

CRN *BULLETIN* 4/03

KJÆRE RENAULTVENNER

Det har vært en fantastisk sommer med det ene vellykkede arrangementet etter det andre. Først markerte CRN seg råsterkt på Franske Følelser på Festnings-plassen i Oslo med 18 biler. Så fulgte Årstreffet i trøndermetropolen Tråsåvika med rekordbesøk, pent vær og bokstavelig talt full rulle for liten og stor. I smellvarme juli dro dusinvise av CRN-ere i østerled til Mariefred hvor gode medsammensvorne fra Estland for første gang dukket opp. Nå begynner Norden å bli stor !

TTT – Treff Til Tusen, som har vært nede i en bølgdal er definitivt levedyktig tilbake på banen. Nær seksti eiere av biler med under 1000 kubikk under panseret var skjønt enige om at SMÅTT ER FLOTT. Undertegnede, i kraft av selvoppnevnt pølseemann, delte ut 28 meter wienerwurst til 120-130 førere og passasjerer ! Viubråtan på Harestua er allerede booket inn neste år.

Apropos neste år, CRN har da ansvaret for Nordisk Treff – og det skal bli minst like vellykket som det svenskene klarte !

Det er kanskje ikke blitt importert så mange biler fra utlandet innen CRNs rekker. Svenskekrona ligger nær opp til vår egen og Euroen er råsterk. Likevel er markedet i utlandet interessant. Det finnes masse artigheter til salgs i Frankrike og Sverige. Titt på www.novaweb.fr og la deg friste. Det antagelig lurt å løfte blikket litt, i alle fall for de som har lagringsplass, det vil si å eksempelvis kjøpe en strøken 16 eller 4'er til en billig penge.

Det mumles litt om å heve 30-års grensen til 40, men hittil har intet blitt uttalt eller skrevet offisielt om den saken. Imidlertid vet undertegnede at ”noen” i departementskretser ergrer seg over at noen tar inn tredve år gamle biler i den hensikt å ha de som dagligbiler. Det er i strid med intensjonen og dermed en trussel mot 30-årsgrisen fortsetter.

Hvis noen av dere sitter med gamle vrak og håper på en midlertidig forhøyet vrakpant er det dessverre det samme som å vente på julenissen. Det hersker nemlig bred tverrpolitisk enighet på Stortinget om at det er EU-kontrollene som skal sile ut drittbilene, og det faktum at statens økonomiske engasjement i vrakpanten allerede er under utfasing. Det ansvaret skal uansett være overført bilimportørene innen 2007.

Med høstlig hilsen fra kjøkkenredaktør Egil Otter

Super webside fra Bjørn Bjerkeskaug: <http://bjorndal.online.no/R4/r4.htm>



Jarle
Kolstad
tok turen
til T T T
fra
Trøndelag



ÅRSTREFFET 2003

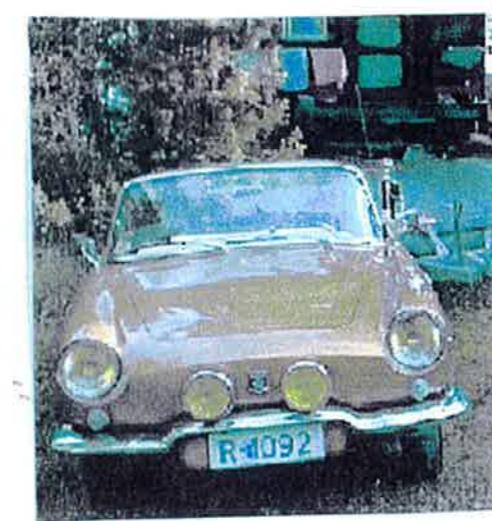
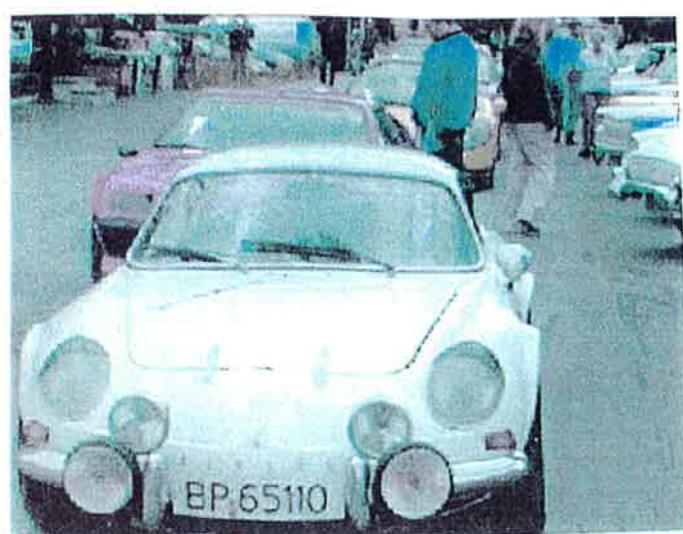
Årstreffet i Tråsåvika uten for Orkanger ble selvsagt en suksess. Været var som bildene viser topp og fremmøtet var stort og mangfoldig. Kjempehyggelig at Alpine-folket tok turen. Det ble ikke minst lagt merke til i Orkanger hvor CRN invaderte hovedgata. Spider er ikke dagligdags verken på Karl Johan eller i Orkanger!

