

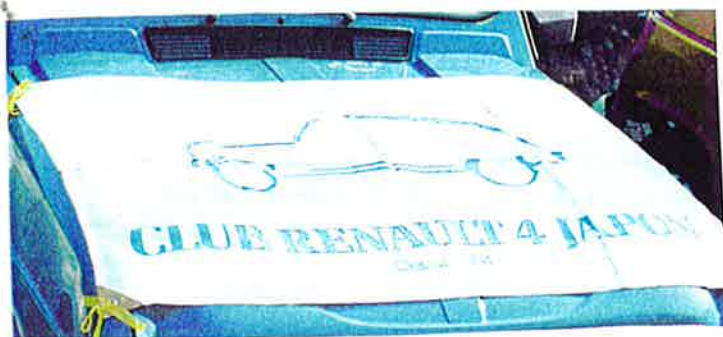
Nå er det stille i garasjen – du pusser kanskje sølv fremfor krom.
Men du har du vel noen små vinterprosjekter liggende på lur ?

Uansett er det tid for slappe av med sommerbilder og en Renault
foran peisen i den berømmelige julestria. Hvorfor må mange på
død og liv vaske vegger og tak akkurat i desember når lutefisk og
akevitt frister? Bedrø med litt støv i krokene enn et rent helvete!

Jeg håper årets femte og siste BULLETIN kan skille seg ut fra
andre og forutsigbare "juleblader". Måtte det vekke både gode
minner, assosiasjoner og entusiasme for CRN-aktiviteter i 2002.

Bonnes Fêtes de Noël et une Bonne Année

CRN **BULLETIN** 5/01



DONDERFEST I NEDERLAND

Tre kvarter før Kiel-ferga skulle hive trossene var Magne Ludvigsen den eneste av 8 blankpussede 4'ere som manglet på brygga. Formann Dahle (som stadig forsøker å holde litt orden på Magne) griper mobilen. Punktert i Sandvika, er svaret fra Magne – og flatt reservehjul. Magne tar definitivt ingen bekymringer på forskudd: Kommer snart! 25 minutter før båten går, alle andre har kjørt om bord, men ingen Magne. Mob'en ringer: Kjerra har konket ut ved bom-stasjonen ved Sjølyst. Undertegnede – som ikke skulle ta ferga og derav kjørte nybil – satte ny fartsrekord ut og inn av bomringen. Heiv ut trossa gjennom soltaket og vips satte også 61-modellen til Magne ny rekord innover Sjølyststranda. Magne hadde heller ikke egen billett, men billett mennesket var orientert og dermed kunne jeg taue stabukken helt inn i gapet på båten som absolutt sistemann og til stor underholdning for mannskapet.



Hvor blir det av Magne, undrer Nøkleby'n

Neste morgen var bilen like full av f... og måtte taues gjenstridig i land. Etter timer med skruing ble Renault-verksted i Kiel kontaktet. "Så moro med en gammel bil" syntes verkstedet og skrudde forgjeves i timevis. På det tidspunktet var de syv andre i følget allerede i Nederland. Undertegnede jukset med fly + tog + tog + taxi to dager etter, men kom likevel før Magne til Arnhem. Historien om Magne's flotte tomatsuppefarvede R4 med rørstøtfangere slutter ikke her, men nå glemmer vi den noen minutter.

Som dere husker fra forrige Bulletin var det i 40-års lag vi skulle i september. Det var som dere vet på bilutstillingen i Paris høsten 1961 at R3 og R4 ble født. Den nederlandske klubben som inviterte fylte for egen del 10 år. Det måtte jo bli "donderfest" som det stod i bursdagkortet.



Fra hele Europa kom det 4'ere trillende. Et irsk par hadde reist rett fra egen bryllupsfest med dekorert bil til Arnhem. Kaka tok imidlertid to japanere – riktignok uten bil, men med kjempemessig klubbflagg og lånt 4'er var de godt synlige. Om lag 250 biler, og knapt noen var like, møtes på en flott camping-plass. Her var 4'ere med diesel – og Alpinemotorer presset ned under panseret. Formann Dahle's Plein Air vakte berettiget oppsikt. Festmiddag, pub, delemarked, noen få biler til salg (bl.a. militær- og politiversjon), premier og velfortjente takksigelser til Norgesvennene Ronnie og Miranda som stod bak gigantarrangementet gjorde turen vel verdt.

Det gjorde også ene og alene lørdagens kjøretur. Tenk dere hundrevis av 4'ere som beleirer pittoreske småbyer, men bare blir vinket vennlig til. Via kanal-ferjer, utepils i landets minste by, omvisning i veteranvindmølle som i full fart malte pannekakemel for salg (skulle ha kjøpt mer). Og, kjære lesere: De har svingete fjellveier i de nederlandske alper. Ja, de kalles det og moro var det. Røsslyngkledte åser så langt øyet rakk, dvs. langt inn i Belgia. Visste du forresten at det er påbudt med kjørellys i mørke alleer? Runden var på 8 mil. Naturopplevelsene gikk til og med over i noe enda vakrere: En 3-etasjes veteranbilforretning. Ca. 75 biler, fra Fiat 500 til verste Ferrari stod elegant dandert for salg. Frister en strøken knallrød Alpine 110 til 180 000 kroner? Eller en 504 Coupe, Morris Woody Traveller, Amazon 123 GT, noen E-types, Lancia Montreal, Borgward cabriolet, diverse dollarglis ++++ Dette var mer opphissende enn redlight district i Amsterdam !!

Søndagen opprant brutalt preget av donderfest og derav tidsnød for å slippe inn på jubileets finale. Etter noe surr i strøkets dype skoger trillet vi inn i Nederlands enorme folkemuseum utenfor Arnhem. Her ble vi hele dagen og fikk faktisk kjøre en runde på det enorme området i konkurranse med historiske trikker. Koselig å betale historiske priser til en konduktør med blanke knapper og fløyte.

