

# CRN BULLETIN 1/03

Godt nyttår til dere alle – i by og bygd, som Gerhardsen antagelig ville ha sagt. Godeste (?) Einar vokste opp med både Juvaquatre, 4CV og Dauphine. Han kunne som statsminister sikkert flottet seg med en Frégate, Men så vidt jeg vet kjørte han verken Renault privat eller som stasbil. Kanskje hadde han ikke engang sertifikat.

Dette blir et aktivt år med mange morsomme arrangement. På siste side kan du se når og hvor. Tradisjonen tro starter vi sesongen med Åpen Låve på Brandbu.

Neste hyggelig treff er helt ny og spennende: Fransk Bil Treff !

Tro det eller ei, men i vinterens mulm og mørke har ”noen” snakket sammen. Idèen om samle alle med dilla på eldre franske biler uansett merke har gjæret lenge og i slutten av mai skal det skje.

Årstreff – på Røros ? – er i skrivende stund ikke i boks. Info kommer !

I juli blir det Nordisk Treff i grannlandet, og jaggu har vi ambisjoner om å gjenføde TTT ved Lyseren i Ytre Enebakk. TTT fyller 15 år i år, og det må feires på tradisjonelt vis. Ikke ved den slags nødløsninger vi har hatt siste tre år. (Til nye medlemmer og de med korttidsminne: Treff Til Tusen er for de med biler inntil 1000 kubikk og eldre enn 30 år.)

Som dere ser er giroen for innbetaling av medlemskontigenten vedlagt. Vi vet at strømregninger i disse dager tynger, men 200 kr. overlever dere alle. Kontigenten har heller ikke i år økt !!

**VIKTIG:** Uansett om dere betaler via internett eller på gammel – måten i bank, MÅ du skrive på medlemsnummeret. Det finner du på vedlagte liste. Hvis ikke, får kasserer Olaf MASSE ekstraarbeid.

Takk for det og fortsatt god vinter. Jeg håper årets første Bulletin gir litt mentalhygiene i sofakroken.

Egil



HUSK VINTERYTØY !!

RENAULT  
30 Jahre

## Lille venn har fylt 30



Så gammel ! Det lyder som en gammel tante som plutselig oppdager at nevøen har kommet til sjels år og alder. Ganske ubemerket har nemlig vår sjarmerende lille venn fylt tredve år. Bestselgeren som i design i bunn og grunn ikke har forandret seg så mye, men likevel vokst fra en troskyldig "damebil" via rå verstingmodeller til dagens enda lekrere Clio. Jo da, 5'ern bærer alderen med stil og popularitet.

Ikke uten grunn lyder den tilnavnet Petit Ami (lille venn) langt utover hjemlandets grenser. Undertegnede fikk allerede i fødselsåret 1972 et litt voldsomt bekjentskap med Petit Ami. Skylden var helt og holdent min. Bussen fra Sarpborg Bilruter vant sammenstøtet både juridisk og fysisk. Ved tilbakelevering til leiebilbyrået i Gøteborg lærte jeg noen minnerike svenske gloser. Nok om det !

Hvorfor så angivelig mange franske damer forelsket seg i R5 kan sikkert diskuteres, men jeg tror at lettelsen over endelig å finne et prisgunstig og elegant alternativ til den kvadratiske og primitive 4'ern var sterkt medvirkende. Etter hvert kom jo machomodeller tøffere enn landminer. Altså noe for enhver smak og nøktern lommebok.

5'ern var ikke på noen måte revolusjonær slik 4'ern i sin tid fremstod. Ei heller banebrytende i sine løsninger og karosseri som storebror 16 var da den ble presentert i 1965, men heller ikke så grusomt kjedelig som 6'ern. Med overhengende fare for å bli ekskludert fra CRN, må jeg kringkaste at jeg aldri har forstått vitsen med 6'ern. Jeg tipper at ideen om 6'ern ble unnfanget under prøvedrikking av Beaujalois. Det er som kjent vin som drikkes samme året druene er høstet. De fleste angrer dagen derpå.

Lille venn ble forløst på Geneve-utstillingen i 1972 med hundrevis av pariserloffer (spør du etter pariserloff i et Boulangerie i Paris skjønner de ikke bæret – det er bare noe vi i nord har funnet på) stikkende ut av bagasjerommet. Tysk motorpresse slaktet bilen og plasserte den bak Autobianchi 112, Fiat 127 og Mini. Kritikken ble tolket som et takk for sist fordi fransk presse tidligere hadde sjikanert Audi 50 sønder og sammen. Renault måtte dessuten se at Fiat 127 ble valgt til Årets Bil i Europa. Imidlertid solgte den treoghalvmeter lange loffen med paraplygir overraskende bra i nettopp Tyskland.

Motoren var velkjent; 845 kubikk og 36 beskjedne gamper. I TL-utgaven satt det 956-motor og 44 noe mer virile gamper. 137 km/t var toppfarten og holdt godt på Pheriferique, den før mange nordmenn traumatiske ringveien i Paris. Bensinforbruket var imponerende lavt og tidspunktet for salgsstarten høsten 1972 var som sendt fra oven: Energikrisen vinteren 72/73 ! Lavt forbruk var gjeldende salgargument nummer én og en tysk motorjournalist var ærlig nok til å skrive at 5'ern eksemplarisk oppfylte mottoet: Sparen beim Fahren und Vernunft ist Triumph !

