....	5	4	106	4	414	156	1060	165	32 000
1600 Sprint .....	2+2	4	106	4	398	154	975	172	38 000
Austin (GB)									
Seven Export Saloon ..	4	4	37	4	305	139	584	116	18 400
Seven Cooper .....	4	4	56	4	305	139	585	145	18 600
A-40 Futura .....	4	4	50	4	366	151	809	133	17 100
A-60 Cambridge .....	5	4	63	4	443	161	1105	136	22 950
A-110 Westminster .....	6	3	126	6	478	174	1457	160	35 500
Healey Sprite MK II ..	2	4	58	4	350	135	690	145	21 400
Healey 3000 .....	2	4	136	6	400	152,4	1080	175	88 800
Auto Union (D)									
DKW Junior de Luxe ..	5	4	39	3	396,5	158	680	118	15 980
DKW F-12 .....	5	4	45	3	397	158	735	125	19 900
AU-1000 S Coupé .....	5	4	57	3	422,5	169,5	925	135	20 850
BMC (GB)									
Princess MK II .....	5/6	4	126	6	479	174	1550	160	45 000
BMW (D)									
700 LS .....	4/5	4	38	2	386	148	680	120	15 990
700 Coupé .....	2+2	4	38	2	354	148	630	125	17 900
700 Sport coupé .....	2+2	4	46	2	354	148	600	135	19 900
1500 .....	5	4	90	4	444	166	980	150	33 500
2600 L .....	5/6	4	127	V-8	473	178	1425	165	62 000
Buick (USA)									
Special 4119 .....	6	3	157	V-8	479	181	1230	160	44 400
Skylark 4347 .....	6	3	157	V-8	488	178	1300	160	48 200
Electra Hardtop .....	6	aut.	330	V-8	563	208	1988	185	68 100

Denne og påfølgende data/priser fra HVEM HVA HVOR 1963 - 5.5



# "10 PÅ Topp"

1972

En faktor som i vesentlig grad forteller om forhandlernes aktivitet og innsats på det potensielle bilmarked, er den oppnådde markedsandel i forhandlernes distrikt.

Vi vil herved få gratulere våre forhandlere i følgende distrikter med utmerket salgsinnsats i 1972:

1. ÅLESUND	11,31%
2. LYNGDAL	10,77%
3. FØRDE	10,65%
4. SORTLAND	9,65%
5. ROMERIKE	9,58%
6. HARSTAD	8,13%
7. FOLLO	7,78%
8. GRAVDAL	7,68%
9. ASKER OG BÆRUM	7,48%
10. OTTA	7,44%



1972

I 1972 kunne vi ønske hele 15 av våre forhandlere/salgsavdelinger velkommen i vår fasjonable "CLUB 100" - d.v.s. de som har solgt 100 biler eller mer i året. Listen over klubbens medlemmer for 1972 er følgende:

1. Renault Norge A/S, Oslo/Asker og Bærum	1.116 biler
2. Renault Norge A/S, Romerike	397 biler
3. Autopark A/S, Trondheim	324 biler
4. A/S H. Koppernæs & Sønner, Ålesund	243 biler
5. A/S Paradis Bruk, Bergen	210 biler
6. John Kvamme, Førde	197 biler
7. Lyngdal Karosseri & Auto, Lyngdal	155 biler
8. Anfinn Østvoll A/S, Stavanger	134 biler
9. Skoglund & Sørlie, Gjøvik	132 biler
10. Elektro-Maskin, Tromsø	130 biler
11. K. Sørensen & Co., Kristiansand	129 biler
12. Holbergs Auto, Steinkjer	129 biler
13. Renault Norge A/S, Drammen	121 biler
14. Mølleruds Auto & Sport, Solør	101 biler
15. Indre Østfold Karosseri, Askim	100 biler

RENAULT NYTT - INFORMASJONSBALD OGSÅ TIL ALLE MEDLEMMENE I CRN!

Vi har fått henvendelse fra ansvarlige for utgivelsen av nytt blad som VOLVO - RENAULT vil utgi 5 ganger i året. CRN er stilt i utsikt å bli tatt på alvor, - og vi er tilbuddt spalteplass - noe vi syns er veldig morsomt og interessant. Et nummer av bladet (oktober) er allerede utkommet. Som Renaultinteressert kan vi garantere at du finner mye interessant stoff.

Som nevnt ville alle i klubben, så snart medlemslisten er ajourført, kunne regne med å motta bladet.

CRN vil prøve å følge opp med stoff som redaksjonen ber om. Neste utgave av RN har vi forstått skal komme i romjulen, - der skal vi være "representert".

VOLVO/RENAULT AVTALEN - HVA NÅ? - JA DET ER DET SIKKERT MANGE SOM LURER PÅ, IHVERTFALL ALLE SOM STÅR PÅ SIDELINJA OG KANSKJE SYNS DET VILLE BLI SPENNENDE OG FINT AT NÅ SKULLE DET VIRKELIG BLI FART PÅ RENAULT I NORGE.

Som Renaultentusiaster håper vi fortsatt på at noe posetivt vil skje. Vi fikk bestemt inntrykk av at RENAULT NYTT samt endel andre tiltak hos forhandlerne var et ledd i nysatsning. Stemmer det?

Vi i CRN kan vel bare følge med i avisene - men uansett hva som skjer, har vi våre gamle gode Renaulter å ta vare på.

kn.

### Kongsberg Bilkrom

Drammenveien 48  
3600 Kongsberg  
tlf. 03-736692  
03-731684 (priv)

