

CRN *Bulletin* 5/02



I skrivende stund ligger fortsatt snøen tjukk helt nede i Oslo sentrum. Svært uvanlig og tidenes kaos var et faktum som underholdt resten av landet. Bilister i distriktene hånflirte rått. Og det med rette. Det er nesten fælt å si det, men undertegnede liker snøkaos. Det er nesten koselig ! Selv tok jeg en kjøretur ut av byen for å nyte hvite veier med snøen virvlende i hekken. Det ble noen saftige sladder. Er ikke det herlig ? Legge ut rumpa på fast snø og trå til ! Har du en heftig 8 Gordini ? Ja, da vet hva jeg snakker om. Sommeren og høsten var lang og fin. Under årstreffet i Bø skinte sola hele helga og det samme under Skandinavisk Treff i Finland. Undertegnede var i ikke i saunalandet, men hadde derimot moroa av å delta i Lillehammerløpet hvor nær hundre biler stod linet opp i byens berømte Storgate. Ondine`n min var nr. 2 og nøy hyggelig oppmerksomhet – inntil det begynte å pøse ned. Mer kjøring ble det ikke i sommer. 61-modellen bom stille pga. on-the-road USA-ferie i to rom og kjøkken Buick.

Neste sommer kan det skje mye artig: TTT – Treff Til Tusen har 15-års jubileum og det arbeides med å få god gammel TTT-sus over arrangementet.

Går det som vi vil blir det igjen moro ved Lyseren i Enebakk. Moro kan også Fest for franske biler bli. Et etterlengtet treff som noen ildsjeler nå jobber med. Og klubbens Årstreff blir som vanlig et høydepunkt. Kanskje blir det på spennende Røros. Noen av oss bruker vinteren til å pusle videre med planer for å kjøre fra Cape Town i Afrika og hjem med 4'ere. Nysgjerrig? Det er lov. Andre artigheter utaskjærs er Retromobile i Paris og formannens ymt om Renault-treff i Tsjekkia.

Uansett ville planer, gjenstridige forgassere på kjøkkenbordet, rustent bakhjulsoppheng, drømmekjøping på annonsesidene eller tilsvarende entusiasme:

GOD HJUL



BLÅ GULL MED HVITE STRIPER

Med 8 Gordini 1100 innførte Renault i 1964 i realiteten en form for hurtigopplæring av konkurranseførere som utklasset de fleste andre – også de med mye større motorer.

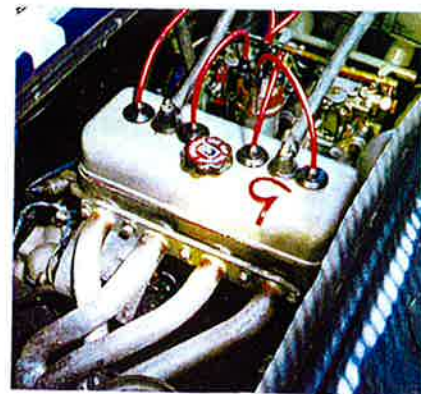


Sjelden vare

Lysten på en 8 Gordini 1100? Du skal visstnok lete lenge etter en original type 1134 i Frankrike, men 1300 motor med typebetegnelse 1135 finnes det flere av. Dette prakteksemplaret står på et museum i den sørfranske byen Lohéac, ikke mange milene fra Le Mans. Det var ganske så vanlig at 1134 ble frisert til 1135, og skal du være sikker må alle identifikasjonsplaketter nøye sjekkes. Også de kan være skiftet. En pen 1100 må du gi om lag 80 000 kroner for der nede.

Baguette magique

4CV 1063 var starten på å utvikle folkelige og populære sportsbiler. Med Dauphine 1093 økte nettopp populariteten og mannen med baguette magique, eller tryllestav direkte oversatt, var naturligvis Amédée Gordini. Han utviklet motorer som rivaliserte med adskillig større sylindervolum. Heldigvis syntes "La Régie" som franskmennene kalte det statlige og antatt tungroddde Renault, at Gordini fremsto som rene tryllekunstneren og lot ham jobbe med R8 som ble presentert i 1962. 1108-kubikkeren ble foret med to Solex 40 PMH og et spesialtilpasset eksosanlegg. Resultatet ble 95 hester ved 6500 omdreininger. Som de fleste vet hadde 8'ern skivebremses på alle hjul som standard og helsynkronisert kasse. Dette måtte bli rått og rått ble det!



Å kjøre til Finland på Skandinavisk Renault-Treff er lenger enn langt, men alltid hyggelig. Dypt inne i skogen møter man de verste entusiastene, alltid positive til å kjøre langt for å treffe åndsfrender i skikkelig sosial forbrødring.

Jeg dro østover onsdag morgen med JP4'en. I bagasjen lå dessuten visum til Russland. Hvorfor ikke besøke Ivan i samme veiva?