I en diger museumshall hadde klubben lagd en historisk bildekavalkade innrammet i R4-frontruter. Ekstra moro var det at flere av Ronnie og Miranda's bilder fra Renault Extreme 2000 strabasiose tur til Nordkapp var rammet inn til glede for tusenvis av nysgjerrige. Til og med nederlandsk riks-TV dekket bursdagen! (50-årsjubileet er ryktevis allerede under planlegging, så heng med)



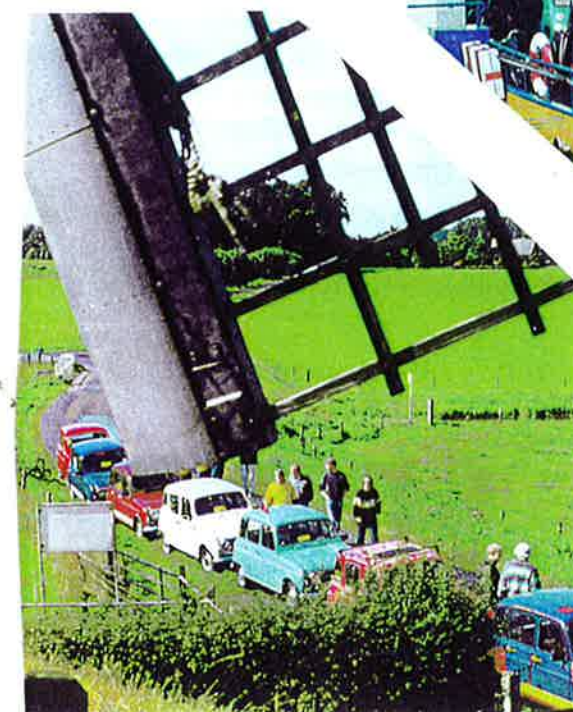
45 mil i sprut regnvær på autobahn gjennom nord-Tyskland er ingen stor opplevelse! Mer spennende var kampen om klokka for å nå returferga. Undertegnede var nå vekselsvis passasjer i leiebilen til Magne – en behagelig Espace type to rom og kjøkken og formann Dahle's kalesje-firer. Med i dette følget var også Trond Hagen med sin urestaurerte og kjøkkenblå. De andre drøyd'en i Nederland et par dager.

Kampen om klokka nærmet seg dramatiske minutter da vi virret rundt for å finne verkstedet på motsatt side av Kiel-fjorden hvor "Kronprins Harald" lå. F...skapet til Magne hadde nå funnet det for godt å starte som om ingenting tidligere hadde skjedd. Med Safari'en som eskorte raste vi på to hjul gjennom Kiel og inn på en bil- og folketom kai. Noch einmal die letzte!

Neste morgen, på Filipstadkaia, startet Magne's tomatsupperøde velvilligst og blåste vestover til Sandvika med arrogant hjemlengsel. I skrivende stund kan ikke ses annen grunn til tullballet enn at kjerra demonstrativt IKKE ville på fest!

Det verste er at Magne's bil er så original flott – og den eneste i bursdags-selskapet med rørstøtfangere så vidt vi kunne se – at den sikkert hadde håvet inn en gedigen utmerkelse.

SISTE: En feil jording ved fordeleren var alt!





La célèbre Renault 8 Gordini, reconnaissable entre toutes, avec ses bandes blanches et sa couleur bleu de France. Elle cédera sa place à la Renault 12, radicalement différente, puisqu'à traction avant.

HEFTIG OG BEGEISTRET –

så det holder er fortsatt 8 Gordini i "fransk blå", fire gule lykter og rallystriper.

Det manglet ikke på morsomheter da R8'en så dagens lys sommeren 1962. Designen var radikalt annerledes – fra myke runde linjer til kasseform.

Dauphine solgte som hakka møkk – det ble totalt produsert 2 252 267 eksemplarer, dvs. dobbelt så mange som 4CV'en. R8, eller prosjekt 113 som senere skulle få betegnelsen 8, var naturligvis på tegnebordet allerede midt på 50-tallet.

Før den siste verdenskrigen, Louis Renault bygde mange typer kjøretøyer: lokomotiver, båter, fly, turistbusser, lastebiler og mengder av ulike personbiler. Det var biler for de rike og biler for de fattige, alle kunne kjøre i en Renault. Til og med på landet kunne bøndene kjøre Renault traktorer.

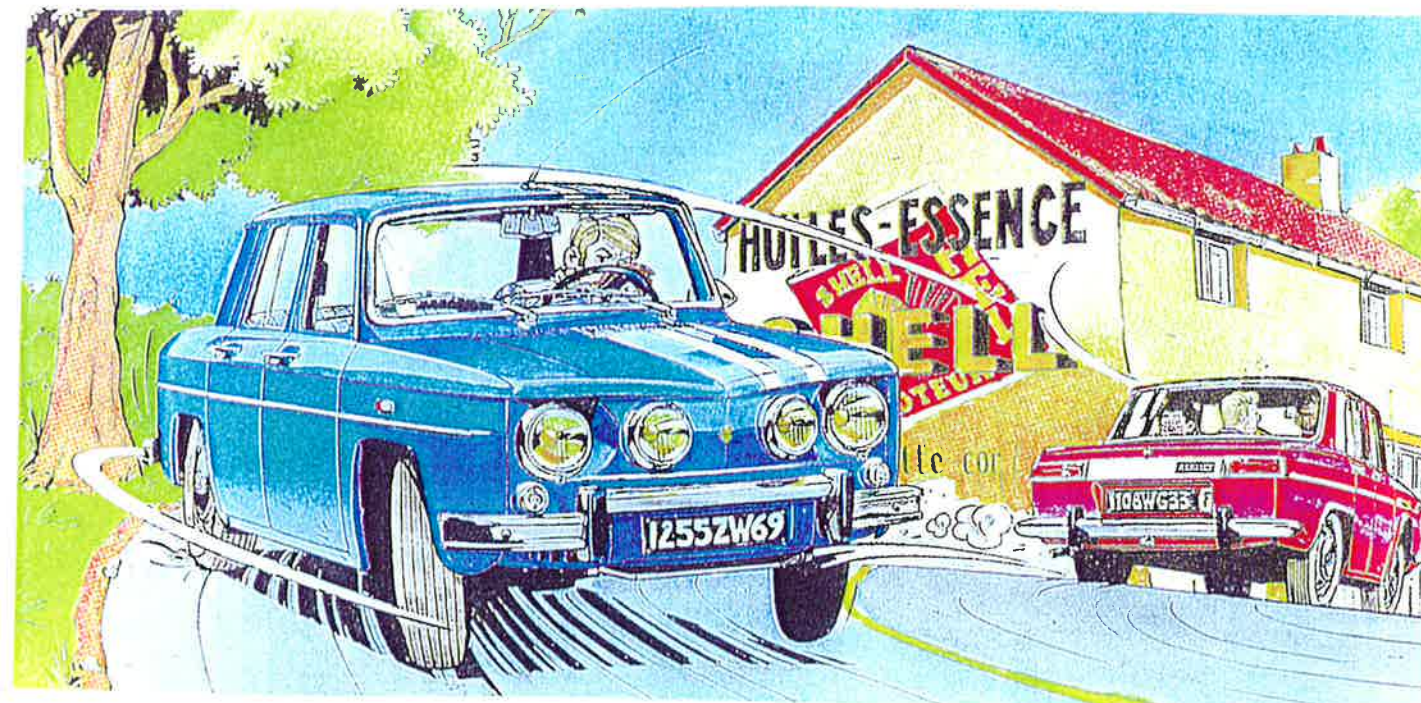
Tiden var inne for en litt større personbil og utviklingsavdelingen satte i gang Prototypene falt ikke i smak hos daværende Renault president Pierre Dreyfus. Utviklingsavdelingen prøvde å lage en ny og bedre Dauphine, men fikk nei. Her skulle lages noe virkelig nytt.