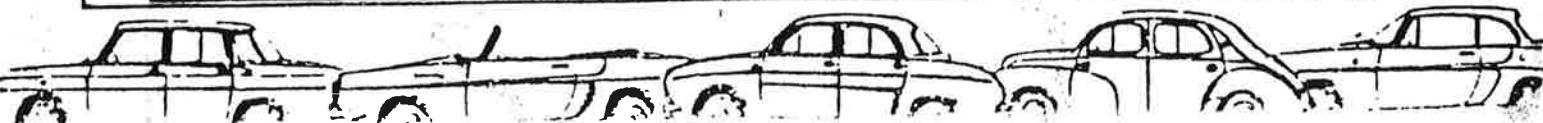
### Nytt slipe- og forkrommingsverksted

Påtar meg alt innen

sliping  
fornikling  
forkobring  
forsølving

av alle typer bil-, båt- og motorsykkeldele

Lang erfaring i bransjen (15 år)  
Fornuftige priser  
Kort leveringstid



# UB RENAULT NORVÉGE

5/93 - 5.5

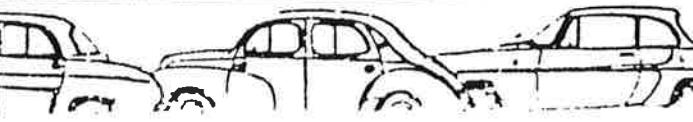
forts. fra s. 3

Type	Perf.	Gear	SAE	Wyl.	Eng. cm	Wheels	l cm	l kg	Mean km/l	MPH 1/6-3
Cadillac (USA)										
Bedan de Ville 6320 ..	6	aut.	330	V-8	566	203	2140	190	90 800	
Chevrolet (USA)										
Corvair ..	6	3	81	B-6	457	170	1126	140	36 100	
Chevy II ..	6	3	120	6	465	180	1228	145	35 200	
Biscayne ..	6	3	142	6	532	199	1488	150	39 900	
Impala ..	6	3	198	V-8	534	201	1600	160	49 900	
Chrysler (USA)										
Newport Sedan ..	6	3	269	V-8	547	202	1700	160	52 400	
New Yorker Sedan ..	6	aut.	345	V-8	557	202	1840	180	—	
300 J ..	6	3	395	V-8	547	202	1895	215	—	
Citroën (F)										
2 CV AZL ..	4	4	18	2	378	148	490	95	11 950	
AMI-6 ..	4	4	22	2	386	152	610	105	15 600	
ID 19 Luxe ..	6	4	70	4	480	179	1050	145	27 450	
DS-19 ..	6	4	85	4	480	179	1185	160	35 900	
DAF (NL)										
Varioromatic 750 ..	4	aut.	30	2	361	144	630	105	14 200	
Daffodil 750 ..	4	aut.	30	2	361	144	635	105	14 950	
Daimler (GB)										
2,5 liter Saloon ..	6	aut.	143	V-8	459	170	1430	183	58 000	
Dodge (USA)										
Dart 270 ..	6	3	101	6	498	177	1265	150	37 600	
330 ..	6	3	147	6	529	194	1400	155	39 500	
880 ..	6	3	260	V-8	546	200	1975	165	—	
Fiat (I)										
600 D ..	4	4	22	2	297	132	470	95	10 650	
600 D ..	4	4	32	4	329	138	560	110	12 250	
1100 D ..	4	4	55	4	391	146	870	130	16 980	
1300 ..	5	4	72	4	403	155	960	140	21 975	
1500 ..	5	4	80	4	403	155	960	150	22 975	
1800 B ..	5	4	97	6	449	162	1175	145	23 280	
2300 ..	5	4	117	6	449	162	1200	160	32 150	
1600 Sport ..	2+2	4	100	4	402	152	980	175	39 000	
Ford (USA)										
Falcon ..	5	3	90	6	460	179	1080	135	36 700	
Fairlane ..	6	3	101	6	502	189	1350	145	38 100	
Fairlane 500 ..	3	d	145	V-8	502	189	1400	155	42 100	
Thunderbird ..	6	aut.	300	V-8	521	194	1975	190	79 800	
Ford (GB)										
Anglia De Luxe ..	4	4	41	4	380	154	737	120	14 000	
Cortina 1200 ..	5	4	54	4	427	158	806	125	16 750	
Cortina 1500 ..	5	4	64	4	427	158	806	135	17 750	
Consul 316 ..	5	4	64	4	434	166	944	130	19 350	
Zephyr 4 ..	6	4	74	4	458	175	1150	130	25 875	
Zephyr Six ..	6	4	106	6	458	175	1200	160	28 650	
Zodiac ..	6	4	114	6	458	175	1293	160	32 400	
Ford (D)										
Taunus 12 M ..	5	4	50	V-4	425	169	845	125	18 800	
Taunus 12 M TS ..	5	4	62	V-4	432	159	870	135	19 100	
Taunus 17 M ..	5	3/4	67	4	445	187	980	135	22 450	
Taunus 17 M TS ..	5	4	77	4	445	187	940	145	25 800	
Goggomobil (D)										
T-400 Limousine ..	4	4	20	2	290	128	415	100	10 000	
TS 400 Coupé ..	4	4	20	2	308	137	460	105	12 620	
Isar 700 ..	4	4	82	2	345	147	640	112	18 570	
Glas 1204 Coupé ..	4	4	64	4	383	150	720	143	—	
Hillman (GB)										
Imp ..	4	4	42	4	363	153	898	120	14 900	
Minx 1600 ..	4	4	67	4	412	154	985	130	18 870	
Super Minx ..	5	4	67	4	420	158	1060	135	23 400	
Humber (GB)										
Sceptre ..	5	4	86	4	420	161	1070	148	33 800	
Hawk ..	6	4	78	4	469	178	1360	145	36 300	
Super Snipe ..	6	3	131	6	478	176	1460	160	40 700	
Jaguar (GB)										
Mark II 2,4 l ..	5	4	120	6	459	170	1270	165	46 200	
Mark II 3,4 l ..	5	4	210	6	459	170	1270	200	52 200	
Mark X ..	5	4	269	8	513	194	1780	190	69 700	
Lancia (I)										
Fulvia ..	5	4	65	V-4	414	166	1020	138	31 600	
Flavia ..	6	4	83	B-4	458	168	1170	148	39 900	
Flaminia ..	6	4	120	V-6	486	175	1495	167	69 600	
Mercedes-Benz (D)										
180 ..	5/6	4	90	4	460	174	1250	145	42 800	
220 ..	5/6	4	105	6	488	180	1320	155	47 200	
300 SE Limousine ..	5/6	4	185	6	488	180	1480	175	96 270	
MG (GB)										
Midget ..	2	4	80	4	350	135	871	135	21 500	
1100 ..	5	4	80	4	273	163	960	145	23 300	
Magnette MK IV ..	5	4	72	4	452	161	1137	140	28 600	
MGB ..	2	4	95	4	389	152	910	165	28 250	
Morris (GB)										
850 Mini Minor ..	4	4	37	4	305	139	690	115	13 400	
1000 ..	4	4	50	4	376	156	750	125	15 600	
1100 ..	5	4	50	4	373	163	865	125	18 950	
Oxford VI ..	5	4	63	4	453	161	1060	135	23 950	
Moskwick (GB)										
Pilot 407 ..	4	4	45	4	406	154	980	115	13 485	
Neckar (D)										
Weinsberg 500 ..	2+2	4	21	2	308	135	485	95	11 700	
Jagst 770 ..	4	4	32	4	329	138	695	120	12 300	
Europa 1100 ..	4	4	55	4	392	149	939	130	15 980	
NSU (D)										
Prinz 4 ..	5	4	37	2	344	149	565	120	14 980	
Sport Prinz ..	2+2	4	37	2	356	154	565	130	18 000	
Opel (D)										
Kadett ..	4	4	48	4	392	147	670	120	15 600	
Rekord 1600 ..	5	3/4	62	4	451	169	960	135	21 800	
Rekord 1700 ..	5	3/4	67	4	451	169	960	138	22 500	
Kaptein ..	6	3	100	6	483	181	1258	160	31 900	
Panhard (F)										
PL 17 Grand Standing ..	6	4	60	2	458	167	805	130	21 550	
Peugeot (F)										
403/T 1,9 l ..	5	4	64	4	447	167	920	125	19 800	
403 ..	5	4	65	4	447	167	1020	135	22 550	
404 ..	5	4	72	4	443	163	1020	145	26 200	