Oslo-Stockholm, en grei etappe før Silja Line fraktet oss til Helsinki. Dernest landeveien til St. Petersburg. Å kjøre JP4 i Russland var pussig. Oppmerksomheten var nær på å forårsake nesten-ulykker i fleng. Antagelig var det jeg som kjørte mest komfortabelt pga. slett veistandard. Så tilbake til vesten og Punkaharju hvor 80 biler var ankommet. Der var også Vidar Nyen, junior Roger og Ole Jonny med datter. Det var m.a.o. ingen stor kontingent fra CRN, men som vanlig hevdet Norja seg i landskampen. 2.plass! Det må skyldes uvanlig sterkt engasjement i andre grener dagen før.....

Lørdagen gikk på finsk vis med sauna og någå attåt. Den ene skrytehistorien slo den neste i hjel og utpå natten (Hvor lenge satt Svend i sauna'en? Red.anm.) ble det beach-party og race mellom en 4 Plein air og JP4! Avreiser er av ulike årsaker alltid tunge, men Ferge til Stockholm måtte nåes samme hva. Mandag ettermiddag var 4'ern tilbake i Bærum etter 200 mil og 97 liter soppa. Herav en tank med elendig russisk 88 oktan, men hva kan man egentlig forvente for 52 kroner.

STOR takk til Club Renault de Finlande for et glimrende og festlig (!) arrangement dypt inne i de tusen sjøers vakre land.

Svend Dahle





DISCRÈTEMENT er det neppe behov for å oversette. Her ser vi spennende spionbilder fra en hemmelig prøvekjøring av prototypen Dauphine. Bildene tipper jeg er tatt om vinteren 1955-56 da karene er godt påkledd og trærne er uten blader.

JULENØTT : Hva slags modell kan nå dette være da ?

Vet du, eller tror du at du vet svaret, så send gjerne et hyggelig julekort eller mail til meg: egil.otter@chello.no

En liten myk julegave blir tilsendt vinneren. 2. premie blir litt mindre, men også myk !



7000 omdreininger

Vi lar prøvekjøreren skildre opplevelsen: Det er med andakt og respekt jeg slipper clutchen og det er ikke til å unngå å se at speedometeret er gradert til 200. Like iøynefallende er de to hvite stripene på panseret som også forteller på millimeteren hvor langt panseret er. Kjekt å vite i tett race ! Smidigheten i motoren merkes med en gang, ingen grunn til legge flatt jern ved første aks. Den reagerer deilig likevel, og turtallet stiger uten tegn til å protestere. Ein liten flørt med 7000 omdreininger gir bare den lyden en ekte Gordini kan gi. Synkroniseringen virker bra, men det er for stor avstand mellom girene, hevder føreren. Og det var vel ikke uten grunn at 1300-motoren i 1966 ble utstyrt med 5-trinns girkasse. Vel førti år senere er det bare å la seg imponere og konstatere at mannen med baguette'n hadde fingre av gull. Eller helst blå gull med hvite striper !



Ah, les bandes blanches sur fond bleu ! Une robe magique qui a empêché de dormir de nombreux amateurs... Certains n'y arrivent d'ailleurs toujours pas !

86 - auto 2000 HORS LÉGE

RETROMOBILE

Paris i februar ? Null grader om natta og sur vind !
Det er med andre ord tid for RETROMOBILE, løksuppe og rødvin !
Frankrikes største innendørs marked for frankofile letere av veterane bildeler åpner som vanlig sine dører
lørdag 8.februar og stenger ikke før søndag 16. februar

Renault Dauphine's electric personality

THE Renault Dauphine is having an electrically powered renaissance thanks to a company in Canada. Feelgood Cars' first candidate is a 1961 Renault Dauphine. The petrol engine is replaced by a fully-electric powerplant and sealed batteries. The Renault features a regenerative braking system that cycles power back into the zero maintenance batteries while the vehicle is slowing.
Ian Clifford from Feelgood recognises

that the Dauphine will never be a 'cross country cruiser' but points out that most people travel short distances in their car. 'After a week, if most of your drives were less than 50 miles, you're a good candidate for our car.'

The Renault will accelerate to 62mph and is capable of covering about 50 miles on a single charge. The car is backed by a year's bumper-to-bumper warranty. More information on Feelgood Cars, visit www.feelgoodcars.com





12. Skandinavisk

Renault-Treff

Finland 28-30 juni.



Norjan Renault-kerhon puheenjohtaja Svend J. Dahle näki kerran työmatkallaan Ranskassa erään Renault-liikkeen pihalla erikoisen auton, jonka hetkessä kuitenkin tunnisti Renaultiksi. Lähinnä siksi, että hän harrastajana tiesi kuinka monta erilaista versiota Renault R 4-mallista eli Tipparellusta on erityisesti aikojen myötä juuri Ranskassa tehty. Tämä on Renault JP (lue "Jeep") 4 vuodelta 1989. Näitä on Car System Style -tehdas Redonissa, Ranskassa tehnyt 1980 -luvulla 400. Tipparellusta on paljon toki jäljellä, mutta pohjalevy on pakettiauto Fourgonette F 6:n, joka on 32 senttiä lyhyempi kuin R 4:ssä. Auto on edelleen vain etuvetoinen ja moottori on malli Vitosen 1,1-litrainen. Kaikista muista Tipparellun erikoisversioista tämä JP 4 eroaa eniten siinä, että autossa on lattiatavalliset. Sen komennot siirtyvät auton etupäässä olevaan vaihteistoon vaijereiden välityksellä. Auton korin ja ovien yläosat ovat muovia ja käärittävissä helposti talteen kauniin ilman sattuessa kohdalle. Niin kävi mm. Pietarissa, jonka kautta Svendin ja Renault-Jeeppin tie Rudista, Norjasta kävi Punkaharjulle.