Philippe Charbonneaux, en uavhengig stylist, overtok prosjekt 113 som skulle senere bli R8. Han jobbet tett med utviklingsavdelingen og samme team skulle senere modifisere R8 for å få til R10, først med runde lykter og senere med firkantet lykter.

Renault 8 kom i salg i 1962 og ble gradvis en suksess. Det ble bygget flere varianter som strakk seg fra R8 med 46 hk til R8 Gordini med dobbelt så mange hestekrefter. I løpet av mindre enn 10 år ble R8 og R10 til legender.

Juni 1962

Presentasjon av Renault 8 som kalles helt enkelt R8. Bilen presenteres i Spania. Motoren og radiatoren har byttet plass sammenlignet med Dauphine. Motoren som er på 956 cm3 bygges på fabrikken i Cléon. Navnet er Sierra 950. R8 blir den første masseprodusert bil med bremseskiver på alle hjulene.



Salon de Paris 1962

Allerede fra første utstillingsdag kan R8 leveres med automatkasse. Automaten styres ikke av en stang men av knapper som er plassert på dashbord.

Februar 1964

R8 leveres som "normal" utgave med 956 cm3 og 3-eller 4-trinns girkasse, samt automatkasse. Den leveres også som R8 Major med 1108 cm3 motor. På noen markeder, bl.a. på de britiske øyene blir bilen kalt 1100. Major'en er mer luksuriøs og motorsterk.

Oktober 1964

Presentasjon av R8 Gordini på årets Salon de Paris. R8 leveres med nye ribbete støtfangere.

Juli 1965

Presentasjon av R10 som er basert på en modifisert utgave av R8 Major som deretter erstattes. Den første utgave har runde lykter, bilen er 12 cm lengre foran og 7 cm bak.

Oktober 1967

R8 Major dukker opp igjen med 1100 cm3 motor. R10 får firkantet hovedlykter og nye baklykter.

1968

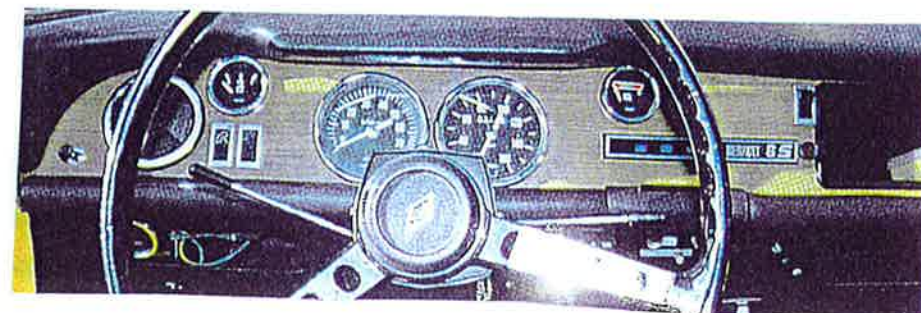
Som følge av suksessen til R8 Gordini med 4 lykter i fronten, lanserer fabrikken en R8S utgave som ligner originalen, men med en 60 hk motor. Samme som i Caravelle og en litt vennligere pris. Alle disse biler lakkeres i flott gulfarge.

Oktober 1969

R10 får en 1300cm3 motor isteden for 1100. Det er motoren som sitter i R12.

1970

R8 Gordini går ut av produksjonen. R8S avslutter sin karriere året etter, samtidig med R10.



Forts. side 10

40 CV – 75 årig verdensrekordholder

Renaults gjenoppbygde rekordvogn er blitt en favoritt hvor den enn viser seg – som her på Goodwood. (Foto: Ivar Engerud)



Da 40CV ble introdusert i 1921 representerte den det ypperste av ytelse og luksus i hele bilmarkedet. Akselavstanden var på hele 3,75 meter – en meter lenger enn på en normal bil. Bare chassiset kostet hele 45.000 FF, og karosseriene var store og spesialbygde fra de beste karosserimakerne. Det hele ble drevet frem av en kraftig 9,1 liters seks-sylindret motor. Den var kort og godt veiens dronning på begynnelsen av 20-tallet.

Frankrike var på mange måter bilsporens vugge, og i 1923 skapte de det som skulle bli kanskje det mest magiske og prestisjefylte løp i historien: 24 timers løpet ved Le Mans. Året etter åpnet autodromen Monthlery like syd for Paris. Med sine enorme doserte svinger var den som skapt for å utfordre hastighetsrekordene fra Brooklands i England. Med denne fasiliteten like ved fabrikken, ville Renault kjøre et rekordforsøk på 24 timer med en spesialbygd åpen fireseaters 40CV våren 1925. I juni klarte forene Garfield og Plessier å kjøre et helt døgn med en snitthastighet på 141 km/t – til tross for store problemer med kjølingen.

I England drev imidlertid Bentley med bilsportslige øvelser – oppmuntret av blant annet seier på Le Mans i 1924. Da de høsten 1925 hevet rekorden med hele 15 km/t, bestemte Renault seg for å slå tilbake med en spesialkonstruert enseter med kunstlærkarosseri for å spare vekt. Den lange, lave og slanke kupeen hadde en smal frontrute med kun 12 cm høyde på midten. Den var et fryktinngytende monster som allikevel velde over to tonn!

Ved siden av de tekniske løsningene på selve bilen, la man mye større vekt på å få ned stopptidene slik at det ble mest mulig kjøretid. Dekkskiftene, som måtte gjennomføres hver time, ble besorget av åtte mann. Tre stykker fylte bensintanken, en kontrollerte vannet, en kon-

trollerte oljen, og sistemann hadde totaloversynet med arbeidene. Under forberedelsene gledde man å komme helt ned i 52 sekunders stopp. I gjennomsnitt tapte man totalt omkring 3 minutter i timen inklusive nedbremsing og akselerasjon til topphastighet.

Ingen ting ble overlatt til tilfældighetene når 24-timers rekorden igjen skulle tilbake på franske hender! Under forberedelsene hadde man allerede hevet rekorden over 100 kilometer til 188 km/t. Det var et topptrimmet team som var klar til rekordforsøket i juli 1926. Garfield og Plessier var igjen tapre førere, og denne gang hadde de i tillegg fått med seg Guillon som tredjefører.