I litt mer landlige omgivelser står Godli's nydelige Floride (eller Caravelle) og nyter nesten midnattssol. Det samme gjorde alle til felles grillings, hygge og prat gammel som ung i sommernatta.

Det er langt å kjøre fra eksempelvis Kristiansand til Orkanger, men i år lot ingen seg stoppa av Dovrefjell som mental hindring. Det ble vel rekordmange som fant veien til koselige Tråsåvika. Bare navnet stimulerte til å kjøre nordover. Undertegnede befant seg om ikke på vidda, så i hvert fall på en afrikansk savanne bak rattet i noe så kjedelig (men pålitelig) som en asiatisk firehjulstrekkere med taktelt, kjøleskap og fylte jerrykanner. Jeg beklager herved mitt travær og prioritering !

På bildet ser vi nestorene Olaf Danielsen og Knut Nøkleby i avslappet passiar ved langbordet. Olaf var erfaren arrangementsgeneral og med resten av trivelige trøndergjengen i ryggen var Årstreffet 2003 – ifølge velinformerte kilder og rykter som det heter - særdeles vellykket !

Takk til dere alle !!!



TTT knallsuksess

Nesten 60 biler; Wartburg, Ifa, Trabant, Austin, MG, Renault, FIAT, Isetta, Ford Anglia, NSU, Saab, Panhard, Honda, Datsun, Loyd og gudene vet hva av sørte to- og firetaktere stilte på Viubråtan på Harestua. Til og med en så sjeldent doning som engelske Bond dukket opp.

TTT feiret ikke bare 15-års jubileum, men også gjenfødselen av det tradisjonsrike familie vennlige arrangementet som startet i 1988 i Halden for oss med motorer under 1000 kubikk. Så fortsatte det i Skjebergkilen ved Sarpsborg og ved Steinsfjorden syd for Hønefoss før det virkelig befestet seg år etter år ved Lyser'n i Ytre Enebakk. Etter det fulgte tre vakkende år med dagsturer fra utmerkede Motormuseet på Strømmen som startplass.

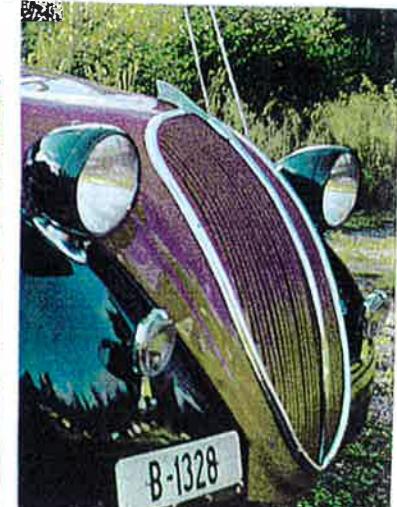
Noen av oss syntes at det var for tragisk at TTT skulle avgå en stille og ubemerket død. Derfor ble det invitert til god gammaldags TTT på flotte Viubråtan rett nord for hovedstaden, men faktisk beliggende i Oppland fylke. Knapt et øye og sete var tørt for initiativtagerne dabilene putret inn i bøtter og spenn. At biler ankommer i litervis er neppe korrekt terminologi, men hva spiller det for rolle !