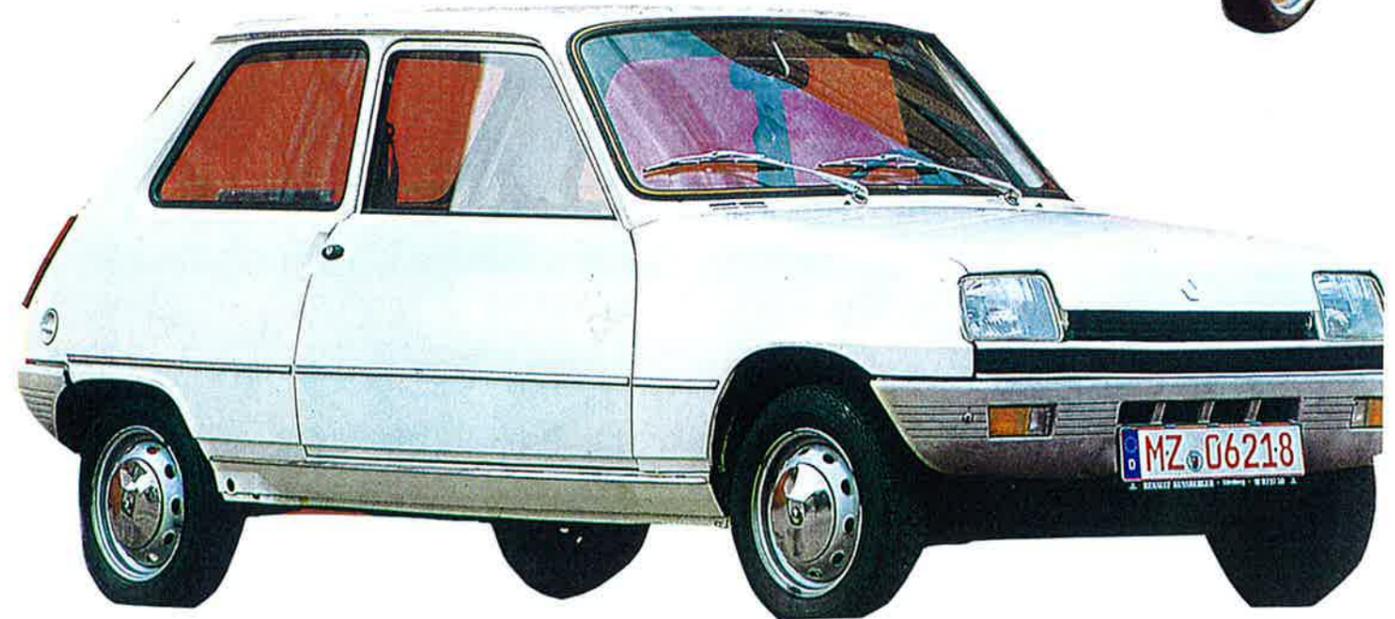
To år senere fyrte Renault opp med LS-utgave og 64 hester under panseret. Og i Spania, ved FASA-fabrikken, hengte de bokstavelig talt på en rompe og kalte den Renault 7. Sjarmerende stygg og knapt nok solgt utenfor Spania. Men ved Dacia-fabrikken i Bulgaria produseres i dette øyeblikk Clio med rompe. Definitiv like teit som 7'ern, men i øst vil de visst ha den slik.

I 1976 begynte den ordentlige moroa: Alpine ! Doble Webere, sportskam og ytterligere 30 hk gjorde susen. Det ble også plass til den 5-tinns girkassa fra 16 TX. Kort sagt en bil med saft og kraft. I 1982 ble det enda livligere da turbo sørget for å "parkere" Golf GTI, XR3 og Ritmo 105 TC. Skikkelig rabiatt ble Petit Ami da "Département Competition Renault Alpine" klinte til med en ladeluftkjølt Garrett-turbo som ga 160 hk ved full blå.

Er du fristet ? Finner du en tippetopp R5 Turbo 2 som ble produsert mellom 1983 og 1986, må du ut med rundt 130 000 kroner. Uansett pris blir det heftig underholdning !

Enkle overlevende syttitalls-femmere får du til vrakpantpris.

Egil O.



# Løpet som drepte Renault

Marcel Renault satset alt i et billøp - og tapte. Brødrene måtte fortsette bilproduksjon uten Marcel.



Marcel Renaults bil på vei fra Paris mot Madrid for den katastrofale ulykken i 1903. Gjennomsnittshastigheten lå over 100 km/t på de dårlige landeveiene.

## Av Rune Korsvoll

Helt siden bilens barndom har kappkjøringfascinererbåde publikum og deltakere. I Europa ble Paris et mekka for billøp. Herfra startet flere store konkurranser med andre europeiske byer som mål. I 1894 ble det første store løpet arrangert med innkomst i Rouen. I årene som fulgte ble det løp som Paris-Amsterdam-Paris, Paris-Berlin, Paris-Wien. Bilene utviklet seg raskt fra trege, hesteløse doninger i 1894 til rene fartsuhyrer.

I 1903 skulle løpet mellom Paris og Madrid komme til å gå over i historien som en katastrofe. På startstreken sto alle datidens stjerner, med Ettore Bugatti, Henry Fournier og brødrene Louis og Marcel Renault i spissen. Med gjennom-

snittshastigheter på godt over 100 km/t på dårlige landeveier, uten sikkerhetstiltak og med hundretusener av tilskuere i og langs veien, utviklet dette seg til å bli et dødsløp. En rekke tilskuere ble regelrett kjørt i hjel, og ifølge rapportene lå brennende bilrask strødd langs veien. Marcel Renault var en av de uheldige og kjørte av veien ganske tidlig etter å ha mistet kontrollen over bilen etter en forbikjøring i høy hastighet. Noen dager seinere, 39 år gammel, døde han av skadene. Hvor mange som døde eller ble skadd i løpet, var det ingen som hadde oversikt over. Resultatet ble uansett slutten for disse by-til-by-løpene. De gjenlevende Renault-brødrene ble ifølge rapportene så nedbrutt at de var på nippet til å selge sin bilfabrikk.