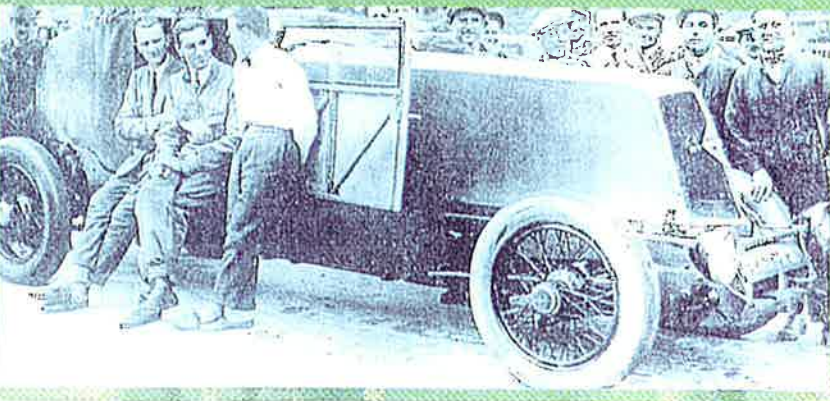
Når klokken stoppet etter 24 timer hadde de tre herrene dundret rundt banen i hele 4.167 kilometer – tilsvarende avstanden fra Paris til Bagdad. Gjennomsnittshastigheten – inklusive alle tekniske stopp underveis – var på hele 173 km/t. Alle tenkelige rekorder fra 1.000 til 4.000 kilometer ble grundig slått. Men viktigst av alt – de hadde kjørt mer enn 500 kilometer lenger enn Bentleys rekord. Bedriften hevet merkets prestisje i flere år fremover.

Til tross for bilens rolle i Renault-historien ble den allikevel senere vraket og tapt for ettertiden. Inntil Renault-museet startet gjenoppbyggingen av en tro kopi bygd på originale 40CV-deler.

Den ble ferdig i tide til å debutere på Goodwood Festival of Speed i England sist sommer. Der var den fantastiske kreasjonen en av de virkelig store publikumsattraksjonene.



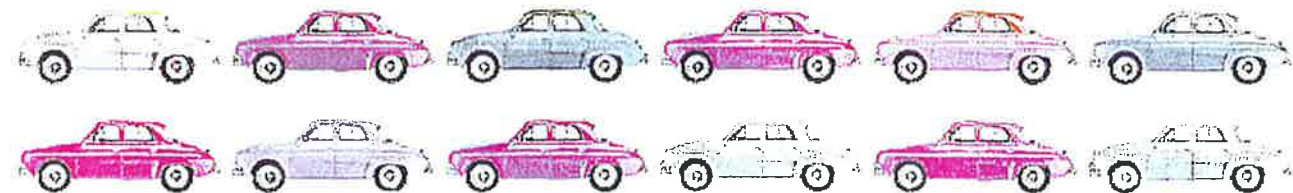
Stolte førere etter 24 timers innsats i juli 1926. Verdensrekorden er et faktum!



avec RENAULT 3-2001



Henry T Black



Also available in black.... of course!

I Canada kan du kjøpe deg en elektrisk Dauphine. Klikker du www.feelgoodcars.com vil få se mange vakre bilder av Dauphine'r tute rundt i Montreal og Toronto. Muntre kreative websider som gir svar på alt og mer til om hvorfor elbil og hvordan du skaffer deg en. Det må være mange Dauphine'r i Canada. Du kan velge farge selv, men det er mulig at omlakking inngår i opplegget. Det er selvsagt ingen overraskelse at det i sin tid rullet mange Renault'er til den franskspråklige delen av Canada, men friskt satset er det av firmaet. Kanskje det er nostalgi som skal til for å selge elbiler. År 1900, da USA arrangerte sin første offisielle internasjonale bilutstilling i Madison Square Garden i New York, var det faktisk flere elbiler utstilt enn biler med "eksplosjonsmotorer". (NAF eier forresten en fullt kjørbar OHIO ELECTRIC fra 1917, og en type ved navn Thomas Edison produserte elbiler som hakka møkk i årevis.) Kanskje CRN skulle gå THINK i næringa?

MOTOR NAFMIX

Elverum Dame-sølv etter kartleserkurs

Damene satte de fleste av herrene på plass i gammelbilkonkurransen Elverumsløpet.

■ I Elverumsløpet gjelder det å komme best ut på idealtid. I tillegg skal deltakerne finne poster hvor bokstaver er oppgitt.

Ingunn Wasa og datteren Tove Møllerbakken var eneste rene kvinneteam, skriver Østlendingen. De kom seg gjennom løpet ved å kjøre feil bare én gang. 27 biler var påmeldt til løpet.

- Dette var skikkelig moro. Hadde jeg hatt mer tid hadde det nok blitt flere løp i år, sier Tove Møllerbakken.

Kvinnene kjørte inn til en andreplass med sin blå Renault Gordini fra 1971. Ingunn Wasa har kjørt i noen løp før, men sammen har de bare kjørt denne gangen - etter at de tok et kartleserkurs sammen i sommer.

Interessen for billøp har de fått fra henholdsvis mann og far, Trond Wasa.



Tove Møllerbakken og Ingunn Wasa deltok i Elverumsløpet i sin gamle Renault. (Foto: Anders Gustavsen, Østlendingen)

Det høljet i bøtter og spann på Brandbu

Den tradisjonelle Åpen Låve-søndagen i oktober har alltid vært velsignet med pent vær, men denne søndagen åpnet himmelens sluser seg – det regnet til og med gjennom taket, men heldigvis ikke en dråpe på korrosjonsmottagelige deler eller biler. Men regnet la ingen demper på verken oppmøte eller aktivitet. Om lag 25 personer myldret rundt i de tre etasjene Låven rommer. Som vanlig "luftet" (og vannet) Ola Støberg sine

Peugeot'er og fylte ytterligere opp med en haug med reservemotorer. Undertegnede dyttet ut sin 16' for clutchskifte og innmontering av 5-tinns girkasse, og frigjorde da plass for ustoppelige Ola. Mange andre bilmerker har også funnet hi i Låven. Ola har eksempelvis også ei sjarmerende Goliath mini-minibuss.

Magne Ludvigsen klarte ikke si nei til et prakteksemplar (?) av en brun Lada 1600 og har dermed supplert sin samling av øst-europeere. Stakkaren har, om ikke det var nok, Wartburg og Trabant fra før. Til og med en Rem-Johan (også øst-europeer sett fra Norge) har han pådratt seg. Familien Finnerud fra Vikersund dyttet inn en kuriositet. Ingen jeg pratet med kunne se hva slags familie den var født inn i da mangel på lykter og emblemer gjorde riskoker'n identitetsløs. Jeg tippet Fiat, men det var før jeg oppdaget at det var energiske Finnerud's som eide den lille blå. Levert som aller-aller første Datsun i Norge. Men det er naturligvis Renault som står i sentrum! Tilgi bladsmøreren denne digresjon. Helt fra Lillesand, og søkklastet med deler, kom medlemmer. De returnerte fornøyd med andre deler.

Mange biler var til salgs, minst tre 5'ere, både 20' og 30' samt en gressgrønn 16' hadde salgsplakater i ruta. Regnet dempet nok bilhandelen, men stimulerte i det minste vaffelpressa til det rødglødende. Henning Jørstad stilte med hverdags-Alpine'n i søla. Hans andre Alpine 110'en ble portrettert i forrige nummer av finbladet Veteran med frekt forsidebilde i dyptrykk. Henning er nå like utilsnakkelig som en fransk kelner – og vi andre er dårlig skjult misunnelig. Fra spøk til alvor: Skaff dere om mulig bladet !