..... bare skryt fra ende til annen.....



I Nederland har vi tusenvis av åndsfrender. Særlig er 4'ern populær og noen av hadde i fjor gleden av å delta på Europatreffet – ja det kom pinadø to japanere også – for feiringen av 40-åringen. Etter at viraken hadde lagt seg har de gjort en kjempejobb med å legge ut bilder på internett. Vi skimter etpar norske flagg her og der, men kun Trond Hagens blå 4er er avbildet i helfigur. Adressen er

www.renault4.plus.com/articles/40years/arnhemvideo.htm. Som sagt masser av bilder. Ta frem genever'n og surf i vei.

Andre artige adresser er www.renault.pagina.nl som gir det innpass til eksempelvis klubber, forhandlere, arrangementer, tester, blader ++++++. Sjekk også www.abc.se/~katriina og www.gazoline.org som er det franske veteranbladet med samme navn. Massevis av linker, men ta frem ordboka hvis du ikke er stiv i språket.



ÅRSMØTE I CRN 14.11.2002

12 medlemmer inkludert Styret møtte på årsmøtet som ble avholdt på Motormuseet på Strømmen.

-Medlemmene godkjente innkalling, formann Svend Dahle ble valgt til ordstyrer og Egil Otter til referent. Årsberetningen viser at det har blitt sendt ut 4 Bulletin samt dette nr. 5 som julenummer. Separat utsendelse om høsttreffet på Brandbu i september.

-Medlemsmassen er stabil med p.t. 222 medlemmer. Nedgangen fra i fjor skyldes bedre datasystem og utsortering av gratispassasjerer.

-Det har blitt gjennomført Årstreff i juni i Bø i Telemark, to låvetreff på Brandbu hhv. mai og september samt TTT – Treff Til Tusen i august.

-Økonomien er sunn og noe styrket: Innstående på Posten kr. 11684, Sælbu Sparebank Kr. 35 992 og DNB kr 12 005. Kontoene vil bli konsentrert til Sælbu Sparebank.

Klubben har kjøpt inn PC som kasseren disponerer.

-Pub Goelette er i brukbar tilstand, men klubben har kjøpt en R18 dieselmotor som skal monteres inn.

-Klubben har et meget godt forhold til Renault-importøren som yter støtte-medlemskap på kr. 2000 samt er sjenerøse med premieeffekter.

-Delelageret øker stadig i utvalg og omfang, men katalogisering er utfordrende.

-Klubbens forhold til Motormuseet vedr. vakter har blitt løst tilfredsstillende.

-Klubben hadde en glimrende og godt besøkt stand på Autofil-messen i september.

-Valg: Hele styret ble gjenvalgt! Se siste side. Materialforvalter: Jan Berntsen, fadder for Pub G.: Svein Erik Arnesen, LMK-kontakt: Olaf Danielsen og Halvard Nyland, Motormuseet: Trond Hagen.

-Årstreff 2003: Røros er foreslått. Mer om det senere.

-Eventuelt: (nå kom pizzaen) Formannen orienterte om at svenskenes ansvar for Skandinavisk Treff i 2003 er usikkert fordi klubben for tiden er dårlig organisert.

Vi avventer foreløpig og vil se på alt. arrangement hvis aktuelt. Det er mulig at det til sommeren blir en "fest for franske biler" antagelig i Oslo-området. Essensen er kort og godt at alle med gamle franske biler uansett merke møtes til felles hygge og moro. Mer om det senere, men Bjørn Bjerkeshaug følger opp saken.

Styret er fornøyd med fremdriften og aktiviteten i klubben i perioden som har vært og ønsker å fortsette på tilsvarende. 14. november 2002, Svend Dahle.

NÅ ER VI KOMMET TIL 1966 – året da 16'en virkelig slo til.



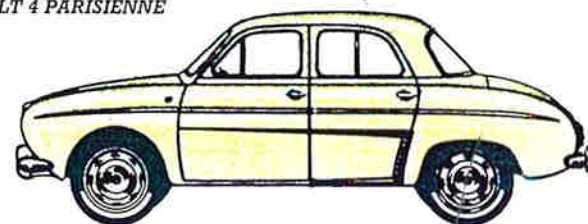
a nouvelle Renault 10 Major qui remplace la R8 Major de l'année précédente.