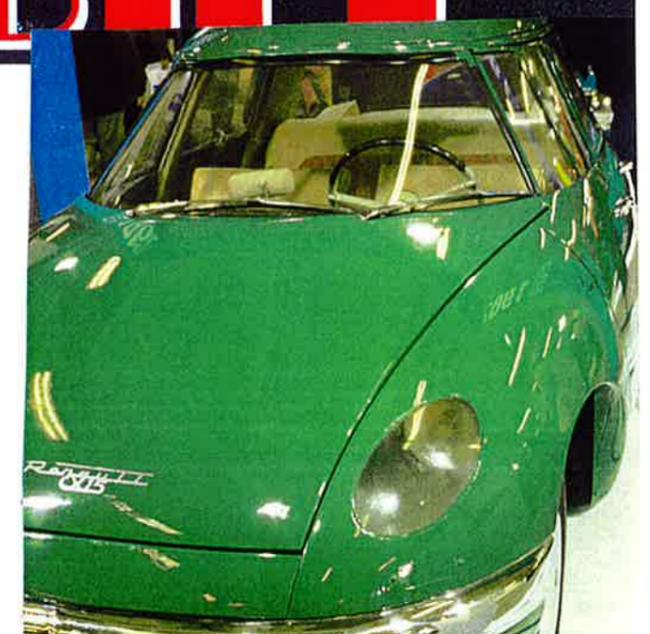


Lykkeligere dager: Louis Renault, Marcel Renault og Paul Hugué i fabrikkens tidligste modeller Dion Quadricycle, Renault 1 CV og Renault 3/4 CV på veien ved Boulogne Billancourt.

**MOTOR**

# RETRO MOBILF

AUTOS-MOTOS  
BATEAUX  
MODELISME



Kvinner, vin og sang er en velbrukt floskel når ferden går til Paris. Sang var det skralt med, men intet mindre enn 5 "CRN-koner eller sambo" ble med til Retromobile. Til sammen ble vi 12 personer som fant februar-Paris en messe verdt.

Over 100 000 besøkere Retro i løpet av en drøy uke. Markedet er digert med ryddige stands, flere er rene butikker med kataloger og nøyaktig oppdeling mellom deler fra Renault, Citroën, Simca, Panhard, Peugeot osv. Alle mulige merkeklubber har flotte utstillinger. Ikke bare generelle merkeklubber, men underklubber eks. Citroën SM. Alpine har selvsagt flott butikk og heftige blankpussede godbiter. Mange biler har ekte patina og historiske konkurransebiler er ikke jukset med. Bugatti'er med ekte bulker sammen med kunstverk fra Delahaye, Delage, Lancia, Talbot, Hotchkis pluss smaskens fra andre land er moro. Hvert år vises rare konseptbiler.

Nøkleby'en fylte sekken med gudene vet hva og risiko for overvekt på flyet. Ola Stødberg kjøpte noe så letthåndterlig som en radiator! Retro er selvfølgelig et Eldorado for modellbiler, bøker og flotte blader for de som ikke gidder å bære stål. Gummigreier type foringer, vindus- og dørlist, støtfangerhorn, mansjetter og lignende finnes nyprodusert i bøtter og spann. Alt i krom er å oppdrive, men gummimatte til gulvet bak i Dauphine, kan du glemme. Den er formstøpt og blir for dyr å lage ble det uttalt flere steder.

Årets spesialutstilling var rekordbiler fra gyllene tider. Her var Campbell's uhyre som touchet 1000 km/t og den første som i 1929 passerte 300 !!!! Renault viste sin lille Filante som Bulletin tidligere har omtalt grundig. Spennende å se de man har sett filmglimt av hele livet.

Nøkleby og "Stødis" er Allerede nevnt; Magne Ludvigsen, Svend Dahle, Roy Pedersen - alle med damer pluss Atle Liaklev og undertegnede utgjorde årets Retro-farere.

**7-16** **FEVRIER 2003**  
**PORTE DE VERSAILLES**  
RETROMOBILE 14, RUE LESAULT - 93500 PANTIN  
www.retromobile.fr



Kari Pedersen fra Halden likte å kjøre metro!

# RENAULT- samleren

Det å samle på modellbiler er ingen uvanlig hobby, men uvanlig blir det når vedkommende bare samler på biler av ett merke, slik som f.eks. Reidar Blindheim gjør.

Tekst: Reidar Bakke  
Foto: Reidar Blindheim



Fra og med blad nr. 2 i 2003 skal vi begynne med en fast modellspalte. Da blir bl.a. Reidar tilknyttet oss som skribent og "kjentmann".

Reidar Blindheim har spesialisert seg på ett bilmerke i samlersammenheng: Renault! (Foto: Reidar Bakke)

let på Renault-biler i mange, mange år, og han "avslører" en imponerende kunnskapsmengde om de forskjellige årganger og modeller. Han er aktiv i samlermiljøet og har gode kontakter både i inn- og utland.



Enhver modellbilsamler må nesten få "vann i munnen" og "tårer i øynene" når han får se denne gedigne samlingen av Renault-modellbiler. Det finnes kanskje de som har enda flere modeller totalt, men ingen, i hvert fall ikke i Norge, har maken til samling som så å si bare omfatter Renault-biler. Mesteparten av modellene er i småskala, men det finnes også mange andre størrelser.

Reidar Blindheim har sam-

I denne delen av Renault-skattkammeret kan vi bl.a. nevne: På øverste hylle en del R-16, deretter R-5 i diverse utførelser R-5L og 5 Alpiner, Maxi Turbo R-5 Turbo I (som er en fullblods racer) og "billigutgaven" R-5 Turbo II. Neste hylle viser R-20 og R-30, og nederst diverse nye Renault-modeller: Megane, Spider, Clio, Saf-rane, samt 2 i "racingklær" fra British Touring Car Championship.



NORSK  
MOTORVETERAN  
10/2002

Her finner vi R-Dauphine. Den turkis-fargede midt på hylle er en Alfa Romeo Dauphine, altså en lisensbygd Renault i Italia. Neste hylle viser R-15 og R-17, deretter R-16 og nederst R-5.

# Nordic Renault Meeting

# 2003

Og vi som lurte på om svenskene ikke skulle klare å organisere Nordisk Treff i år. Så feil kan man ta om søta bror!

**Hvor?** Ganske så langt mot øst i retning Stockholm i åpenbart vakre omgivelser ved berømte Gripsholms Slott. Som dere ser blir mer lagt ut på nettet.

**Når?** 12-13 juli.



Club Renault Sweden and Club 4CV Suède are hosts, just as for 4 years ago. The schedule for the whole week-end is packed, loads of fun for all visitors. Old or young.