Knut Nøkleby gjør en heroisk maratoninnsats hver gang Låvedørene står på vidt gap. Kaffen er klar og vaflene varme når de første innfinner seg, og midt på dagen bærer den digre gårdsplassen mildt sagt preg av kaos. Det krever nemlig mer enn øyemål og hiv og hoi når dusinvis av mer eller mindre selvgående doninger skal stables. Logistikk heter visst det på nymoderne.

Låven er CRN's største ressurs og samlingsplass for folk og biler. La oss forvalte Låven (og be til mulige høyere makter) slik at vi ikke blir oppsagt. Det vil bety krise ikke bare for de som har doninger til oppbevaring og modning i det gamle potetpakkeriet, men også for delelageret som medlemmer i hele landet rettmessig skal nyte godt av. Heldigvis er det intet som tyder på dette, men bare tanken medfører akutt behov for valium.

Vel møtt til våren på Låven. Ekstra hyggelig vil det være om dere som bor fjernt fra Brandbu på Hadeland tar turen til Mekka.

P.S. Hvis du lurer på hvilken bil som i sin tid fikk tilnavnet Rem-Johan kan du fortsette å lure !



Kjøp en da vel ?



Renault Colorale 1953 som Magne har dratt til Låven – slik at den nesten identiske Prairie han har ikke skal føle seg ensom. Den dagen denne blir registrert skal jeg spise en alpelue !



Blanda drops klar for vinterhi. Goliath'en er Ola's festlige urminibuss funnet i California.



Kontakt Knut Nøkleby. Står på Brandbu.

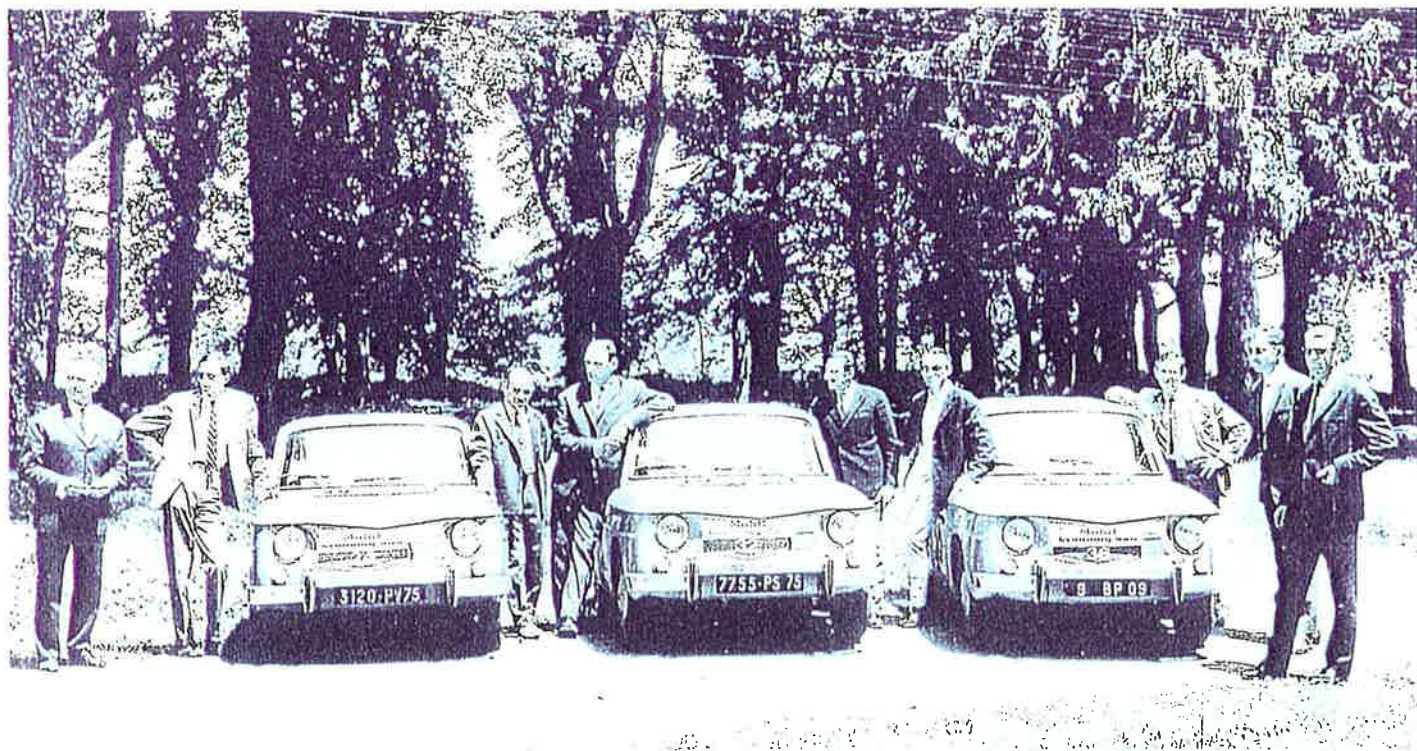


1960 DATSUN BLUEBIRD

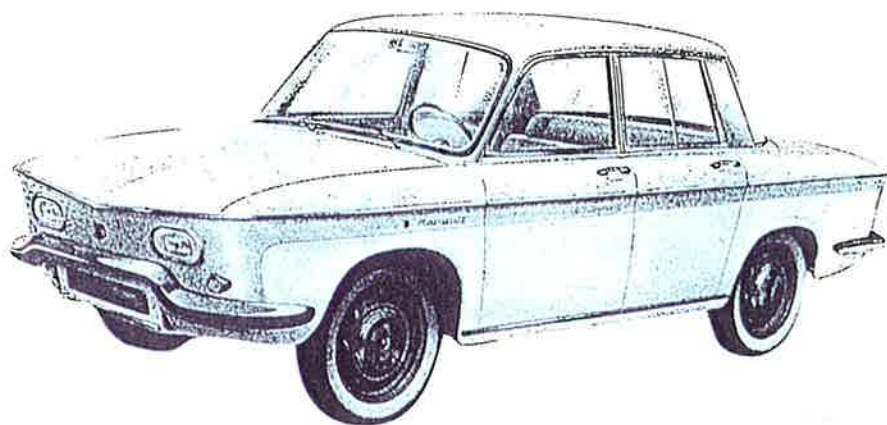
Det er selvsagt med nød og neppe vi omtaler japanske biler i Bulletin, men ingen regel uten unntak. Familien Finnerud i Vikersund er ustoppelig når det gjelder eldre japanere. Nå har de sikret seg den første Datsun som kom til Norge. Ikke bare til Norge men høyst, høyst sannsynlig også til Europa. Vi snakker om en 1960-modell Datsun Bluebird med en Austin A40 motor på 1198 kubikk under panseret. 14 stk. kom med båt til Tønsberg som returfrakt. Det var skipsrederen selv som måtte kjøpe 14 stk. Finnerud's bil hadde lavest chassisnummer, og har de siste 18 årene stått stille i Bergen. Utrolig nok er bilen ikke rusten og ellers hel ved. Ytterligere to av de 14 har overlevd. De eies av hhv. Teknisk Museum og Nissan Norge.