Været var knall og humøret er på topp når gamle kjenninger treffer hverandre over primusen. TTT er mye mer enn biler. For det første er snobbefaktoren under null. I den anledning kan nevnes at en heslig grønnfarvet Trabant på ekte østtyske skilter selvfølgelig ble premiert.



Akkurat som en fantastisk artig Austin A35 pickup med tilhenger i mint condition nøt samme oppmerksamhet. TTT gjenspeiler ikke bare 50- og 60-tallets småbiler, men all den tidstypiske "stassen" fra samme tidsepoke. Campingbord med respatexplate, termoser og de første skrekkelige TV-kannene. I bakgrunnen står selvfølgelig Kurer'n med to antenner og ekkoet av Rolf Kirkvaag i Store Studio. Naturligvis bor noen i spissstelt uten bunn – eller i Lillebror. En strøken Lillebror uten mugg eller CombiCamp er hard valuta i TTT-kretser. (Har du noen gang sett en Jaguar med Lillebror på slep ? Aldri !)

Om lag 25 biler ankom fredag og grillet sitt griseri i skjønn forening under TTts partytelt. Lørdag morgen strømmet det på før undertegnede hadde fått på seg de uenvelige og utrolig nok klarte vi å sende av gårde første bil klokka to på små veier i retning CRN-låven på Brandbu. Her ventet propanvarmede pølser på mer eller mindre hørselskadde passasjerer. Passasjerer ? Det bli spist pølser tilsvarende 28 meter !!



La R5 sau

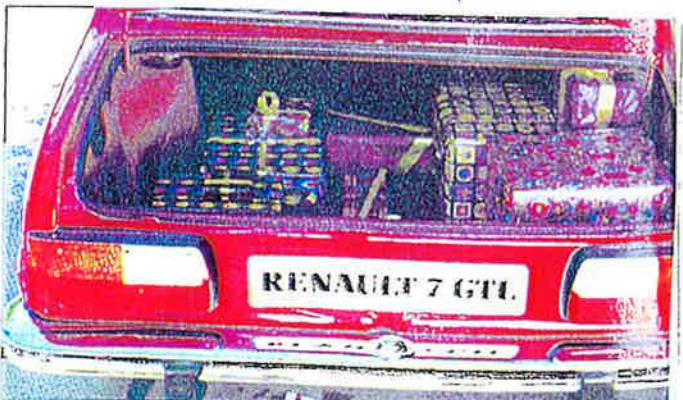
C'est le 29 décembre 1951 qu'un accord intervient entre la Régie Renault et des intérêts espagnols pour créer la F.A.S.A. (Fabricacion de Automobiles Sociedad Anonima), afin de contourner les lois protectionnistes du pays qui exigeaient que les voitures vendues sur le territoire soient produites sur place. Les premières 4 CV (baptisées Renault 4/4 pour "4 caballos - 4 puertas") étaient montées en C.K.D. (Completely Knocked Down) à partir de 1953, avant d'intégrer, comme prévu par la législation espagnole, de plus en plus d'éléments fabriqués localement. L'usine de Valladolid produira ainsi 26.289 4/4 jusqu'en 1959. Suivront la Dauphine, la R4, la R8, la R10 dans des versions souvent inédites.

Entre-temps, la donne a quelque peu changé. De partenaire réticent (Lefacheux, le patron de la Régie Renault, supportait mal l'idée de cautionner, même indirectement, le régime franquiste), Renault va se transformer en associé à part entière, sous la pression des concessionnaires espagnols, mais également des ban-



ques locales qui consentent à l'entreprise française des facilités impossibles à refuser. Jusqu'à la fusion pure et simple, la F.A.S.A. devenant alors une filiale avec ses usines (Valladolid, mais également Palencia dans la province de Castille et à Séville en Andalousie), son bureau d'études, ses propres presses d'em-

En traversant les Pyrénées, la Renault 5



La grande originalité de la Renault-7 espagnole : le coffre.



De profil, la ligne trois volumes apparaît nettement, tout comme l'allongement de l'empattement et les enjoliveurs spécifiques.

Renault 7

R5 med spansk rompe

I 1951 inngikk la Régie Renault og F.A.S.A. (Fabricacion Automoviles Sociedad Anonima) en avtale om å bygge fabrikk i Spania. Målet var å omgå de proteksjonistiske lovene som krevde at biler solgt i Spania måtte være produsert der.