## When and Where

The Nordic Renault Meeting will take place 12-13th of July, with the afternoon of the 11th of July as a pre arrival day for those who travel from far away. Saturday the 12th is the big day. Breakfast, lunch and a nice dinner will be served. We also have access to a local bar for you whom like a beer and a chat after dinner.

## Contact and further information

Mats Dahlberg  
Email: mats@plastkonvertering.se  
Tel. day: +46 (0)8 710 01 20  
Tel. evening: +46 (0)8 740 72 92

More information regarding prices and accommodation will be announced on the club home-pages the on 20th of January. Welcome!

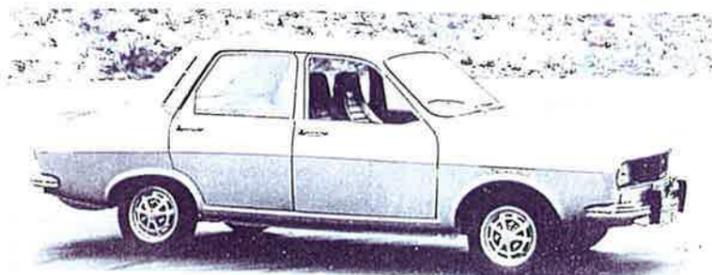
## Meeting entry

Lars Cedlén  
Email: lars.cedlen@bredband.net  
Tel. mobile: +46 (0) 70 647 30 16  
Tel. +46 (0) 8 647 82 61  
Letter: Box 7488, 103 92 Stockholm Sweden  
[www.clubrenaultsverige.com](http://www.clubrenaultsverige.com)  
[www.autosite.se/4cv](http://www.autosite.se/4cv)



Nå er vi kommet frem til 1973 – og stopper vår lille kavalkade nettopp på 30-årsgrensen for å bli definert som veteranbil i avgiftsmessig forstand. Femmer'n er nyfødt og 15/17

og opplever sin storhetstid. 16 selger bra tross at mange konkurrenter kopierer den banebrytende kombiversjonen. Rodeo-modellene ble så vidt jeg vet ikke solgt i Norge.



La nouvelle berline Renault 12 TS.



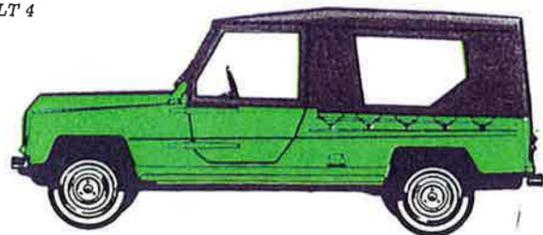
La Renault 15 TL, coach avec roues normales; les jantes de la 15 TL sont identiques à celles de la berline Renault 12.



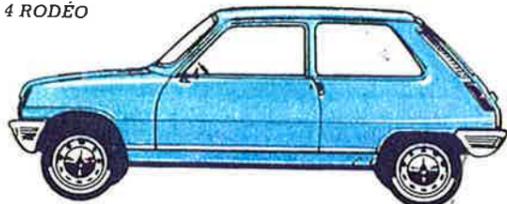
Renault 15 TS, coach qui se distingue de la 15 TL par ses enjoliveurs de roues.



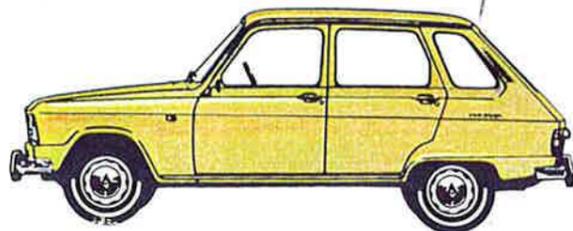
RENAULT 4



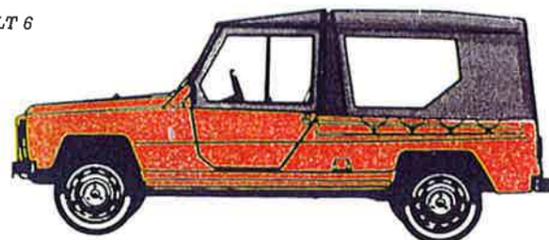
RENAULT 4 RODÉO



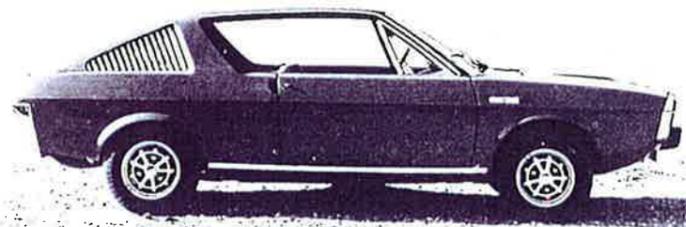
RENAULT 5



RENAULT 6



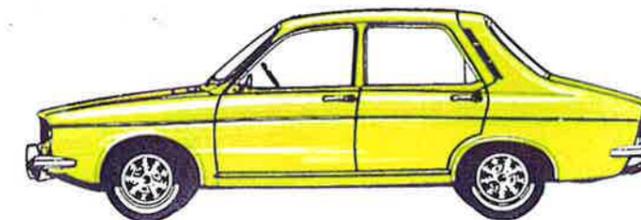
La Renault 17 TL, coupé qui reçoit les enjoliveurs de roues de la 15 TS.



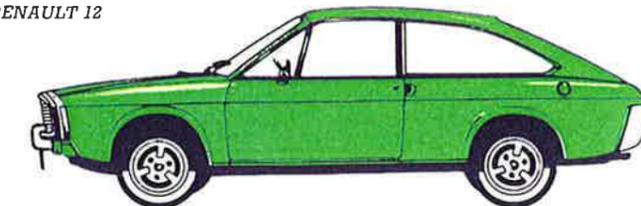
La Renault 17 TS, coupé avec roues de la 12 Gordini.