RENAULT 4



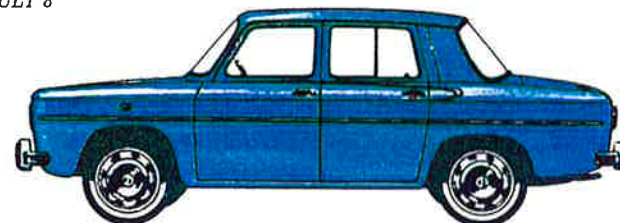
RENAULT 4 PARISIENNE



DAUPHINE GORDINI



RENAULT 8



RENAULT 8 GORDINI

Legg også merke til 4 Parisienne – sjelden vare i dag og neppe noen i Norge (?)



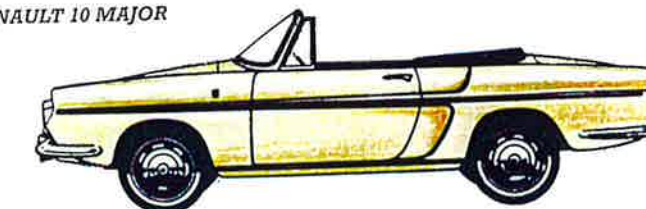
Les Caravelle 1100 "S" – coupé et cabriolet – bénéficient d'un nouveau tableau de bord avec compte-tours. Elles n'ont plus de monogramme "1100" à l'arrière.



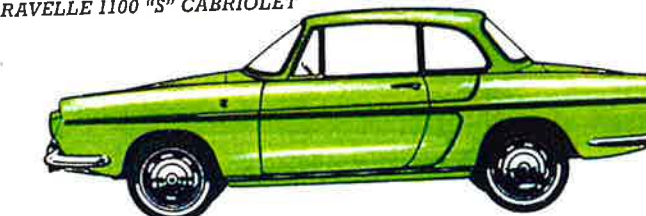
La Renault 16 modèle 1966 ne change pas, mais elle existe maintenant avec deux équipements différents.



RENAULT 10 MAJOR



CARAVELLE 1100 "S" CABRIOLET



CARAVELLE 1100 "S" COUPÉ



RENAULT 16

Ikke hver dag at en heftig 8S avbildes i ærverdige Aftenposten. Bakgrunnen var arrangementet Autoslalom ved Akershus festning i oktober. Det var ikke bare CRN-medlemmet Åge Møllerbakken som brant gummi, Camilla Tandberg freste inntil vinner av både klasse og Kvinneklasse i en Alpine 110 fra 1966 - eiet av Henning Jørstad.

TCAD er landet som har forstått å verdsette Renault ved å forevige 4CV'en på et frimerke. Ifølge den nederlandske teksten ble det første gang gitt ut i 1999 som en hyllest til hundreåringen Renault. Er'e noen som kjenner noen i Posten Norge.....



Deze postzegel is opgestuurd door Guus Jonker. Een bijzondere zegel uit de Republiek Tsjaad. Op de werkelijke zegel staat de Voiturette en op het uitgiftevel de 4cv. Volgens het poststempel is deze zegel in november 1999 uitgegeven. Waarschijnlijk vanwege het 100 jarig bestaan van Renault.



Fransk veteran. Åge Møllerbakken kjørte inn til en fjerdeplass i veteranbilklassen med sin Renault 8S.

FOTO: CORNELIUS POPPE/SCANPIX

Artikkelen er rappet fra NAFs danske søsterorganisasjon FDM.
Kjekt å vite litt hvis noen tenker å starte i Formel 1 (Henning ?)

Det ligger i luften

Tiendedele af sekunder kan være forskjellen mellem succes og fiasko i formel 1. Derfor bruger holdene i motorsportens kongeklasse millioner af kroner på at finpudse bilernes aerodynamik

AF BO CHRISTIAN KOCH
bck@fdm.dk

ILLUSTRATIONER: RENAULT

Lige siden Lotuskonstruktøren Colin Chapman begynte at eksperimentere med vinger på formel 1-biler i slutningen af 60'erne, har aerodynamikken haft like så stor indflydelse på bilernes præstationer som motor og chassis. I dag har næsten alle teams deres egen vindtunnel, hvor ingeniører arbejder i døgndrift for at finpudse de mindste detaljer i bilernes aerodynamik.

Der er to væsentlige men modsatte hensyn at tage i dette arbejde. For det første skal ingeniørerne få bilen til at skabe størst mulig *downforce*, som er udtryk for de lodrette kræfter, som presser bilen mod asfalten. Det opnår man først og fremmest ved hjælp af vinger og formen på de øvrige vandrette flader på bilen.

For det andet skal man konstruere en bil med lavest mulig luftmodstand, og en racerbils præstationer er afhængig af, hvor godt et kompromis mellem *downforce* og luftmodstand, ingeniørerne kan skabe. Det er derfor ikke underligt, at selv de mindste detaljer bliver gjort til genstand for aerodynamiske studier. For eksempel

kan en lille antenne på bilens front koste, hvad der svarer til 10 hk, hvis dens diameter er for stor.

Som en bus

Det ville derfor være nærliggende at forestille sig, at en formel 1-bil har en luftmodstand som et barberblad, men faktisk er den snarere aerodynamisk som en bus. Det skyldes de fritliggende hjul, som skaber masser af turbulens.