Fra 1953 ble de første 4CV, døpt

Renault 4/4 for 4 caballos (hester) - 4 puertas (dører) importert som bygesett før man kunne øke den lokale produksjonen. Fabrikken i Valladolid produserte 26 289 stk 4/4 frem til 1959.

Deretter fulgte Dauphine, R4, R8 og R10 som ofte var i "ukurante" versjoner.

Régie Renault ønsket av politiske grunner, dvs. de ønsket minst mulig Franco-styring gjennom FASA, å bli fullverdig partner. Renault gikk så tungt inn med penger at det var umulig å si nei takk. FASA ble dermed et slags datterselskap som produserte opptil 90% av delene.

Fra R8 til "Siete"

I begynnelsen av syttiårene var R8 meget populær men var planlagt utfaset i 1976 og pønsket på en erstatte. Renault i Paris var fornøyd med sin R5, men spanjolene ville ha flere dører og skikkelig bagasjerom. De foreslo derfor å bygge en R5 med bedre seteplass (sete=Siete) og rompe. Selv om fronten er lik R5 snakker vi her om en ekte 4-dører. Bilen er 38,4 cm lengre for å kunne gi plass til et brukbart bagasjerom.

ce espagnole

Renault-7



boutissage et pas moins de 90 % de pièces produites sur place.

De la R8 à la "Siete"

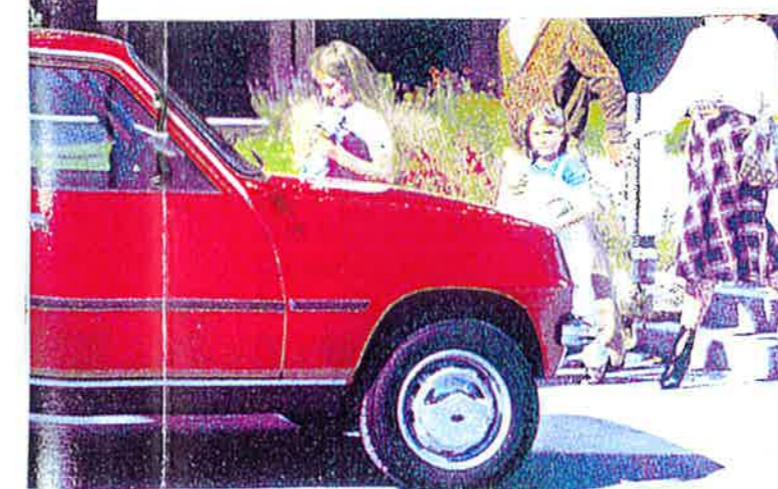
On est alors au début des années 70 et si la R8, avec sa silhouette trois volumes, rencontre un immense succès de l'autre côté des Pyrénées il est déjà temps de penser à sa remplaçante, même si elle sera produite

s'est dotée d'un véritable

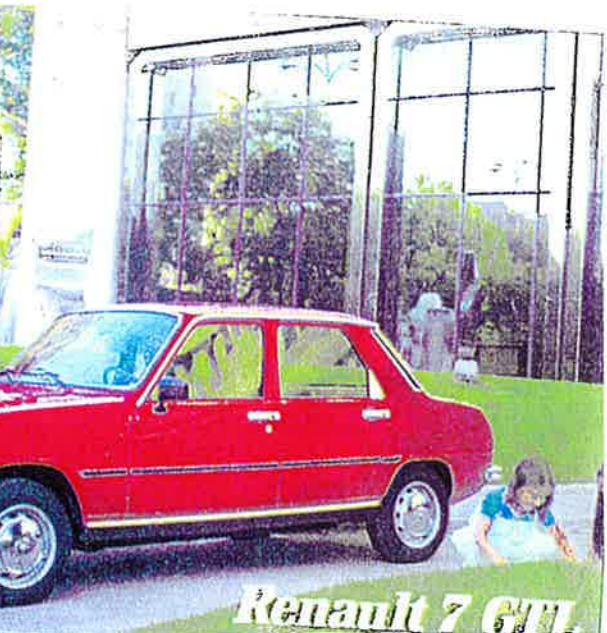
plaçante, même si elle sera produite

Luksusutgave GTL

R7 ble først solgt som "siete" (basisutgave) og "siete TL". Den forandret seg lite frem til 1978. I 1979 fikk den en ansiktsløftning, men best gjenkjenner på sine større belyskter, nytt dashbord og ratt samt sort sidespeil. Året etter kommer en litt mer luksuriøs utgave GTL med en 1108 kubikk, men pussig nok med bare 45 hester. Nye seter med samme nakkestøtter som i den franske R5 TL. En oppgradering som ga bilen ytterligere to års til levetid og 160 000 produserte eksemplarer før den ble erstattet av R9 - som ble årets bil 1982.