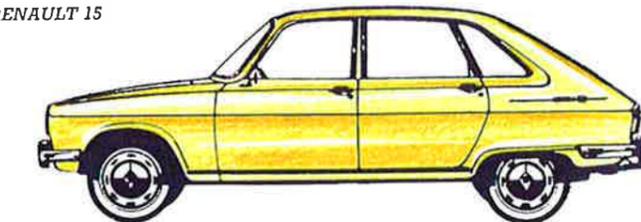
Les Renault 16 et 16 TS sont extérieurement semblables, mis à part les phares à iode supplémentaires de la TS



RENAULT 12



RENAULT 15



RENAULT 16



RENAULT 17



Bildet er antagelig av nyere dato, men uansett forteller den om hvilken liten arbeidshest Juva-quatre var omkring 1950.



Hollender`ne tar`n helt ut ! CRN`s klubblimousine ? Pub har vi jo !



Julenøtta ? Hvem løste juleoppgaven først ? Jo, nøtteknekkeren var **Magnar Lund** i Skjeberg i Østfold ! CRN tar av seg alpelua og gratulerer, - det var nemlig ingen andre som knekte nøtta. Bilen var en Alpine GT4 fra 1964/65. Vi tør tippe at Lotus var forbildet. Likheten er påfallende, men av en eller annen grunn ble bare et fåtall produsert. Skikkelig godbit !





## Monte Carlo – rull ut den røde løperen !

29.januar dro to av "våre" medlemmer i hver sin Alpine i retning Cote d'Azur, champagne, casino og credit cards. Det er minimum av hva man må ha for øye når Monte Carlo Challenge skal utfordres.

Tøft og fristende, men som bildet under viser, deltok bolde nordmenn både med Fregate og 4CV i det ordinære Rally Monte Carlo allerede i 1953. Classic-versjonen var ikke oppfunnet, men hvis ikke kara på bildet hadde kjørt opp løypa hadde neppe våre CRN-kolleger reist av gårde med seier i blikket.

Undertegnede stilte opp på brygga når ekvipasjene skulle kjøre om bord på Kiel-fergen for å forevige innsatsen, men der var ingen Alpine. De 10-12 andre deltagerne med Healy, V4, Amazon, DKW og Porsche var allerede der. Jeg kunne ikke vente lenger – derfor intet avskjedsbilde !

Starten gikk fra Oslo i en 2 liters Renault Frégate. Dette var et relativt ukjent bilmerke i Norden på denne tid, og i et intervju i GøteborgsPosten ble de spurt om de hadde prøvd den på sjøen?

Selv støttet av Autoindustri og Renault-fabrikkens detaljerte bykart, ledsagerbiler gjennom byene med vimpler om dagen og innvendig belysning om natten, skulle det likevel gå galt for laget.

På bildet over er laget kommet til omstarten i Hamburg, der kjørerne politisk eskortert raste mot rødt lys ut av byen. Dette var stor stas og alle ville kjøre denne etappen. Kort tid senere var løpet over for Busch og Mikkelsen. En kjempstor lastebil braste inn i dem bakfra og rev av det ene hjulet. Til alt hell ble ingen skadet. En politimann var vitne til ulykken og laget ble klarert for all skyld. Løpet ble likevel et skikkelig antiklimaks med én ukes ufri-villig opphold i Hamburg som avslutning. Neste år byttet laget til hatt, frakk og Renault 4 CV (under nr. 2 fra høyre), fast bestemt på å nå frem til Middelhavet...



*Kjøkkenredaktørens siste ervervelse: R4 TL – 1980 kjørt 44 000 km. Bilen forlot aldri Isberg på Økern for ca. åtte år siden, ble trillet rett i kjelleren etter service og skifting av opphengskuler. Siden har den stått uforstyrret i et lunt hjørne og samlet støv. Fri for rust, bulkfri og setetrekk gjør den til perle. Mer i neste Bulletin.*



**November 2004 – hvis alt går etter de fortløpige planer – starter noen galinger i 3-4-5 biler på livets lengste biltur - i Cape Town og kjører 16 000 km hjem (oppoverbakke) til Oslo. Med den bilen som proffe guidebøker rangerer som best etter 4WD: Renault 4 – hvis du skulle være i tvil ! Er du seriøst interessert er det bare å si fra, men vær meget obs på at dette er både tidkrevende og kostnads-krevende. 6 uker på minst påregnes og godt preppede biler må sendes ned med båt. Er vi gale ? Ja !!**