JE NE VOIS QU'ELLE !

Fram med ordboka
folkens ! Det handler
om økonomiløp selv om
kara ser ut som de har
solgt smør og ikke fått
betalt.
(Roy, du konkurrerte
kanskje mot slipskara?)



Le Mobil Economy Run autrichien s'est disputé sur 1 500 km, du 10 au 12 juin 1964. Comme le montre cette photo, les Renault 8 s'y sont couvertes de gloire. Sur les trois engagées, l'une s'est classée première et les deux autres dans les cinq premiers de leur catégorie. Les R8 Gordini ont été d'exceptionnelles machines pour pilote débutants. Pour preuve, ci-dessous, Wumbergue en course de cote et Jarier en circuit.



Depuis 1962, la relève est déjà là, sous la forme de la R8, à laquelle la Régie a pensé depuis 1958.



Renault-biler selges gunstig til medlemmer av CRN:

90 Renault Espace 2,0 TXE 4X4 (firehjulstrekk), 7-seter, aircon, 2x soltak
94/95 Renault 19, 1,9 RN, 4-dørs, soltak, servo, airbag, rød, 90.000km.
98 Renault Twingo, cabriocoach (stort soltak), blållilla, 53.000km.
98 Renault Scenic Stasjonsvogn 1,6RN, hvit, 68.000km
Priser er ferdig prutet, som de står, eks. reg. avgift. Ta kontakt med Svend på 67139990 dagtid

kr. 69.000
kr. 53.000,-
kr. 79.000,- (inkl. reg.)
kr. 129.000,-



Som mange vet er formann Dahle bilselger på heltid. Bilene står derav hos Bærum Bilsenter på Rud ved Sandvika.

Paris kaller ! RETROMOBILE – veteranbilens svar på Moulin Rouge – åpner fredag 8. februar og stenger søndag 17. februar. Hermed advart !

Årsberetning for

CLUB RENAULT NORVEGE

2001

Styret har i perioden bestått av:

Formann	Svend Dahle
Nestformann	Magne Ludvigsen
Kasserer	Olaf Danielsen
Redaktør	Egil Otter
Varamedlem	Roy Bjørndalen

I tillegg har CRN hatt følgende kontaktpersoner

Materialforvalter	Jan Ujke
Fadder Pub Goulette	Svein Erik Arnesen
LMK	Olaf Danielsen og Halvard Nyland
Motormuseet	Jon Nørheim

Utsendelser: Redaktør Otter jobber med sin femte bulletin for året

LMK: Samarbeidet går knirkefritt. D.v.s. liten kontakt

Medlemsstatus: Det er blitt registrert rett over to hundre betalende medlemmer. Det er en tilbakegang i forhold til klubbåret 2000. Dette skyldes opprenskning av "gratispassasjerer" som ikke hadde betalt tidligere år.

Arrangementer: - Låvedugnad på Brandbu 21.04.01, hvor delelageret fikk nye hyller
- Vårtreff på Brandbu 22.04.01, med godt oppmøte
- Årstreff på Viubråten, Hareslua (1.-3. juni. 01) som fam. Nøkleby og hjelpere ordnet.
- Pub Goulette og en større delegasjon til Skandinavisk møte Danmark
- 9 norske Renault 4'ere til 40-årsdagen i Nederland
- Treff til tusen, nå ett nesten 100% CRN-arrangement i September
- Høsttreff 7. oktober på Brandbu

Økonomi: Pr. 01.11.01 har klubben innestående kr. 36.768,- på konto. I tillegg har CRN en overskuddskonto fra treff tidligere som innen utgang år 2001 vil bli overført til hovedkonto (Kr. 12.585,-)
Klubbens økonomi virker sund. Regnskap vedlagt. Klubben har gått til innkjøp av datamaskin som til neste år skal behandle regnskap + medlemsregister.
Kopi av kassadagbok legges frem til gjennomsyn.

Pub Goulette: Bilens tilstand virker grei, men har en tendens til å slippe igjennom vann til sylindere når den har stått en stund. (inkontinens?) Fadder Svein Erik har lyst til å sette en ny motor i den (en diesel?)

Volvo Norge, avd Renault: Klubbens styre vil takke for den hjelp vi har fått. Videre føler vi at importør og klubb har en gjensidig glede av hverandre.

Delelager: Klubbens lager har fått en voldsom etterfylning av nye og brukte deler i år 2001. Salg av deler gir overskudd. I vår hentet vi 5 laste/varerbillass fra tidligere Møllerud auto på Kirkenær. Meget innholdsrikt på mange godbiter (fra tidlig 60 og oppover. Fjorårets årsmøte etterlyste bedre

Motormuseet: CRN's oppgave har blitt løst på en tilfredstillende måte.

Styret er fornøyd med fremdrift av klubben i perioden som har vært og ønsker å fortsette på tilsvarende måte.

Pkt. 10, A) Under eventuelt ble Dugnad/Vårtreff på Låven på Brandbu lagt til 13-14 april. B) Årstreff 2002 lagt til 1-2 juni. Hvor foreløpig ikke bestemt. C) Treff Til Tusen – TTT forsøkes gjennomført i august/september 2002 i samarbeid med de andre TTT-klubbene. D) Cap to Cap – dvs. kjøre til Cape Town (ja i Sør-Afrika!) med R4 om "noen" år ble seriøst luftet. En prosjektgruppe skal faktisk sysle litt med mulige planer. E) Det vil bli laget klubbmerker for salg til selvkost i stoff som kan syes/limes på caps. Caps vil bli forsøkt sponset/kjøpt av Renault. F) Medlemsliste vil vedlegges Bulletin nr 1/2002.

Egil Otter, 20.11.2001



Referat fra årsmøte i CLUB RENAULT NORVÈGE avholdt 20. november 2001 på Strømmen.

Pkt. 1, 2, 3, 4, Årsmøtet ble åpnet av formann Svend Dahle, de 10 fremmøtte godkjente møteinnkallingen, formannen ble valgt til ordstyrer og Egil Otter ble valgt til referent.

Pkt. 5 og 6, Årsberetning og regnskap ble gjennomgått og godkjent samt flytting av konto fra Posten til Sælbu Sparebank.

Pkt. 7, Nye kontaktpersoner for delelageret ble Knut Nøkleby og Jan Berntsen.

Pkt. 8, Det var ingen innkommende forslag.