VEDLAGT BULLETIN 5/93

FØLGER NY AJOURFØRT  
MEDLEMSLISTE. SIDEN  
MESTEPARTEN (ALLE?) AV LANDETS ABBONENTER  
HAR FATT NYE TELEF.NR HAR VI ETTER FATTIG  
EVNE FORSØKT Å GJØRE OM TIL RIKTIG. MEN,  
DET ER DU SOM MÅ GI OLAF BESKJED OM DET ER  
FORANDRINGER TELEFON, ADRESSE, BILFORHOLD.  
HUSK DET!

NB! - ETTERNØLERE MED KONTINGENT ---  
GI CRN EN JULEPRESANG OG SEND SKYLDIGE KR.  
- 150 - 150 - 150 - 150 - 150 - 150 - 150



# Fasit 1972: Et godt Renault-år!

Ny produksjonsrekord ved Renault-fabrikkene.

Renault-fabrikkene produserte i 1972 totalt 1.318.327 biler, en produksjonsrekord som innebærer en økning på 12,3 % i forhold til 1971.

Årsproduksjonen fordeler seg slik på de forskjellige Renault-modellene:

	<b>4</b>	<b>268.791</b>
	<b>5</b>	<b>124.136</b>
	<b>6</b>	<b>214.070</b>
	<b>8</b>	<b>34.957</b>
	<b>12</b>	<b>326.377</b>
	<b>12</b>	St.vogn

	<b>16</b>	<b>176.248</b>
	<b>16</b>	TS
	<b>15</b>	<b>58.107</b>
	<b>17</b>	
	<b>4</b>	<b>84.908</b>
	ESTAFETTE	<b>30.733</b>

På det franske hjemmemarkedet ble det solgt 606.000 Renaultbiler, – en økning på 18 % sammenlignet med 1971. Renaults markedsandel kom derved opp i 31 %.

Samtidig økte eksporten med 7,8 %, idet Renault leverte 712.597 biler til det utenlandske marked. Salget til de viktigste eksportmarkeder fordeler seg slik:

Land	1972	1971	Variasjon %
Tyskland	151.160	158.067	- 4,4
England	62.193	43.937	+41,6
Italia	53.662	43.912	+22,2
Nederland	35.767	30.595	+16,9
Belgia	39.597	32.993	+20,0
Sverige	10.051	8.814	+14,0
Sveits	19.396	16.726	+15,9
Østerrike	13.323	11.491	+15,9
Spania	138.239	111.858	+23,6

## SALGSØKNING

## OGSÅ I NORGE

Mens det totale bilmarkedet i Norge viste en nedgang på 4,21 % (fra 92.195 til 88.311 enheter), økte Renault's salg i 1972 med 4,64 % fra 5.125 biler i 1971 til 5.363 biler i 1972. I den anledning kan det kanskje være av interesse for mange å vite hvilken andel hver modelltype utgjorde av Renault-salget i Norge i 1972:

Renault 16: . . . . .	2.095 enheter – 38,5 %
Renault 12: . . . . .	1.215 enheter – 22,5 %
Renault 4: . . . . .	871 enheter – 16,0 %
Renault 6: . . . . .	637 enheter – 9,9 %
Renault 8/10: . . . . .	200 enheter – 5,1 %
Renault 5: . . . . .	236 enheter – 4,3 %
Renault 15/17: . . . . .	129 enheter – 2,4 %
Estafette/R4 Vare . . . . .	75 enheter – 1,4 %

**Renault 12  
er nå den mest solgte  
bil i Frankrike**



Fra Frankrike har vi nå fått en melding som går ut på at Renault 12 p.t. er den mest produserte og mest solgte bil på det franske marked. Produktions-tallene for de forskjellige modellene skriver seg fra desember 1972 (enheter pr. dag):

- |                                 |       |
|---------------------------------|-------|
| 1. Renault 12 . . . . .         | 1.430 |
| 2. Renault 4 . . . . .          | 1.060 |
| 3. Citroen 2 CV Dyane . . . . . | 1.050 |
| 4. Renault 5 . . . . .          | 1.030 |
| 5. Simca 1200 . . . . .         | 1.000 |

1 januar 1973 kom for øvrig dagsproduksjonen av Renault 12 opp i hele 1.604 enheter! Totalt produserte Renault hele 6038 biler pr. dag i januar, eller 132.857 enheter i hele måneden.

# BILL

## markedet

forts fra side

DIVERSE NYE DELER TIL SALGS:

R10 - NY MOTOR	kr.	5000
radiatorplate	"	500
R14 - dørplate, kompl.	"	1200
støtdempere, kompl.	"	1200
R17 - forskjerm, 76 m. og ny.		2500
dør	"	2500
bakskjerm	"	7000
lykter, 76 m. og ny.	"	700
R20 - dørplate, kompl.	"	2000
forskjerm	"	700
R16 - støtdemp. kompl.	"	1200
R12 - bensintank	"	700
R12 GORDINI		
kompl. stempler m/for.	"	3000
kompl. pakn.sett motor	"	600
slipesett	"	300
R8/FLORIDE - slipesett	"	300
4 CV - dører kompl.	"	1200
motorlokk	"	700
R17 TS, 1565 ccm. og 17TL 1565 ccm.		
kompl. stempels.m/for.		2000
R8/Floride, 1108, kompl. stempelsett		
med foringer	"	2000

ALT DETTE OG MYE MER! TRENGER DU NOE SÅ RING MEG FOR EN DELEPRAT. ERIK - telef. 67149190, arb.