## LES PETITES ANNONCES

4 CV berline 700 cm <sup>3</sup> (R 1050)	1917-1919	5 200 €
4 CV Luxe/Sport berline	1950-1953	4 800 €
4 CV Service berline	1953	4 000 €
4 CV Affaires berline	1954-1951	4 300 €
4 CV Sport berline	1954-1951	4 600 €
4 CV Grand Luxe berline	1950-1952	5 800 €
4 CV Grand Luxe découvrable (russe)	1950-1956	9 500 €
Colorale Prisme 14 CV break	1950-1953	2 100 €
Colorale Prisme 11 CV break	1953-1956	2 300 €
Colorale Prisme 4 x 4 break	1951-1956	5 800 €
Colorale Savane break	1950-1956	2 700 €
Frégate Grand Luxe/Amiral berline	1951-1954	4 100 €
Frégate Affaires berline	1953-1955	3 400 €
Frégate Amiral berline 11 CV	1955	3 700 €
Frégate 2 Luxes berline (R 1100)	1956	3 000 €
Frégate Caravelle berline (R 1102)	1957	3 000 €
Frégate Amiral berline 12 CV (R 1103)	1956-1958	4 000 €
Frégate Grand Pavos berline	1956-1958	5 200 €
Frégate Grand Pavos Transilvanie berline	1958	5 500 €
Frégate Transilvanie berline	1959-1960	4 400 €
Frégate berline (boite mécanique)	1959-1960	4 500 €
Domane break	1956-1960	3 000 €
Domane 8 places break	1959-1960	3 400 €
Manoir Transilvanie break	1959-1960	4 300 €
Dauphine berline (jantes "stole")	1956-1957	3 500 €
Dauphine berline 3 vitesses	1958-1961	3 200 €
Dauphine Export berline (R 1094)	1961-1965	3 400 €
Ondre berline (R 1090-A)	1961-1962	3 800 €
Dauphine Automatic berline	1953-1956	2 700 €
Dauphine Gordoli berline	1958-1961	4 500 €
Ondre Gordoli berline	1961-1962	4 600 €
Dauphine Gordoli berline (R 1094)	1963	4 300 €
Dauphine Gordoli berline (R 1095)	1965-1968	4 100 €
Dauphine 1093 berline	1962-1963	7 300 €
Florida coupé	1959-1962	4 600 €
Florida cabriolet - hard top	1959-1962	5 800 €
Florida S cabriolet (R 1131)	1962-1963	6 100 €
Caravelle coupé (R 1131)	1962-1963	4 900 €
Caravelle 1100 coupé	1963-1965	5 200 €
Caravelle 1100 cabriolet	1963-1965	6 700 €
Caravelle 1100 S coupé	1966-1968	6 400 €
Caravelle 1100 S cabriolet	1966-1968	7 600 €
R 3 berline 3 CV (R 1121)	1962	7 200 €
R 4 berline 4 places (R 1120 / R 1123)	1962-1967	1 500 €
R 4 Limousine 6 places	1962	1 800 €
R 4 Limousine 6 places	1963-1967	1 200 €
R 4 Super (R 1122 / R 1124)	1962-1963	2 400 €
R 4 Parisienne 5 CV (R 1123)	1964-1967	2 900 €
R 4 Plain Air coupé	1968-1970	3 500 €
Rodéo 4 (ACL) bâchée	1971-1981	2 700 €
Rodéo 6 (ACL) bâchée	1973-1981	3 000 €
Rodéo 5 (Teilholl) bâchée	1982-1987	2 300 €
R 6 limousine (845 cm <sup>3</sup> )	1969-1979	1 200 €
R 6 TL limousine (1 108 cm <sup>3</sup> )	1971-1980	1 300 €
R 8 berline 5 CV (R 1130)	1962-1967	1 800 €
R 8 Automatic berline 5 CV	1965-1967	1 500 €
R 8 Major berline	1964-1965	2 100 €
R 8 berline 6 CV (R 1132)	1968-1972	1 500 €
R 8 S berline (R 1136)	1969-1971	3 700 €
R 8 Goxi 1100 berline (R 1134)	1965-1966	11 500 €
R 8 Gordoli 1300 berline (R 1135)	1966-1970	12 500 €
R 10 Major berline	1965-1969	1 400 €
R 10 Automatic berline 6 CV	1967-1970	1 200 €
R 10 1300 berline 7 CV (R 1192)	1969-1971	1 500 €
R 12 Gordoli berline (R 1173)	1971-1974	5 200 €
R 15 TL, R 15 GTL coach 7 CV	1972-1979	1 500 €
R 15 TS coach 9 CV	1972-1975	1 800 €
R 17 TL coupé	1972-1976	2 400 €
R 17 TL découvrable	1972-1976	3 000 €
R 17 TS/Gordoli coupé injection	1972-1976	3 700 €
R 17 TS/Gordoli découvrable injection	1972-1976	4 400 €
R 17 TS coupé "restyle" (R 1318)	1976-1978	2 100 €
R 17 TS découvrable "restyle" (R 1328)	1976-1979	2 700 €
R 17 Gordoli découvrable "restyle"	1976-1977	4 000 €
R 16 Super/R 16 TL limousine	1955-1960	2 000 €
R 16 TS limousine	1958-1976	2 400 €
R 16 TL limousine	1974-1980	2 500 €
R 5 L (782 cm <sup>3</sup> ) 3 portes	1972-1975	1 400 €
R 5 TL (956 cm <sup>3</sup> ) 3 portes	1972-1975	1 500 €
R 5 LS 1300 3 portes	1974-1975	1 800 €
R 5 TS 1300 3 portes	1975-1978	1 900 €
R 5 Alana	1976-1981	2 400 €
R 5 Alpine Turbo	1982-1981	2 300 €
R 5 Turbo "client"	1981-1982	18 300 €
R 5 Turbo 2	1983-1985	12 000 €



Renault Floride 1961. Toppskick, helrenoverad på 1990-talet, sufflett och hardtop, 52.000, diverse reservdelar på köpet. Tel 08-582 424 45, 073-695 29 20, Peter (Bro).



Renault Dauphine 1962. Bra bruksskick. Besiktigad och körklar. Liten kul bil. Originalfälgar och diverse delar medföljer. Pris 8.500,-. Nya bromsar och lager. Tel 0371-120 39, Mikael Johansson (Gislaved).



Renault 17TL 1972. Nybesiktigad. Renoverad -93. Dubbla Weber 45 DCOE, extraktor, trimkam. Bra skick. Pris 12.500,- eller bud. Tel 060-12 83 99, Mats Wiklund (Sundsvall).



Renault CV4 1954. Bra objekt eller reservdelar. Pris 5.000,-. Tel 070-303 00 62, M. Karlsson (Hunnebo).



Renault Dauphine ("Kronprinsessa") 1958. En ägare -58-01. Solfucka. 3.000 mil. Originalskick. Går fint. Skall bes. Nytt batteri, bromsslängar. För mer info, ring tel 070-303 00 62, M. Karlsson (Hunnebostrand).



Renault CV4 1958. 4.500 mil? Avslädd i varmgarage sen 1977. Inredning som ny. Ej rost. Säljes eller byles mot förslag. Bud. Tel 0457-360 70, 070-549 44 34, Bosse Ericsson (Ronneby).



Veteranbil! Renault Dauphine -62. Besiktigad, i mycket fint skick. Pris 17.000,-. Tel 0454-521 12 eller 070-438 84 85 (Sölvesborg).