En almindelig personbil har en væsentlig lavere luftmodstand, men skaber til gengæld ingen videre *downforce*. Det gør en formel 1-racer derimod. Ved 250 km/t er trykket ned på bilen mere end et ton.

Ingeniørerne prøver alle mulige krumspring for at finde selv den mindste fordel frem for konkurrenterne i det aerodynamiske kapløb. Af og til går de over stregen, og så griber FIA, der laver reglerne i formel 1, ind og sætter en stopper for festlighederne. Sidste år tropede Arrows op i Monaco med ekstra vinger foran på bilernes front. Vingerne fik bilene til at ligne verdens hurtigste vaske-tøjsstativer og blev dømt ulov-

lige på stedet af sikkerhedsmæssige hensyn.

Men ellers er reglementet nogenlunde stabilt, og det er derfor i detaljen, at forbedringerne skal findes. Som en tom-

melfingerregel regner ingeniørerne med at kunne finde mellem fem og ti procent mere *downforce* fra år til år gennem konstante tests i vindtunneler og på banen. □

Husk at Bulletin nylig brakte en liten ordbok om ord og uttrykk i franske bilannonser.



Renault - Vds Frégate 1954, 49.000km origine, très saine. Prix: 3.000 euros. Auto Passion 49 - La Grellière D767 49390 Versailles. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. e-mail: auto-passion-49@wanadoo.fr (C2695)



Renault - Vds Dauphinoise de 1959, CGN, entièrement restaurée, équip 12 volts. Prix: 4.000 euros ou échange petit die Dpt 16. T. 05.45.69.09.99. (C2635)



Renault - Vds 4CV de 1961, mod Sport, coul bleu-ciel, véhicule sain en BE, fonctionne TB, CT OK. Prix: 3.200 euros. Automobiles Anciennes d'Aquitaine. Dpt 24 (Périgueux). T. 05.53.09.67.64 ou 06.11.65.81.55 (sur RDV). (C2682)



Renault - Vds R16 TL de 1970, beige, TBE, 1ère main, 94.000km d'origine, CT OK. Prix: 2.700 euros. Automobiles Anciennes d'Aquitaine. Dpt 24 (Périgueux). T. 05.53.09.67.64 ou 06.11.65.81.55 (C2632)



Renault - Vds R16 TX de 1975, BE, 120.000km, bleu métal, tonée au garage. Prix: 15.000F. Dpt 75. T. 01.44.26.31.24. (C2651)



Renault - Souffleur de verre vds R4L de 1982 (mod 1983), 94.780km. Prix: 760 euros. Dpt 71 (limite 21 et 89). T. 03.85.79.46.55. (C2792)



Renault - Vds Juva 4 de 1955, verte dauphinoise, vitrée, 4 cv. Prix: 3.800 euros. Dpt 74. T. 04.50.46.69.69 (BUR) ou 06.76.99.93.65 ou 06.13.41.09.74. (C2671)



Renault - Vds Dauphine coupé sport de 1959, moteur Gordini, boîte 4, freins à disques, 12 V, roues 13p, compteur 160km/h. Prix: 6.800 euros. Dpt 13. T. 04.42.40.38.18. (C2670)



Renault - Vds Dauphine de 1962, moteur 9.000km, freins, échappement TBE, peinture 7 ans, CGN, très saine, à voir. Prix: 2.210 euros. Dpt 86. T. 06.83.05.19.45. (C2618)



Renault - Vds 2 R17 TS et TL de 1972, blanche et bleu, TBE d'origine, respectivement 35.000F et 15.000F à débattre. Dpt 83. T. 06.83.25.65.66 (ttes H). (C2598)



Renault - Vds R20 TL de 1976, état except int ext, méca strictement origine, 2è main, rev + pneus AV 1.000km, 137.000km gar méca idem R16 TX, CT OK. Prix: 1.000 euros. Dpt 28. T. 02.37.24.97.18 ou 06.03.37.97.38. (C2767)



Renault - Vds R5 GT turbo de 1985, phase 1, vitres élect, démar résent, 97.000km. 1.600 euros. Dpt 72. T. 02.43.76.29.66. (C2568)



Renault - Vds Juvaquatre break vitré 4 places, de 1951, à restaurer, bonne méca, freins, tôlerie, peint à prévoir + pces, mais sans CG: 760 euros ou échange contre Scooter. Dpt 86. T. 05.49.60.93.98. (C2714)



Renault - Vds 4CV Sport de 1956, avec toit ouvrant, 75.000km, TBE, CT OK. Prix: 3.800 euros (25.000F). Auto Rétro du Dauphiné. 38110 St-Didier-de-la-Tour. Tél/fax: 04.37.05.20.45. (C2680)



Renault - Vds Renault 4CV 1959, restaurée du châssis et moteur, très belle, expertisée. Prix: 4.800 euros. Auto Passion 49 - La Grellière D767 49390 Vernantes. T. 02.41.51.43.08 ou 06.08.05.12.65. e-mail: auto-passion-49@wanadoo.fr (C2694)