HYGGELIG BREV FRA RENAULTENTUSIAST I DRAMMEN:

CRN har mottatt følgende brev fra medlem i Drammen.

Som Renaulteier fra 1969, er jeg vel forpliktet til å være medlem i klubben. Jeg har meldt meg inn, og kommer til å verve flere. Jeg reparerer en del Renaulter i distriktet, og har vært borti det meste. Har du spørsmål eller problemer, så bare ta kontakt.

Jeg har nå en Fuego TX som er rimlig strøken. Jeg har endel nye deler til forskj. eldre Renaulter, så hvis noen står fast, - ta kontakt. Jeg har en meget god for-

bindelse i Danmark, som skaffer det aller meste av deler, til fornuftige priser.

STONY RENO TRADING V/ STEN VILDBÆK,  
FRØRUP ØSTERVEJ 16,  
6070 CHRISTIANSFELD.

T. 095 4574568326, FAX 095 4574568485.

Jeg skal melde inn flere medlemmer som jeg reparerer for, bl.a. flere med FUEGO, en med 25 GTX, en med en utrolig fin 20TS og flere til. Jeg må ta meg litt tid på dette, da jeg er veldig opptatt for tiden. Jeg kan nevne at jeg kan reparere fordeleeren på 20TS/LS 1980 mod. - da jeg harfunnet feilen som går igjen.

Med hilsen

Per Sydsæter, Myrbråten 2, 3031 Drammen.  
Telef. pr. 32 88 59 94  
arb. 22 63 99 76

TIL RENAULT 6 - 1974 eller nyere ønskes

kjøpt glass til h. baklys.

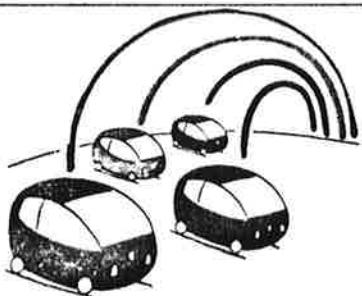
- evt. også en rimelig delebil, som evt. kan være av eldre modell.

613 - 10780 eller 942 - 47 547 (Knut).

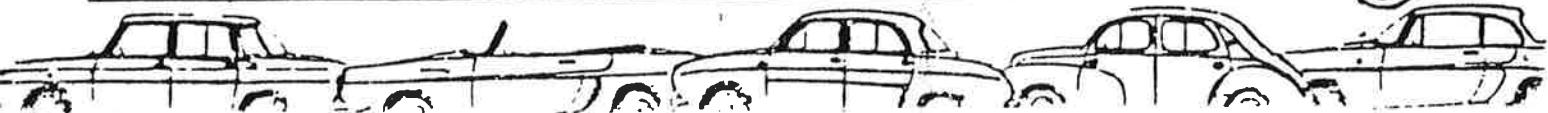
GARASJETREFFET PÅ HADELAND 9. OKTOBER.

DET MELDES OM VELLYKKET TREFF MED MANGE BILER OG MYE FOLK. delsalg og som vanlig fin Renaultstemning. Til oktober å være må en også si seg fornøyd med været. Fin dugnadsinnsats. Opprydding og helslakt av innkjøpte Dauphiner fra Tønsberg- Som før meldt var bilene meget dårlig, men vi har tatt vare på det som er brukbart. Dette selges til symbolsk pris. Kontakt CRN om du vil ta en titt på utvalget.

TAKK til posetiv dugnadsjeng og velkommen igjen på vårparten!



twingo



# BIL

## markedet

1960 MOD. RENAULT DAUPHINE GORDINI TIL SALGS. BILEN HAR KJØRT KUN - 58 000 KM! LITE RUST - NYOVERHALT MOTOR - LYS GRÅ. FIN BIL TIL RENAULTSKJØNNER! PRISANT. - KR. 18 000. TELEF. 077 - 44540 (BRØRS)

AUTOMATKASSE, 3 GEAR FOROVER + REVERS ELEKTRISK TRYKKKNAPP "SAK" TIL R 10.- TIL SALGS. NOE FOR DEG SOM ER UTE ETTER NOE SPESIELLT TIL R10! RING KJELL, TELEFON 22 35 47 06.

ØNSKER KJØPE RENAULT R8 - 1964 mod. el. TIDLIGERE MODELL. RING OLAV, TELEF. 724 80879 eller 724 81366.

RENAULT 20 TS eller RENAULT 30 ØNSKES KJØPT: HELST I GOD STAND, MEN ALT AV INTERESSE. RING TOR PETTERSEN, TELEF. 32 75 45 48 (mellan kl. 13 - 15)

RENAULT R16 TX/76 MOD. BLÅ, TIL SALGS, DAGLIG DRIFT - LITE RUST - PEN BIL! KR. 6.000. HENV. TOR PETTERSEN, GAUPEFARET 8, 3320 VESTFOSSEN.

OBS! - SE HER, - er du på jakt etter et fint DAUPHINEOBJEKT? Jeg har en 1961 m. TIL SALGS. Bilen er rød og har kun gått 51000 km. Lite rust og kjørbar, - men noe må selvsagt fixes. Priside, ----- KR. 10 000 - Ring Hallvard - 613-22463.

DIV. BRUKTE DELER TIL R12 - dører etc.  
R14 - motor etc.

Ring for nærmere info. - BILLIG!  
Knut, 613 - 10 780, el- 942 -47547.

SAURO HAR FØLGENDE TIL SALGS !!!!!!!  
R17TS/76 MOD. MEGET GOD/PEN KR. 20.000.

R10/71 MOD. GRÅ MET. MEGET PEN OG SPES.  
BIL SOM MÅ SES. ET PRAKTEX.!

R30 - UTEN MOTOR, SELGES SOM DELEBIL. -  
MANGE FINE DELER, BL.A. 4  
ALUFELGER.

RING SAURO FOR EN NÄRMERE RENAULTPRAT -  
63 83 83 59.