Det er alltid koselig å drømmekjøpe i småannonser – hadde jeg bare bedre råd, plass og tid....er våre vanligste unnskyldninger. Bilene kan være solgt, men med en telefon eller mail er all tvil og spekulasjon unnagjort på et øyeblikk. Listen til venstre viser veiledende prisnivå for tipp topp tilstand i Frankrike. Svenskekrona er gunstig. Euro'en har også falt en del, men har nå ligget stille lenge på 7,35. På neste side finner du et bitte lite utvalg av hva som tilbys. Mange godiser, eksempelvis 4CV DÉCOUVRABLE TIL 9000 euro, eller R4 4x4. Dagsaktuelle salgsannonser finner du bl.a. på [www.gazoline.org](http://www.gazoline.org) eller [www.novaweb.fr](http://www.novaweb.fr)



RENAULT Domaine, 1958, super saine, restaurée, pneus, freins, peinture, sellerie, radiateur, batterie, le tout neuf. (C.G. normale), 30.000 F. Tél (Loire) 04 77 54 55 03 ou 06 80 18 79 56. (Réf. 2-81133C).



RENAULT Juvaquatre, 1957, entièrement restaurée, 4 places, (C.G.), 3.800 €. (Reprise, échange possible). Tél (Essonne) 01 69 52 92 34 ou 06 18 96 31 73. (Réf. 2-79095C).



RENAULT Novaquatre, 1938, moteur, embrayage, pneus, freins, intérieur neuf, 14 CV, freins assistés, part toutes distances, 8.600 €. Tél (Var) 04 94 89 03 69 ou 06 62 14 57 16. (Réf. 2-78315C).



ALPINE V6 Turbo, 1988, blanc nacré, 150.000 km, jantes alu + 4 jantes d'origine, pneus neufs, 11.000 €. Tél (Vienne) 06 99 85 29 78 ou 05 49 61 20 18. (Réf. 2-78069C).



RENAULT Dauphinoise, 1956, (C.G.N.), origine Sarthe, mécanique peinture, freins, échappement et pneus neufs, roule sur toutes distances, 4.000 €. Tél (Sarthe) 02 43 45 97 34 ou 06 86 78 18 6 (Réf. 2-77901C).

**RENAULT CLASSIC CAR CLUB,**

5 Evesham Walk, Sandhurst, Berkshire, GU47 0YU, email: rcccmem@cs.com.

**CLUB ALPINE RENAULT,**

1 Bloomfield Close, Wombourne, Wolverhampton, WV5 8HQ.

**RENAULT OWNERS CLUB,**

89 Queen Elizabeth Drive, Beccles, Suffolk, NR34 9LA, email: membership@renaultownersclub.com.

RENAULT Vivaquatre K29, (sans C.G.), à restaurer, 1.200 €. Tél (Vosges) 06 08 27 82 07. (Réf. 1-47855).

RENAULT Dauphine, 1960, beige, bon état général, 5 CV, 76.000 km d'origine, (C.G. collection), 1.500 €. Tél (Charente-Maritime) 05 46 91 12 58 (HR) ou 06 60 69 77 27 (HB). (Réf. 5-47949).

RENAULT Vivaquatre K2 23, 1935, moteur refait, saine, à restaurer, 1.500 €. Tél (Var) 04 94 76 91 54. (Réf. 1-47905).

RENAULT Floride, 1960, bon état, 2.300 € à débattre. Tél (Pas-de-Calais) 03 21 56 73 77. (Réf. 1-47910).

RENAULT camionnette 4x4 Fourgon bâché, 1960, bon état général, 1.100 € à débattre. Tél (Aisne) 03 23 22 49 52 (après 20 h). (Réf. 1-47909).

RENAULT R8, à finir de restaurer, ailes larges et jantes Goli 6 branches, complète à 80%, (C.G. possible), 750 € - R8, 1971, complète à 90%, pour pièces ou à restaurer, (C.G. possible), pièces pour restauration, 1 roue ar, droite, calandre, etc., visibles à 80 km au nord-ouest de Paris dans l'Oise. Tél (Val-d'Oise) 01 39 89 39 41 ou 06 14 42 69 60. (Réf. 1-47896).

RENAULT 4 CV découvrable, 1956, authentique, entièrement restaurée, bordeaux, capote alpaga beige, int. cuir beige, moteur, embrayage, freins, pneus neufs, 9.000 €. Tél (Gironde) 05 56 82 12 62. (Réf. 8-47918).

RENAULT R8 Gordini 1100, 1965, préparée Trophée Maxi 1000, jantes 15 pouces, boîte 5 vitesses "montagne", direction directe, très bon état, très fiable, toutes factures, 11.400 €. Tél (Charente) 05 45 94 99 59 ou 06 77 76 35 26. (Réf. 1-48130).



RENAULT R8 Major, 1968, parfait état, petit kilométrage, visible dans le 53, faire offre raisonnable. Tél (Hérault) 06 81 12 76 98 ou 02 43 08 59 71. (Réf. 5-47955).

RENAULT 4 CV R1062, 1954, T.O., (C.G.N.), jantes étoile, à restaurer, 450 €. Tél (Tarn-et-Garonne) 05 63 66 43 08 ou 06 09 40 30 68. (Réf. 1-48054).

RENAULT R4 L 4x4 Sinpar, 1993, type R1128 "série Bye-Bye", comme neuve, 51.000 km d'origine, la seule 4x4 Renault fabriquée en 1993 par Sinpar. Tél (Tarn-et-Garonne) 05 63 20 36 18. (Réf. 1-48090).



RENAULT 4 CV Sport, 1959, très bon état, pas de corrosion, peinture, int., pneus, chromes, neufs, excellent moteur. (C.G. normale), 4.500 €. Tél (Hérault) 04 67 42 51 50. (Réf. 5-47964).

RENAULT Super 5 GT Turbo, 1985, 130.000 km, contrôle technique OK, amortisseurs, freins neufs, direction neuve. Tél (Manche) 06 63 94 79 86. (Réf. 1-47860).



Vidar Nyen bor romslig til i Hedmark's østlige skoger. Vi urbane tullinger slåss om garasjeplasser til hundrevis av leiekroner i måneden mens Vidar liner bilen i åkerkanten eller i skogbrynet. Som vi ser har han også en misunnelsesverdige garasje og skilting. Alpine'n er ikke Vidar's. Ett sted får grensa gå !