Pkt. 9, Formann Dahle og nestformann Ludvigsen ble enstemmig gjenvalgt.



estafette

TIL SALGS

Her er litt ymse fra fjern og nær til salgs. Flere av bilene kan være solgt for lengst, men det er bare å ringe eller klikke deg inn.



Dette prakteksemplaret, nevnte jeg i forrige Bulletin, men uten foto. Kanskje solgt, men det gir Odd Sagland i Sandnes svar på. Tlf. 51 62 55 65

61 RENAULT DAUPHINE.
55' km, rød, Pen bil, kr. 25'
T. 91 91 99 97, ap 382591

Veteranbil

Renault Dauphine -60.
Bra renoveringsobjekt.
Gud ønskas. 0705-61 85 53.

Kommende klassiker
Renault 16 TS 1976 mod.,
153' km, lite rust, går meget
godt, kr. 12 000. T. 334 59 037.
1954 Citroën Normal strøken



Renault Dauphine 1962. Vit, lakklucka. 7.000 mil.
Besiktigad två år framåt. Mycket bra bruksskick, ej rost,
100% riktig. Pris 12.500.-. Renault 15TS -73.
Avställd, helt färdig för bes. Rostfri, bra bruksskick.
Grön metallic, alu fälg. Pris 6.000.-. Tel 060-53 66 35
eller 073-372 83 72 (Sundsbruk).

Renault Dauphine Gordini 1963 R1091. Div jobb,
men körbar, lakklucka. Pris 5.000.-. Tel 0251-510 52.
Tommy Jansson (Älvdalen), e-post tommy@myg-
gans.com



Renault R16 1968. En ägare. Rostfri. Orört fint ori-
ginalskick. Radio, drag. Pris 6.500.-. Tel 070-510 40
15 (Falun).



Renault R1090 Dauphine Veteran - 60.

25 000km, en eier, sort, original skikk, meget pen og velholdt bil, ingen rust.
Selges kr 20 000,- / H.b.o
Tlf. 74 81 36 27, 906 12 637

Ovenstående i sort er en godis.
Kun utrolige 25 000 km. Står
i Nordland med et tilbaketrukket
liv på en låve i Namsos å se til-
bake på stakkars. Første eier
døde dessverre tidlig og der ble
bilen stående. Noen må la bilen
komme til sin rett!



Renault Dauphine 1958 i originalskick, ej körd på
30 år. Grön. 8.400 mil. Pris 8.500.-. Tel 0480-120 07
(Kalmar).

Renault 16TL, TS motor, original, rostlagad, lackad
och oljesprutad varje år. I vår ägo nästan hela tiden.
Pris 10.000.-, frakt kan ordnas. Tel 0271-207 52, 010-
344 28 26, Neimel Norell.

Gul Renault 17 TS 1973 med 100 000 km på
nakken søker ny kjærlig eier. Ring 99744711.



2648 RENAULT 4 SAVANNE 1100 CC 1989
Ko de Fout Peugeot Specialist, Franse imp. zt gatf, NL-
kent. 0115-172763/06-55302398 i www.kodefouw.com



3408 RENAULT 5 TURBO I 1981
Zeer zeldzame staat. 63.000 km! Tel. 035-
6229814/6281065.



1770 RENAULT 10 1967
z.g.st. The Fritz Classiccars 0316-211392.



4461 RENAULT R30 TS 1976
Best. vrij te eig. 26.000 km! f 11.950,- Garage de l'Est -
Vlaardingen 010-4601358 www.delest.nl



4567 RENAULT R8 AUTOMAAT 1970
te eig. 26.000 km, als nw. f 9.950,- Garage De l'Est -
Vlaardingen 010-4601358 www.delest.nl



4979 RENAULT ALPINE A110 1977
94.000 km, zt. fraai VSOCC. Sassenheim Tel. 0252-218980
www.vsocc.nl



5021 RENAULT MONA QUATRE 1933
Vrpr f 19.750,- d.b.h.u.w. met zw. verkeerd in g.st. Nardo
Classic Cars 017-2550849.



5154 RENAULT ALPINE A110 1973
The Gallery Afdeling Brummen ruim 25 jr. een begrip.
150 klassiekers en sportwagens op voorraad. www.aalde-
ring.nl 0575-561055 Arnhemsestraat 47 Brummen



5174 RENAULT 30 TS 1978
Elec. dak, nu interessante prijs! Tel. 0246111007/06-
21503551.



5200 RENAULT ALPINE V6 GT TURBO 1986
170.000 km, orig. NL-auto met onderhoudsht. zt. mooie st
f 29.500,- Tel. 0252-675547.



3072 RENAULT 4 CV
Automobielbedrijf H.J. Vegumst. 020-6231991.



5305 RENAULT A110 ALPINE 1300 1971
f 45.500,- www.groinmeccarcenter.nl 035-6970126.

Dette prektige utvalget finnes i Nederland. Via internett kan du i dag
finne mengder av biler over hele verden. Sjekk: www.novaweb.fr

Renault 4CV	1957	f 14.950,-
Renault R4 L	1970	f 7.950,-
Renault R4 GTL Clan	1989	f 9.950,-
Renault R4 TL 9.600 km	1986	f 12.950,-
Renault R8 Automaat	1970	f 9.950,-
Renault R8	1971	f 9.950,-
Renault R15 TL Coupe	1974	f 10.950,-
Renault R16 TL	1970	f 9.950,-
Renault R16 TX	1977	f 12.950,-
Renault R16 TX	1975	f 13.500,-
Renault R17 TL Automaat	1973	f 12.950,-
Renault Fuego GTS	1981	f 10.950,-
Renault Fuego GTL	1984	f 11.950,-
Renault R30 TS	1975	f 11.950,-
Renault R30 TS - 26.000 km	1976	f 12.950,-

Mye snadder i Nederland. Husk at prisene
er i gulden og må multipliseres med minst 3.



RENAULT R8 TS, año 74, color amarillo, ITV: 03/02.
Precio: 650.000 pts. ☎ 607 43 26 90 (CS)



RENAULT ONDINE, 79.000km reales. Muy original.
Admito cambios.
Precio: 250.000 pts. ☎ 954 16 23 03



RENAULT 8 TS, ITV. Perfecto mecánica.
Precio: consultar. ☎ 97638 62 12



RENAULT 8, año 73, color blanco, ITV: 12/01. AR.
50.000 km reales. Original. Estupendo.
Precio: 285.000 pls. ☎ 941 23 26 01



RENAULT 8, año 66, color verde. AR. Origen. 89.000
km. Buen estado. Extras de la época.
Precio: 225.000 pts. ☎ 958 15 97 53

Kjeder deg på stranda i Spania?
Kjøp bladet AUTOFOTO og
velg og vrak i pesetaspriser.

Vinneren av Årets bil i Europa ble ikke uventet Peugeot 307.