RENAULT FLORIDE ELLER CARAVELLE ØNSKES KJØPT. - ALT AV INTERESSE, SÅ RING MEG PÅ 63 98 05 90, Knut Bergersen, pb. 9, 2040 KLØFTA.

RENAULT 17 TS/76 MOD. TIL SALGS - BILLIG! OK Å SE PÅ UTVENDIG, MEN ENDEL RUST. FIN INNVENDIG - NY STARTER, NYE KONI BAK, NYE MONROV GASS DEMP. FORAN. NYE BÆREKULER OG STYRESTAG. NYE HJULLAGER FORAN, NYE LYKTER. GEARKASSE ER DEFEKT. BILEN HAR SKILTE OG ÅRS AVG. ER BETALT. - ET AALETIDERS OBJEKT Å STARTEE OPP PÅ! PRIS: FØRSTE BUD OVER KR. 3000! - ERIK, t. 67149190 a.

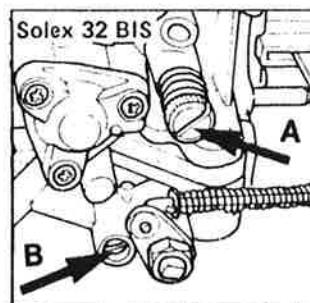
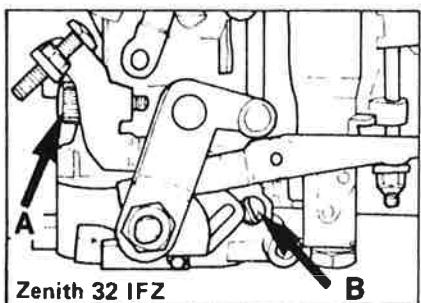


### NYE DELER TIL DIV. RENAULTER TIL SALGS:

R4 - front (gml. type)	kr.	800
bakskjerm	"	400
bakluke	"	500
støtdemp. komplett	"	1200
lykter m/parklys, stk.	"	250
bensintank	"	650
dørplate	"	100
clutch, 170 mm.	"	600
R5 - dørplate	"	400
bensintank	"	800
støydemp. kompl.	"	1200
R8 - innerskjerm foran	"	1200
innerskjerm bak v.side	"	1200
motorpanser	"	900
radiatorplate	"	500
støtfanger kopl.	"	1000
NY MOTOR	"	5000
forgasser	"	650
hengerfeste	"	1500
clutch	"	600
lykter m/parklys, stk.	"	250
dynamo	"	600
regulator	"	600
langsg. bærevange	"	600
R10 frontplate, 67m.og eldre	"	900
skjermer, 67 m. og e.	"	900
lokk bagasjerom foran	"	500
innerskjerm, kort	"	300
kompl. støtfanger	"	1000
forts. neste side		12



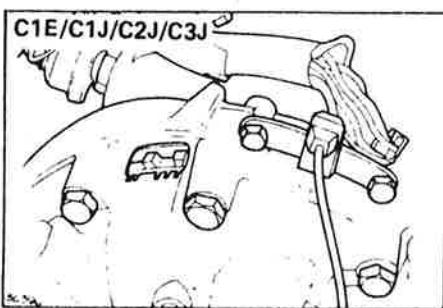
55	R5	R5 C/TC	R5L/TL/GTL	R5 L/TL/GTL	Model
56	(F400)	(C400)	(C401)	(B/C401)	
57			+ Kat	(CH)	
58					Engine specially tuned for:
59	1986-88	1985-88	1985-88	1986-88	Year
60	CIC B 706	C1C-7-00	C1E-7-50/52	C1E 752	Engine
61	0,15 (6) o	0,15 (6) o	0,15 (6) o	0,15 (6) o	Code Valve IN [o cold] mm (1/100 in)
62	0,20 (8) o	0,20 (8) o	0,20 (8) o	0,20 (8) o	clearance EX [+ hot] mm (1/100 in)
63	—	—	—	—	Compression pressure bar
64	3,5/4000	3,5/4000	3,5/4000	3,5/4000	Oil pressure bar/rpm
65	—	—	—	—	Radiator cap bar
66	83	83	83	83	Thermostat opens at °C
67	—	—	—	—	Drive belt size a) Alternator mm
68	—	—	—	—	b) PAS-AC mm
69	4	—	—	4	Drive belt tension a/b mm
70	Zenith	Zenith	Solex	Zenith	Carburettor/Injection system
71	28 IF	32IF2	32BIS	32 IF2	Make
72	700±50	700±25	625±25	650±25	Type
73	1,5±0,5	1,0±0,5	1,0±0,5	1,0±0,5	Idle speed rpm
74	300	300	300	300	CO level at idle speed Vol. % CO
75	60	60	60	60	HC level at idle speed ppm
76	—	—	—	—	Oil temperature °C
77	—	—	—	—	Fast idle speed rpm
78	—	—	—	—	Choke valve gap mm
79	0,17-0,32	0,17-0,32	0,17-0,32	0,17-0,32	Throttle valve gap mm
80					Fuel pump delivery pressure bar
81	3,5	3,0	3,0	3,5	Filling capacities
82	3,25	2,75	3,25	3,25	Engine with filter Litres
83	—	—	—	—	Gearbox 4/5 speed Litres
84	—	—	—	—	Automatic (refill) Litres
85	5,5	5,5	5,5	5,5	Differential Litres
86	Tightening torques in Newton metres – for lb.ft. conversion see inside cover.				Tightening torques
87	55-65	55-65	55-65	55-65	Cylinder head Stage 1 Nm
88	■ 20 min	■ 20 min	■ 20 min	■ 20 min	Stage 2
89	● 2 hr 30 min	● 150 min	● 150 min	● 150 min	Stage 3
90	55-65	55-65	55-65	55-65	Stage 4
91	—	—	—	—	Stage 5
92	—	—	—	—	Stage 6
93	55-65	55-65	55-65	55-65	Main bearings
94	35	35	35	35	Big end bearings
95	50	50	50	50	Flywheel
96	—	—	—	—	Spark plugs
97	80	80	80	80	Road wheels
98					Wheel alignment – front
99	o	o	o	o	Load positioning (see page 3) o unladen
100	1N±1	1 Neg±1	1 Neg±1	1N±1	Toe-in (N/Neg = toe-out) mm
101	0°10'N±10'	0°10'Neg±10'	0°10'Neg±10'	0°10'N±10'	deg
102	0°30'±30'	0°30'±30'	0°30'±30'	0°30'±30'	Camber deg
103	2°30'	3°30'	3°30'	2°30'	Castor deg
104	12°10'±30'	12°10'±30'	12°10'±30'	12°10'±30'	King pin inclination (KPI) deg
105		1986-=	1986-=		Notes
106		2°30'	2°30'		
107					
108					