600 euro pr. stykk – bare å hente .....



600 euro er stykkprisen og det finnes flere hundre av dem. På telefon fikk jeg opplyst at det var rabatt å oppnå hvis man kjøpte flere enn 100 stykker ! Men vognkortene er destruert og bilene definert som skrotet. Hjerteskjærende, og det skal da godt gjøres å få de registrert. Det er forbannet ergerlig fordi bilene er i meget god stand og flere har ikke rullet lenger enn 20-30 000 kilometer. Flotte Fourgonette'r som kunne ha blitt brukt som supervelegnede Afrika-biler. Bilene står et steinkast fra flyplassen i Alicante og tidligere brukt av Telefonica. Flotte som delebiler med gode motorer – skal vi spleise på en trailerlast ?

CUBA-utgaven er faktisk ganske morsom, VW-støtfangere og baklys kler den brukbart. Rødt skal det selvsagt være hos Fidel. Visste du at Castro har en sønn som bor i Spania og er døpt noe så latterlig som Fidelito ? Neppe,



## Formannens fristelse

Svend spanet seg frem til denne godbiten (trodde han) i Benidorm og som eies av en nordmann: Alpine 108 bygd i spanske FASA-fabrikken i 1966. Svend hadde mentalt bestemt seg for bilen, men da drømmen åpenbarte seg tok han til gjenværende vett og takket nei. Om ti år vil han sikkert forbanne seg på at han lot kjerra fare! Er noen interessert, er prisforlangende ca. 30 000 solfylte kroner. Under panseret er det beskjedent skyv, kun 845 kubikker på 48 hester. Noen ble frisert til 903 og 62 hester.



Da det ikke ble ovenstående appelsinlyn, kompenserte formannen med to urgamle 4'ere. En tredje delebil fra 1966 ble hentet i Sverige. Den er allerede hugd. Bilene er hhv. "uskrudde" originalbiler fra -62 og -63. Svend påstår de er rustfrie, den ene hentet i Danmark, den andre i Sørkedalen - nær sagt inne i Nordmarka. Legg merke til de herlige rørstøtfangerne. Sjelden.



De vet den er god og tror den er dyr, men den er billig!

Renault nye standardroshe anerkjent over hele verden.

RENAULT er gearet for norske veier

**RENAULT**

**Monasix**  
32 HK. 6 cyl.  
Kr. 6 250.00  
Sedan  
kr. 6.700 00  
Servo bremsler

**Vivasix**  
55 HK. 6 cyl.  
Kr. 8.500.00  
Sedan  
kr. 9.500.00  
Servo bremsler

Lastebiler i alle størrelser 1½ ton chassis kr. 5,500.- 2½ ton chassis kr. 7.000.-

Den rette vogn til ethvert bruk — til den rette pris.

Generalagent for Norge:

**Ing. Paul de Roger**

KONGENSGATE 7 — TELEFON 22685

A G E N T E R S Ø K E S F O R V E S T F O L D

- er et lite og høyst  
upretensiøst medlems-  
blad, produsert på  
"redaktørens" kjøkken-  
bord fra IKEA.

CLUB RENAULT NORVÉGE

Postboks 60

1355 Bærum postterminal

Kontingent for 2003 er av års-  
møtet (også i år) satt til kr 200.  
CRN's kto.nr.: 0825 08 48626

Styre: Formann Svend Dahle,

Slependvn. 5, 1300 Sandvika

Tlf. 67 56 47 57

Nestformann Magne Ludvigsen,

Skolegt. 3, 1350 Lommedalen

Kasserer Olaf Danielsen, Strind-  
heimvn.6, 7045 Lommedalen.

Tlf. 41 20 04 26.

Styremedlem Roy Bjørndalen,

Ursinsvei 2A, 2050 Jessheim.

Tlf. 63 97 04 27.

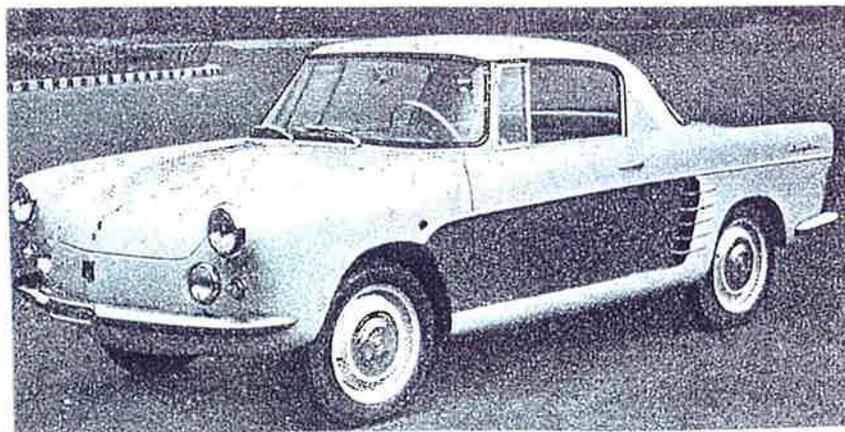
Bladsmører Egil Otter, Ribstonvn.

41 E, 0585 Oslo. Tlf. 22154969

[egil.otter@chello.no](mailto:egil.otter@chello.no)

## NY NØTT FOR DE KUNNSKAPSRIKE !

Hva i huleste er dette for bastard ? Hjemmesnekret  
eller dristig prototype - eller seriøs produksjon fra  
"noen". Lur, gjet og spekulér – og send svaret til  
meg pr. vakkert postkort eller [egil.otter@chello.no](mailto:egil.otter@chello.no)  
**Første riktige svar blir belønnet med R-cap**



# HVA SKJER ?

Åpen låve på Brandbu søndag 27. april

Fest For Fransk biler søndag 25. mai på  
*BOGSTAD... eller... FESTNINGSPLASSEN i Oslo.*

Nordisk Treff i Sverige 12-13 juli

TTT – Treff Til Tusen ...?... august på  
god gammaldags vis ved Lyseren i Ytre  
Enebakk? - eller ved Strøggen i Hakadal?