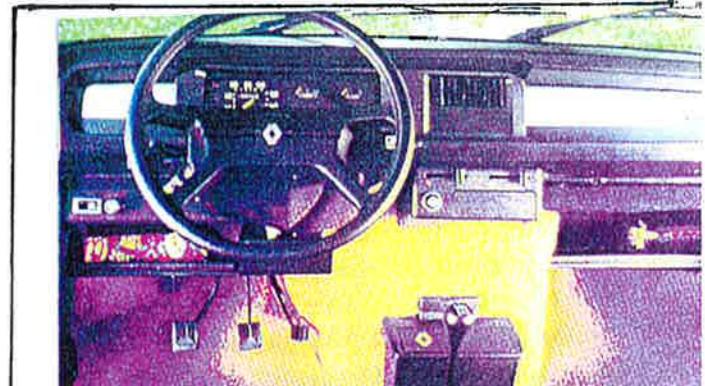


En couverture du catalogue de 1980, la Renault-7 dans sa dernière configuration, et en finition GTL.



Samtidig øker akselavstanden med 10,4cm. Flere detaljer viser at det virkelig er en annerledes modell enn den franske R5 som selges også i Spania, men med en mindre motor på 956 kubikk og 44 hester. Den gjenkjenner med et 950 merke på bagasjerommet. R7 er utstyrt med kromlist i grillen, vanlig dørhåndtak, felg med 4 kantet hull, egne hjulkapsler, plaststøtfangeren er erstattet med vanlig krommet fordin plastfanger mislikes av de spanske kjøperne. Bilen har finere innredning enn den franske og bakseteplassen "enorm". Et massiv bruk av plast inne i bilen gjør den mer moderne enn 4-dørs konkurrenten Seat 850 D Especial.

R7 tar ut 50 hester av sine 1037 kubikk (og er dermed diskvalifisert til å delta på TTT) Med en toppfart på 130 km/t var bilen på høyde med sine konkurrenter.



L'intérieur de la GTL présente quelques aménagements par rapport aux modèles français.

technique Renault-7

[Entre crochets, les caractéristiques de la Renault-7 GTL lorsqu'elles diffèrent des autres versions]

▼ Moteur

Quatre cylindres en ligne, soupapes en tête, arbre à cames latéral. Cylindrée : 1.037 cm³ [1.108 cm³] Alésage x course : 72 x 67,7 mm [72 x 75] Puissance maxi : 50 ch DIN à 5.000 tr/min [45 ch DIN à 4.400 tr/min] Taux de compression : 9,5 : 1 Couple maxi : 7,4 mkg à 3.000 tr/mn [8 mkg à 2.000 tr/mn].

▼ Transmission

Roues AV motrices Embrayage : monodisque à

AR : roues indépendantes, avec barres de torsion transversales et amortisseurs hydrauliques télescopiques

Direction : à crémaillère

Diamètre de braquage : 10 m

Nombre de tours de volant :

3,75 : à Freins : disques à l'AV,

tambours à l'AR, commande

hydraulique, limiteur de frein

agissant en fonction de la

charge [assistance par servo-

frein] : Frein à main : méca-

nique agissant sur les roues

AR : Pneumatiques : 145 x

330, radiaux Dimensions :