8	4	1	5	9
7	3	2	6	10

807/810/C1

Model	R5 (F400)	R5 C/TC (C400)	R5L/TL/GTL (C401)	R5 L/TL/GTL	
Engine specially tuned for			+Kat	(CH)	1
Year	1986-88	1985-88	1985-88	1986-88	2
<b>Engine</b>	Code C1C B 706	Type 4/OHV	C1C-7-00	4/OHV	3
No. of cylinders	cm <sup>3</sup> 956 (949)	cm <sup>3</sup> 956 (949)	1108 (1100)	1108 (1100)	4
Capacity (Fiscal-Germany)	1/RON 8,6/91	1/RON 9,7/98	9,7/98/95	9,5/98	5
Compression ratio/Octane	kW (DIN HP) 30 (41) 5750	kW (DIN HP) 30 (41) 5750	34 (46) 5250	34 (46) 5250	6
Output	rpm				7
<b>Ignition system</b>	Type SZ	Type SZ	Type SZ	Type SZ	8
<b>Ignition coil</b>	Make —	Type —	Make —	Type —	9
Voltage betw. terminal 15 & earth + with o without ballast resistor	Type V	Type —	Type —	Type —	10
Ballast resistor	Ohms —	Ohms —	Ohms —	Ohms —	11
Primary resistance	Ohms 0,4-0,8	Ohms 0,4-0,8	Ohms —	Ohms —	12
<b>Distributor</b>	Make Ducellier	Type R342/D83	Make Ducellier	Type R 339	13
Contact breaker gap	mm 0,4	mm —	mm —	mm 0,4	14
Dwell angle	° (%) 54-60 (60-66)	° (%) 54-60 (60-66)	° (%) 54-60 (60-66)	° (%) 54-60 (60-66)	15
Condenser capacity	μF —	μF —	μF —	μF —	16
<b>Ignition timing</b>	v BTDC n ATDC	v	v	v	17
o without + with vacuum	o	o	o	o	18
Basic timing	° Engine/rpm 5±1/700	° Engine/rpm 10/700	° Engine/rpm 8/625 <sup>1</sup>	° Engine/rpm 6±1/650	19
Advance checks	° Engine/rpm —	° Engine/rpm —	° Engine/rpm —	° Engine/rpm —	20
	° Engine/rpm —	° Engine/rpm —	° Engine/rpm —	° Engine/rpm —	21
<b>Centrifugal advance</b>	° Engine/rpm 0/1300	° Engine/rpm 0-1/1000	° Engine/rpm 0-1/1300	° Engine/rpm 0/1300	22
(without vacuum and basic ignition timing)	° Engine/rpm 12-14/2500	° Engine/rpm 16-20/3000	° Engine/rpm 11-15/2500	° Engine/rpm 11-15/2500	23
	° Engine/rpm 26-29/5000	° Engine/rpm 28-32/4300	° Engine/rpm 26-30/5000	° Engine/rpm 26-30/5000	24
<b>Vacuum check + advance o retard</b>	+	+	+	+	25
Range	° Engine 12-16	° Engine 12-16	° Engine 12-16	° Engine 9-13	26
Starts	mbar 95	mbar 95	mbar 95	mbar 108	27
Ends	mbar 266	mbar 266	mbar 266	mbar 450	28
<b>Spark plugs</b>	Make Champion	Type N281YC	Make Champion	Type N281YC	29
	Gap mm 0,75-0,85	Gap mm 0,7-0,8	Gap mm 0,7-0,8	Gap mm 0,75-0,85	30
<b>Battery</b>	V/Ah —	V/Ah —	V/Ah —	V/Ah —	31
<b>Starter motor</b>	Make Ducellier	Type 534042	Make Ducellier	Type 534042	32
					33
Starting voltage	V 10,5	V 10,5	V 10,5	V 10,5	34
Lockdraw	A/V 350/6	A/V 350	A/V 340	A/V 340/6	35
- at lower voltage	A/V —	A/V —	A/V —	A/V —	36
<b>Alternator/Regulator</b>	Make Paris-Rhone	Type A13 N104	Make P.-Rhone	Type A 13 N 104	37
Alternator					38
Output at engine speed	A/V/rpm 43/13,5/3000	A/V/rpm 43/13,5/3000	A/V/rpm 43/13,5/3000	A/V/rpm 43/13,5/3000	39
Voltage regulator	Type —	Type —	Type —	Type —	40
Regulated voltage ①	V 13,4-14,4	V 13,4-14,4	V —	V 13,4-14,4	41
<b>Notes</b>			Kat=		42
① Regulated voltage at alternator terminal B+ with battery under full load at engine speed (line 46)			114/625		43
					44
					45
					46
					47
					48
					49
					50
					51
					52
					53
					54



C1E/C1G/C1J/C3J/C2J



3. SKANDINAVISKE RENAULTTREFF I VIBORG.

VI LOVET Å KOMME TILBAK MED MERE STOFF FRA TREFFET. HER AVISUTKLIPP FRA DK - AVISER ETTER TREFFET:



Arrangererne, Tommy og Bentse Lind, i deres lille franske bil - 4CV'en - som har et misundet karakteristiske bagende. (Foto: Lars Holm)

## Franske bobler i Viborg

*Renault-treff på Scamping-pladsen trak folk til*

Af Ole S. Andersen

Franske bobler er andet end chameleons. Frankemandene er nemlig også kendt for der små 4CV-biler, som Renault-fabrikken bygtede ud i sidste halvdel af 50'erne og begyndelsen af 60'erne.

De små biler med hækmotor og uagtsomme kælleribber munder

til en grad om en yderst kendt folkevogns-model - men de franske biler er ikke nærlig vedbreede

Renault-entusiaster fra hele Norden gav i weekenden viborgænserne

mildighed for et stort nørmande bændskab med den lille bil og andre Renault-modeller fra trikkeskægget.