Renault - Vds ou échange coupé Rambler 1967, contre Floride, Caravelle en excellent état + moteur pièces, CT 06/2004, pas de frais à prévoir. Dpt 82. T. 05.63.94.50.37. (C2675)



Renault - Vds R17 TL de 1972, TBE, lacures peinture, carrosserie de 14.000F, jantes Dunlop, CT OK. Prix: 2.300 euros. Dpt 86. T. 06.07.97.13.62. (C2715)



Renault - Vds Rodéo 4X4 Sinpar de 1981, 7cv, bâche compl neuve, embrayage, neuvs, CGN, très saine, parcourt tt tances. Prix: 2.500 euros. Dpt 73. T. 04.79.85.24. 06.37.64.66.75. (C2646)



Renault - Vds Fuego 2L GTX de 1982, 1ère main, 152.1 état exceptionnel + 4 roues neige. Prix: 1.100 euros. Acier. Dpt 68. T. 03.89.71.03.89 ou 06.62.28.80.44. (C2712)



Renault - Vds Prairie Colorale pick-up de 1953, CGN, 1 2000, peint, pneus, frein, neuvs, coul bordeaux 2 tons à 1 cplte pour pièces avec CG. Prix: 5.500 euros. Dpt 04.70.20.17.41. (C2801)



Renault - Vds Dauphine de 1958, 2 modèles, restau anci 1 noire: 3.000 euros + une rouge: 2.000 euros. Label d'époque, 67600 Sélestat. T. 03.88.82.97.56. Label auto.com (C2572)



Renault - Vds Floride cabriolet 1960, hard-top, complète nante, capote, peinture à refaire, bonne sellerie, p échange. Prix: 2.800 euros. Dpt 94. T. 06.63.01.19.52. (C2680)



Renault - Vds R12 de 1969, état d'origine excepti 65.000km, int simili cuir noir, comme nf: 1.800 euros. C T. 06.08.09.59.48. (C2504)



Renault - Vds R12 TS réplique de Gordini de 1973, 1è peint, embrayage, neuvs, CGN, très saine, parcourt tt tances. Prix: 2.500 euros. Dpt 73. T. 04.79.85.24. 06.37.64.66.75. (C2646)



Renault - Vds Fuego 2L GTX de 1982, 1ère main, 152.1 état exceptionnel + 4 roues neige. Prix: 1.100 euros. Acier. Dpt 68. T. 03.89.71.03.89 ou 06.62.28.80.44. (C2712)



Renault - Vds JP4 de 1988, TBE, 56.000km d'origine. Dpt 42. T. 04.74.64.17.20. (C2638)

Denne JP4 må beskrives som heftig og begeist Sjekkebil !

Har du lyst har du LÅVE !



Kasserer Olaf Danielsen hadde tatt en sydentur for å inspisere fasilitetene.