I finalen var den hele 42 poeng foran Renault Laguna

til finalen. Det gjorde heller ikke biler produsert i Japan

Ellers er det verd å merke seg at ingen tyske biler kom med eller Korea (Civic bygges som kjent i England).

1. Peugeot 307 - 286 poeng
2. Renault Laguna - 244
3. Fiat Stilo - 243
4. Mini - 213
5. Honda Civic - 174
6. Citroen C5 - 119
7. Jaguar - 96



1958 Renault Dauphine. Original LHD car with 21KM two owners and totally original I doubt if there can be many have survived as this great fun car and seldom seen..... £3,995

www.spinneg-whenla.net



Renault 4 1975. Besiktigad, körklar. Röd. 13.600 mil. Nästan nya sommar- och vinterdäck, ny fram- och bak-skärm medföljer. Extraljus, fint skick. Pris 10.000,-. Tel 0240-175 99, Bengt (Ludvika).

- 51 Renault Prairie (kjörbar) m/ 53 Prairie delebil. Disse to bilene utfyller hverandre meget bra, og selges til entusiast for den latterlig lave prisen av kr. 7.500,-

- 72 Renault 6 TL, hvit, 1 eier, kjörbar, kun 80.000 km., litt rust under, ellers meget pen selges for kr. 4.000,-. Delebil kan evt. medfølge. gratis lagring av alle bilene frem til våren!!

Kontakt Magne på tlf. 99 00 22 24, 67 56 06 61

- 62 Renault Caravelle cabriolet, hvit og rød, totalt uten rust, i god teknisk stand. Tut og kjör for kr. 50.000,-. Gratis lagring frem til våren! Ring Svend på tlf. 95 20 82 07



Jalta 1966, ryskbyggd V4, luftkyld, Sillet originalskick. Besiktigad. Svensksäld. Många reservdelar. Pris 12.000,-. Tel 0451-229 59, Arne (Villsjö).



RENAULT ALPINE A110 1976. Blue, Dieppe car, 1300s engine, wide body, Gotti's rally seats. Devil exhaust, Webbers, history. £15,000 Berks. (0118) 942 5254. REF: 26730/12

Renault -66 Cabriolet med Hardtop. Bilen är skallad och obes. Lite smått kvar. Medföljer reservdelar och diverse delar. Pris 20.000,-. Tel 070-629 51 14 (Danderyd).

Renault 4CV Affaire 1955. Renoveringsobjekt. Nya skyllar uttagna. Pris 3.000,-. Tel 0480-47 24 23, 070-554 20 79, Lars Harrysson (Kalmar).

Topplöckspackning till Renault, ett flertal modeller: Juvaquatre 1000cc -38-51, Vivaquatre, Coloral 2383cc och 2724cc, Primaquatre -36-51, Vivaquatre och Primaquatre 2120cc -31-36, Monaquatre, Cellaquatre 1463cc -34-36. Tel 0470-77 90 95, Olaf Ljungcrantz (Alvesta).

Renault 16 TL. Original med TS motor. Rostlagad, lackad. Mycket bra skick. En ägare före oss. Många reservdelar följer med. Transport kan diskuteras om behov finnes. Pris 10.000,- eller bud. Tel 070-344 28 26, 0271-207 52, Nelmer Norell.

Renault Caravelle -66. Bil är i bruksskick, obes. Medföljer HT och reservdelar. Pris 20.000,-. Tel 070-629 51 14 (Danderyd).



Renault R8 Major 1965. Nyrenoverad motor nylackad och nybesiktigad u a. En del smått kvar. Pris 13 000,-. Tel 0243-23 42 74, Lennart (Borlänge).

Jogging

Sier Jogging deg noe?
Neste Bulletin gir deg svar!

← TREFF TIL 1000 neste år ??

www.novaweb.fr er perleporten til herligheter i Frankrike.
Her kan du bare klikke inn Renault, eller Alpine, og det ramler ut snesvis av lekkerbiskener. Noe å kose seg med kulda!

60% 150%

et jeux vidéo à

ANNONCES et CATALOGUES

Jean-Jacques BERIGAUD
ACHAT - VENTE **Véhicules Anciens** DEPOT - REPRISE
Tel : 05 55 02 67 61
06 07 98 44 54
Fax : 05 55 02 33 78
La Berthe
87310 SAINT-AUVENT
PRÈS DE LIMOGES

Total des réponses: 63 annonces.



PEUGEOT - 203 Pick-up - 1950 - Prix: 14500 FF / 2211 Euros - 1er modèle, jamais restaurée, très saine, bon fonctionnement (dossier d'entretien), CT OK.



RENAULT - 4 CV - 1951 - Prix: 24500 FF / 3735 Euros - Verte, très saine, très bel état de marche et de présentation, C.G. CT OK.



PEUGEOT - 203 familiale - 1954 - Prix: 16500 FF / 2515 Euros - C.Grise, état correct, intérieur et peinture revus, CT OK, 4 pneus neufs



CITROËN - AC4 - 1928 - Prix: 32500 FF / 4955 Euros - berline, 1928, bon état de marche et de présentation, bordeaux/noire



RENAULT - marcadier type Barzoi - - Prix: 105000 FF / 16007 Euros - Rouge, en parfait état de restauration, CT OK, à voir,



RENAULT - Dauphine - 1957 - Prix: 9800 FF / 1494 Euros - 1er modèle, 1957, bleue, roue étoiles, CT OK,



RENAULT - 4 CV - 1956 - Prix: 18000 FF / 2744 Euros - en bon état de marche et de présentation, CT OK,



CADILLAC - Fleewood limousine - 1966 - Prix: 56000 FF / 8537 Euros - Noire, très bon fonctionnement, C.G normale, intérieur gris. "REPRISE ET LIVRAISON POSSIBLE"



RENAULT - Vivastella limousine - 1934 - Prix: 43500 FF / 6632 Euros - 21 cv, 3.5L, 6 cylindres, châssis, moteur et pont entièrement restaurés, C.G normale, très bon fonctionnement, séparation chauffeur, carrosserie très saine d'origine. "REPRISE ET LIVRAISON POSSIBLE"

LIJNENTREKKER:



CRN BULLETIN

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

Nr 5/2001 - 16.årgang. Opplag: 320

CRN, Postboks 60, 1355 Bærum postterminal

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

CRN s kontonummer: 0825 08 48626

Formann: Svend Dahle, Slependsveien 5, 1300 Sandvika, tlf. 67 56 47 57
Nestformann: Magne Ludvigsen, Skolegt. 2, 1350 Lommedalen
Kasserer: Olaf Danielsen, Strindheimvn. 6, 7045 Trondheim, tlf. 73 90 58 76
Styremedlem: Roy Bjørndal, Ursins vei 2 A, 2050 Jessheim, tlf. 63 97 04 27
Redaktør og redaksjonens adresse: CRN Bulletin
Egil Otter, Ribstonvn. 41 E, 0585 Oslo
egil.otter@naf.no