Det skete på Viborg Scamping, hvor der var nordisk Renault-treff

Læs side 1

## Rynke-røvene blev vist frem

*Nordisk Renault-treff fik god debut i Danmark*

Sådan en lille sag med blæde, runde former og rynker på reven. Det er noget der kan få mandene op af lænestolen - selv på en regnvejdag.

Rynke-røvene - der var flere af dem - nuttede tøser og præsenterede deres dyder på Viborg Scamping i weekenden.

Og børnene var der for at se, nære, kæle og sende amerikanske blikke til højre.

De små Renault 4CV-biler fra starten af '60'erne var da til manden og de til kvinderne hjemme.

Hækmotoren på cirka en åndes hastel og de karakteristiske kæler-nipper har gi-

vet den lille knap 500 kilo tunge franske bil tilbærret

-Rynkeren.

Et navn, som mange måske ville blive fornemmet over. Men ikke de stolte ejere af bilerne. De er glade for deres biler og betragter navnet som et kælenavn.

Der blev vist en lille halv times af de store franske 4CV-biler på Viborg Scamping.

De øvrige 50-60 biler repræsenterede naturligvis også Renault lige fra Danmarks første Renault 4L fra 1962 - den nye 4CV's efterkvarter - op til Renault 15 og 17 og frem til 80'ernes biler.

Nordisk treff

Weekendens Renault-øje-

ret kom fra hele Norden for at se mere. De havde fået hinanden stemma for hvidvej å i træk. Og det var Tommy Lind, Skive, der havde taget initiativet til at samle de mange biler.

- Vi havde det første treff i Finland med cirka 30 deltagende biler for to år siden. Sidste år var vi på Norge, hvor antallet blev fordoblet. Og i år holder vi treffet i Danmark, og her er 65 biler med, oplyser Tommy Lind.

Han og familien bor i et parcellhus, som ikke giver de store udfordringer i miljø-hæder og dør-mæssigt.

Men familien elsker de franske biler, og sidste år transporterede de sig selv,



Plats: Paasikivi-institutet i Åbo  
Tid: 15.-17.7.1994

Inbjudan till Club Renault de Finlands 10-års jubileum och till den 4. Scandinavian Renault träffen.

Träffplatsen är den natursköna ön Kakskerta, två mil från Åbo centrum. Inkvartering sker i dubbelrum (hög standard) eller i tält, husvagn eller bil.

N.B. För att kunna planera vidare vill vi få in preliminära anmälningar så fort som möjligt, senast i slutet av december (ungehur många som kommer och hur ni vill bo).

Hjärtligt välkomna till nordens största Renault träff.

### Club Renault de Finlande

För information kontakta: Club Renault de Finlande c/o Veli-Matti Heinänen Tanhurinne 2 C 17 01450 Vantaa, Finland

DEILIG Å TENKE PÅ AT VI ALLEREDE NÅ KAN BEGYNNE Å TENKE PÅ SOMMEREN! ALTSÅ:

15. - 17. JULI REISER VI TIL FINLAND.

VÅRE FINSKE VENNER ÖNSKER Å FÅ EN INDIKASJON PÅ HVOR MANGE SOM KOMMER. VI OVER

LATER TIL HVER ENKELT Å TENKE OVER SAKEN

Å SENDE NOEN LINJER TIL VELI - MATTI.

CRN KOMMER SELVSAKT TILBAKE TIL DETTE

PÅ NYARET.

## VIKTIG MELDING!

ÅRSTREFF I CRN 1994. NOTER DEG ALLEDE NÅ AT TREFFET GÅR AV STABLEN 2. UKI I JUNI (10. - 12. JUNI)

DET ER ALLTID ET SPØRSMÅL OM HVOR TREFFET SKAL LEGGES. VI PRØVER Å FORDELE ARR. UT OVER I LANDET, SLIK AT DE SAMME PERSONENE IKKE SKAL FÅ LIKE LANG VEG HVER GANG. MEN, - VI ER OGSÅ AVHENGIG AV NOEN PÅ DET UTVALgte STEDET SOM KAN TA SEG AV ARR. I 1994 BLIR DET TRØNDELAG! VI GLEDER OSS.



Arranger Tommy Lind var klædt mode-rigtigt til weekendens treff på Viborg Scamping. Han viser, hvordan en rynkeren hæder ikke sa ud bagpå! (Foto: Lars Holm)





Landsforbundet av  
Motorhistoriske Kjøretøyklubber

### Hva er LMK?

LMK er en sammenslutning av kjøretøyklubber med motorhistorisk interessefelt. I juni 1975 ble det iarr inntatt til et møte mellom klubber med motorhistorisk interessefelt med formål å utarbeide en felles henvendelse til Vegdirektoratet om bruk av gamle kjennemerker. I februar 1979 føretor 10 klubber den formelle statuten av Landsforbundet for Motorhistoriske Kjøretøyklubber, og vedtok samtidig et sett enkle statutter for samarbeidet. Hovedmåletningen dengang var begrenset til å samordne klubbenes terminusstater samt kontakt med offentlige myndigheter. På landsmøtet i 1989 ble navnet endret til det mer korrekte og dekkende Landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøyklubber, forkortet LMK. Statuttene ble videreført til mer omfattende vedtekter som ble vedtatt på landsmøtet i 1992.

Forbundet har over tid utviklet seg til en slagkraftig organisasjon for næsten 70 norske kjøretøyklubber.

#### Forbundets vedtektsfestede formål er:

LMK har som formål å virke for bevaring av, fremme forståelse for og kunnskap om motorkjøretøy som er 21 år og eldre, med særlig vekt på dem som er 30 år og eldre.

#### Forbundets vedtektsfestede virksomhet er:

LMK skal nasjonalt og internasjonalt fremme enhetlig oppreden og samarbeid i saker om motorhistorisk interesse som angår motorkjøretøy nevnt under formål. Forbundet skal ivareta medlemsklubbenes felles interesse ved å - veme om og unvike sammenheng mellom medlemmene og ivareta dette ved samarbeid med offentlige myndigheter og institusjoner - fungere som serviceorgan for medlemsklubbene samt bistå med råd og veiledning i forbundelse med virksomheten - samarbeide med nasjonale og internasjonale organisasjoner som driver med tilsvarende virksomhet.

Medlemsklubbene betaler en konusant, for tiden kr. 5,- pr. medlem, for sitt medlemskap i forbundet.