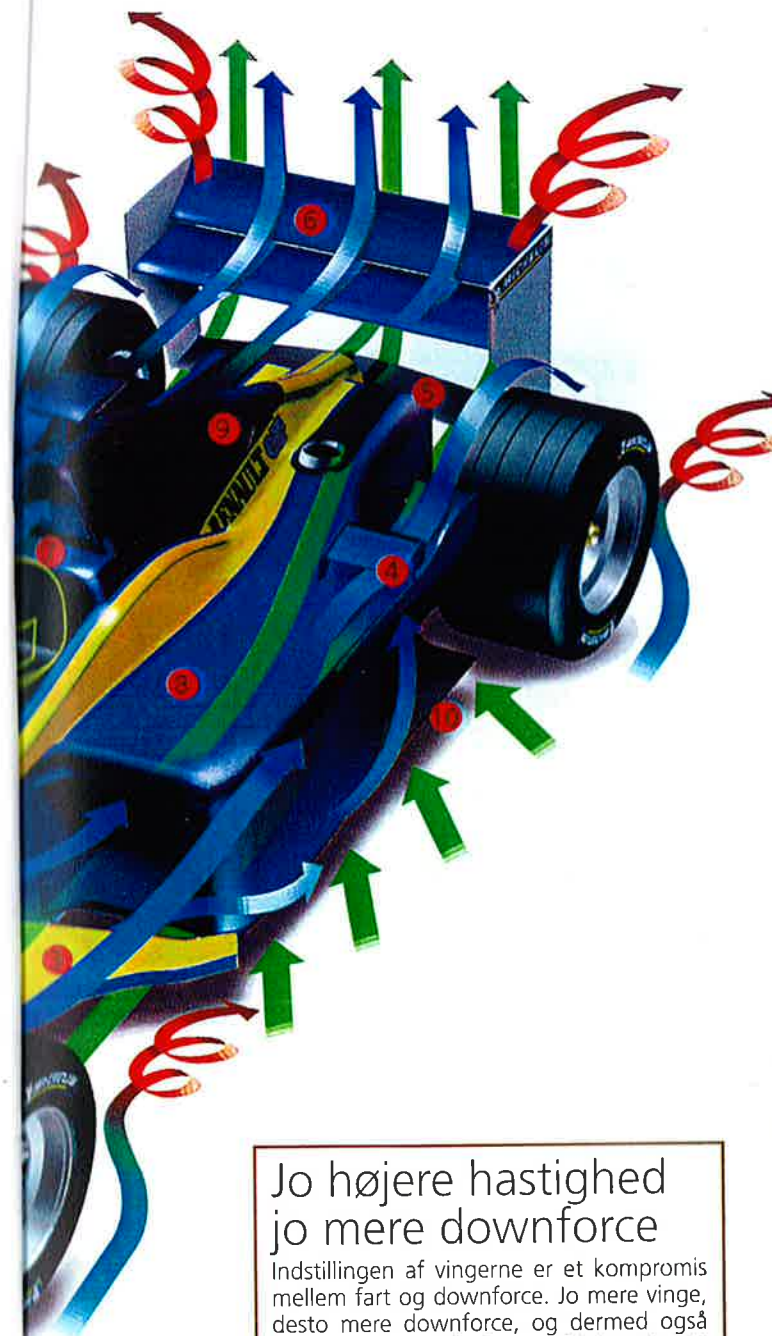


Siste søndagen i september var det igjen åpen LÅVE på Brandbu – landets navle for CRN-medlemmer og skapentusiaster som vil titte. Noe de er hjertelig velkomne til. Låven er jo også hi for snesvis av udda doninger. Noen overvintrer hele året – år etter år. Ikke minst drar både formann og nestformann en masse østeuropeisk ræl over dørstokken. Neida, ikke ille ment, mer for å beskrive det morsomme mangfold som finnes i klubben. Gammelbilentusiaster har kun en hensikt, nemlig å det moro med bil. Om bilen heter Wartburg, Röver, Citroën eller DAF er egentlig uinteressant.



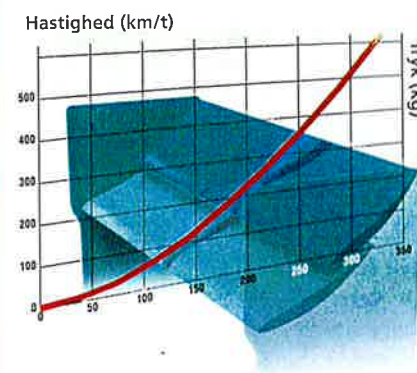
Som vanlig var vi velsignet med Godvær, og noen biler ble solgt eller nesten solgt. Sjefsmekaniker Berntsen kunne til og med tilby en ny Laguna på franske skilter. Det dukket også opp en ny-importert Spider som kunne erverves for 350 lapper. Ellers fantes det nok av "prosjekter" til gi-bort-pris. Fuego, 4 og 5'ere, 8 og 12. Mye moro for de nevenyttige med sveiseapparat.

Om lag 75 personer var innom i "vårværet" og noen dro hjem med akkurat de delene som manglet. Det er virkelig moro når noen finner en etterlengtet del eller karosseriplate på lageret. Til våren er det ny sjanse.



Jo høyere hastighet jo mere downforce

Indstillingen af vingerne er et kompromis mellem fart og downforce. Jo mere vinge, desto mere downforce, og dermed også høyere hastighet i svingene. Det sænker til gengæld hastigheten på de lige stræk, hvor vingen giver høyere luftmodstand. Det er fordi, downforcen stiger proportionalt med hastigheten, som grafen viser.



Det er her, det gælder

Forvinge

Forvingen er med til at presse bilen ned mod jorden. Vingernes profil er populært sagt en omvendt flyvinge. Der er monteret små elementer, som skal lede luftstrømmene væk fra forhjulene, der skaber megen turbulens

Forhjulsophæng

Det nederste hjulophæng har også en vigtig aerodynamisk funktion. Det reducerer, i samspil med bilens høje næseprofil, turbulensen i den luft, der passerer under bilen

Bargeboards

Betegnelsen for de lodrette, bøjede plader bag forhjulene. Deres funktion er at presse luften ind i sidekasserne og under bilen

Småvinger

Inden for reglementet kan konstruktørerne montere forskellige småvinger på bilen. Typisk foran baghjulene, hvor de presser luften forbi hjulene

Diffuser

Diffuseren accelererer luftmolekylerne under bilen. Jo hurtigere, luften ledes ud under bilen, desto større undertryk bliver der skabt - altså mere downforce. Omkring 40 procent af en formel 1-bils downforce skabes af bundens form og diffuseren

Bagvinge

Bagvingen er afgørende for bilens aerodynamik. Selv om der kun må være tre vandrette elementer i vingen, skaber vingen mere end 600 kg downforce ved topfart. Derfor skal konstruktionen være stærk

Luftindtag

Luftindtaget til motoren er designet til at skabe mindst mulig luftmodstand og turbulens

Sidekasser

Sidekasserne øger luftmodstanden, men er et nødvendigt onde, fordi de leder køleluft ind til motor og gearkasse. Overfladen er udformet, så den optimalt leder luften op mod bagvingen

Motorhjel

Motorhjelen dækker hele den bageste del af bilen, og er bygget sammen med luftindtaget. Indtaget skal være smallest for ikke at forstyrre luftstrømmene ned mod bagvingen

Bund

Bunden i en formel 1-bil skal være flad mellem hjulene og skal blandt andet indeholde noget så lavteknologisk som et bræt, der skal begrænse bundens aerodynamiske effektivitet

Her er litt smått og godt å kose seg med på sengekanten. Litt drømmekjøping skader ikke. Vær obs på at noen annonser er månedsgamle, men de er kanskje ikke solgt av den grunn. Ring da vel !