Arbeidsutvalget som er valgt av landsmøtet har i 1993 følgende sammensetning:  
 Sven Erik Bjørnrud, formann, medlem i Norsk Veteran Motorsykkel Club.  
 Carl Henrik Størmer, medlem i Norsk Veteranvogn Klubb.  
 Per-Eric Carlson, medlem i Motorhistorisk Klubb Drammen.  
 Harald Ulvestad, medlem i Historiske Militære Kjøretøyers Forening.  
 Christer Forsgren, medlem i Norsk A Modell Klubb.  
 Arvid Indrehus, medlem i Ford M Klubb Norge.

Før å ivareta forbundets daglige drift er det opprettet ei sekretariat med postadresse Postboks 652 Sentrum, 0106 Oslo, og telefon 22 67 07 95.  
 Kari Enk Bjerkseth fungerer som LMK's forbundssekretær.  
 Informasjon til klubbene sendes ut i hundekravet LMK-nytt.

LMK utøver et internasjonalt samarbeid i Norden gjennom Nordisk Motorhistorisk Forbund (NMF) og i verden gjennom Federation Internationale Véhicules Anciens (FIVA). Smårt viktig er dette samarbeidet idag der feller regler innen EF-området kan få vidtrekkende følger for vår interesseområde.

Carl Henrik Størmer har som LMK's representant i det internasjonale samarbeidet ydet seirede verdifulle bidrag, bl.a. som generalsekretær i FIVA.

Over tid har LMK opparbeidet et meget godt samarbeid med offentlige myndigheter, først og fremst myndighetene. Dette har resultert i at LMK står oppført på Vegdirektorates høringsliste ved forslag til endringer av kjøretøy-forskriftene. Av saker som LMK har arbeidet med og som har fått gjennomslag hos myndighetene kan nevnes:

#### Ars- og omregistreringsavgift:

LMK har fått godkjent at det ikke skal kreves når sluke avgifter for motorhistoriske kjøretøy 30 år og eldre.

#### Trygdeavgift:

Til dekning av avgifter i forbundelse med trafikkulykker tilk Stosseidepartementet for en tid tilbake gjennomslag for en ekstra trygdeavgift på alle kjøretøy og som unikres sammen med ordinær trafikkforskrift. For vanlige brukskjøretøy er avgiften kr. 200,-. LMK har fått godkjent en halvering av denne avgift for kjøretøy 30 år og eldre, men arbeider videre for fullt frifakt.

#### Skiltsaken:

LMK har i mange år arbeidet for at flere av motorhistoriske kjøretøy skulle få anledning til å bruke tilsvarende registreringsskilt fra dengang kjøretøyet ble registrert i Norge, og gjerne det originale registreringsnummeret hvis det kunne opprettes.

Dessverre slapp myndighetene dette løs, slik at livem som helst med kjøretøy eldre enn 30 år kunne få den bokstav og nummer som vedkommende ønsket, hvis dette var ledig. Mange sorgelige utslag av historielosjer er blitt registrert, noe LMK beklager da det ikke er mulig å omgjøre registreringen.

Dispensasjon fra tekniske krav ved førstegangsregistrering av kjøretøy yngre enn 30 år:

Ved import av kjøretøy yngre enn 30 år kan LMK etter sakkund arbeidseit at motorhistorisk sjeldne kjøretøy tas frik fra de tekniske krav som nå gjelder ved førstegangsregistrering. LMK behandler årlig ca. 10 sakkunder om dispensasjon.

Motorhistoriske kjøretøy har et bruksomfang som skiller seg vesentlig fra vanlige brukskjøretøy. Av den grunn så man behov for å få opprettet en egen forsikringsordning for disse.

#### Forsikringsaksjon:

LMK har inngått avtale med UNI-Sørøstbrand om en forsikringsordning av kjøretøy 21 år og eldre. LMK-forsikring for kjøretøy kan opprørs for en person etter en års medlemskap i LMK-tildelte klubber. Det settes særskilte krav til kjøretøy som ønskes forsikret under LMK-forsikringen og bruken av dette. Personer med LMK-forsikret kjøretøy kan også få garantie rabattdisountar for andre skadeforsikringer etter avtale mellom LMK og forsikringselskapet. Forsikringsvilkårene er under kommunert vurdering.

Endel av LMK's økonomiske grunnlag hviler på en provisoriskordning under forsikringsavtalen. Dette kommer også klubben til tilgode ved at disse blir økonomisk tilbaketakket ved tegning av nye LMK-forsikringer.

Samlet antall medlemmer i 68 LMK-tildelte klubber er for tiden over 20 000. Landsforbundet får stadig tilgang til nye medlemsklubber. Dette viser at det fortsatt er stort interesse for motorhistoriske kjøretøy i Norge. Landsforbundet har også som mål å fungere som en effektiv og slagsmessig parly-organisasjon for alle norske motorhistoriske kjøretøyklubber.

## TILLAT MEG Å SKRYTE !!!!!

Min lille sorte har fått utmerkelse, en såkalt GODKJENNINGSPLAKETT fordi Dauphine'n er i "en slik stand, utseendemessig, teknisk og originalt, som Norsk Veteranvogn Klubb krever for denne utmerkelse".

Bilen ble inspisert av NVK uten at jeg hadde "søkt" om det. De hadde helt enkelt lagt merke til at bilen var kvalifisert. Dauphine'n min er nummer 210 i rekken av kjøretøy som er tildelt slik plakett. Jeg regner nå med at 13-88-06 er steget voldsomt i verdi ?.

Dauphine'n min er forøvrig egentlig en Ondine, men det vet den foreløpig ikke selv - fordi den er svensk ! Jeg importerte bilen fra Sverige, og der brukte man ikke Ondine-navnet, men Dauphine de Luxe.

Hvorfor registreringsnummer 13-88-06? Det var nummeret på faderens Dauphine i 1961. Den smuldret vakk i rust.

Hilsen Egil Otter



## Slutt for Alpine

Renault har bestemt at produksjonen av sportsbilen Alpine skal innstilles, til fordel for den kommende Renault 19 kupé. Dette gjelder avleseren til dagens Alpine. Den franske sportsbilen er blitt kalt Frankrikes svar på Porsche, men Renault har ikke lyktes å konkurrere med de japanske sportsbilene på det amerikanske markedet. En av grunnene var at bilen ble for dyr.