Dette prakteksemplaret ble jeg tipset om under Låvetreffet på Brandbu: TS-modell fra 1974, ekte skinnseter, elektriske vinduer og ditto soltak, og kjørt bare 100 000 km. Pris var 2900 Euro = 20 000 kroner. Bilen stod ikke langt fra



Renault 15 TS 1972. Original. Besiktiget u a till juni -04. 18.000 mil. Pris 11.000,-. Tel 0481-330 18, Göran (Orrrelors).



Renault R4. Avställt i tio år. Går att köra men bör ses över innan den tas i trafik. Pris 2.500,-. Tel 060-58 70 16 (Ankarsvik). E-post mik.tolgren@mail.bip.net



Renault R4 1975. Bruksskick. Veleranförarskrad. Pris 7.000,-, eller bud. Tel 0278-129 39, Marie Larsson (Bollnäs).



Renault 4 1977. Rostig i bakvagnsupphängningen, trasig toppackning annars skaplig. Endast 7.300 mil. Pris 2.000,-. Tel 016-13 84 66, 070-244 37 33 (Eskilstuna).



Renault NN 6 CV 1926. Enda kvarvarande ex. Mycket fin, renoverad till originalskick. Pris över 150.000,- / 16.000 Euro. Ring ägaren Kjell Mårtensson för information, tel 046-29 42 35, 070-247 16 06 (Lund). E-post erik.haugaard@swipnet.se



Renault Dauphine 1962. 10.000 mil. Röd. Besiktigad utan anmärkning. Rostfri, originallack. Går mycket bra, mycket fin originalbil. Pris 19.000,-. Tel 070-303 23 18, Allan Kenttä (Luleå).



Renault Dauphine -58, sollucka. Endast en ägare 1958-02. 3.200 mil. Går mycket bra, originalskick. Nytt batteri och bromsstarngar. 20.000,-



Renault R16 1966. 14.900 mil. Gråvit med blå klädsel. Originalbil toppskick ut/inv. Renoverad för 11.000,- år -99. Ingen rost. Besiktigad till juli -03. Originalhandlingar, verktyg m.m. Pris 25.000,-. Tel 0910-175 99 (Skellefteå).

Frankfurt og tilfældighetene ville at ich skulle omtrent dit i oktober, men da var godisen solgt. Fyren som solgte bilen skrev muntert: Man kann nicht alles haben.

Som annonseklippene viser er det mer å velge i mellom.

DAUPHINE 1962
Birger Tangeland
90 88 36 84

R 12 i full fart med
En eier fra ny i 1977
Rød og 140 000 km
32 78 35 57 Heen

På LÅVEN er vi ikke mer katolske enn at vi slipper til en protestant fra de britiske øyer. Austin'en har kun rullet utrolige 17 000 km, er rustfri og er til salgs for noen få lapper. Jan Berntsen på 91142999 er det bare å ringe til.



Skarpe kontraster, men "haugen" kan sikkert bli bil.



Til våren blir det nok engang frislepp av vårkåte biler og salg av deler på Brandbu. Når får du vite senere, men ta sikte på månedsskiftet april-mai. Gammelbilelskere blomstrer også best om våren. Fyll pungen!

CRN BULLETIN

17. årgang - opplag 250

-er et lite, men hyggelig
blad for medlemmer av
CLUB RENAULT NORVÉGE
Postboks. 60
1355 Bærum postterminal

Kontingent for 2002 er av års-
møtet nov. 2001 satt til kr. 200.
CRN's ktr. 0825 08 48626

Styret er valgt slik:

Formann Svend Dahle,
Slependvn. 5, 1300 Sandvika
T. 67 56 47 57

Nestformann Magne Ludvigsen,
Skolegt. 3, 1350 Lommedalen.
Kasserer Olaf Danielsen, Strind-
Heimvn. 6, 7045 Trondheim.
T. 41200426

Stryemedl. Roy Bjørndalen,
Ursinsvei 2A, 2050 Jessheim,
T. 63 97 04 27

Redaktør av Bulletin: Egil Otter,
Ribstonvn. 41E, 0585 Oslo
T. 22154969 og egil.otter@naf.no



Vidar Nyen og høyst tilstedeværende juniormedlem Roger bor på Finnskogen. Som de tilsendte bilder viser er Roger i "vedskjulet". Å benytte en Estafette til vedskjul er helligbrøde og nesten utilgivelig, men samtidig må det jo medgis at gammelbilen da brukes året rundt !

Legg også merke til den provoserende og nonchalante plasserte spaden, men naboen er kanskje glad for at noen av Vidar's biler ikke synes om vinteren.....