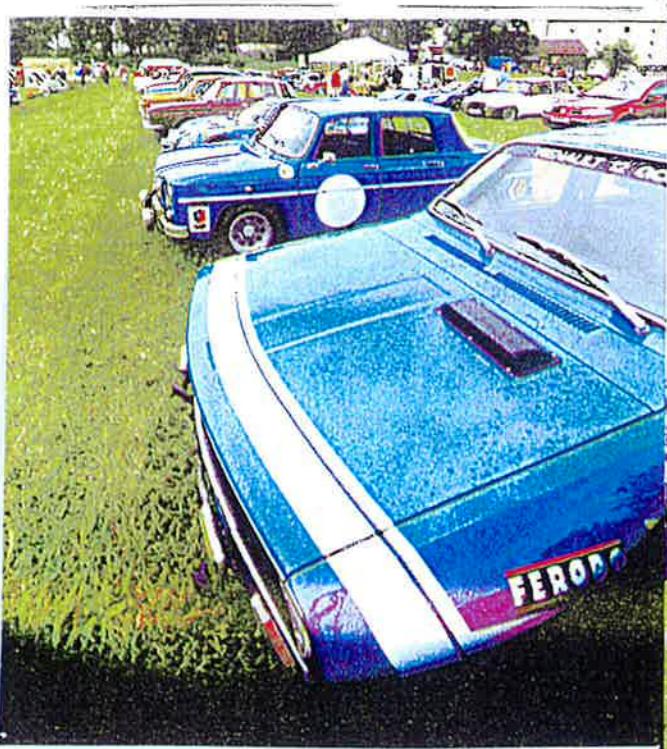
3,871 x 1,525 x 1,398 m

Empattement : 2,504 m

Voies AV/AR : 1,240 m

Poids : 815 kg.

NORDISK TREFF I MARIESTAD



I år var det søta bror som var vertskap for Nordisk Treff – noe svenskene arrangerte med suksess i stilfulle omgivelser. Gripsholm slott var et velvalgt sted. Og værgudene smilte fra øre til øre. Som kjent går Nordisk Treff på omgang. Neste år er det vår tur. Husk det. (Ikke umulig at det blir i Halden.)

Totalt var om lag 150 biler med langveisfarende deltagere fra både Tyskland, Frankrike, Belgia og Estland med på moroa. Flott at det nå kommer biler fra de baltiske stater. Kanskje dukker det opp noen låvegjemte godbiter derfra.

Eldste bil var fra 1935 og nyeste var antagelig Knut og Grete Nøkleby som luftet sin splitter nye frekke Megane på vei til Øland. Som vanlig stilte CRN-medlemmer i hopetall. Mange kombinerte Treffet med ferietur i Svealand.



LES PETITES ANNONCES



Renault Dauphine -62. Bes två år fram, i mycket fint skick. Pris 18.500 kronor. Tel 0454-521 12 eller 070-438 84 85 (Sölvesborg).



Renault 12TS 1975. En blå i utmärkt skick, 4.600 mil. Pris 12.000:- Tel 0560-420 34 (Torsby).



Renault Frégate 1958. Motor och bromsar renoverade, återstår montering av skärmars samt lackering. Pris 6.000:- eller bud. Tel 042-520 35 eller 070-581 78 28, Olof (Åstorp).



Renault Caravelle 1965. Bra bruksskick med ny sufflett och två st hardtop typ Caravelle och Floride. Pris 33.000:- Ring för mer information, tel 0173-213 51, Östen eller 070-302 55 66, Maria (Östhammar).



RENAULT autobus, 1957, cárroserie Amiot 22 places, diesel 6 cylindres Perkins, tres bon état d'origine 5.500 € Tel (Gironde) 05 56 26 43 09 ou 06 03 57 33 22 / 06 3 94420



Renault Floride 1961, Cabriolet/HT original blå helt original. Totalrenoverad 1990-93. Endast 8.200 mil varav 1.300 mil efter renovering. Dokumentation sedan bilen var ny. Möt våren i en vacker cabriolet. Tel 08-520 381 49 eller 070-446 03 47, Janne (Ösmo).



Renault R10 1969. Mycket gott skick, helt original, all dokumentation sen ny. 10.900 mil. Ljusgrön. Diverse delar, reparationshandbok. Tel 08-13 32 33 eller 070-564 76 52 (Stockholm). E-post mats.grimme@chello.se

Her er litt å la seg friste av. Det dukker stadig opp bra biler til anstendige i grannlandet. Frégate ruller vel ikke på norske skilt så vidt jeg vet. Bra objekt for rett person til 5000 ! Den gule Dauphine'n ser ikke dum ut til den prisen, og selv om cabriolet-årstiden er på hell er det nettopp derfor man kan gjøre kupp på toppløs moro.

Bussen er det vel neppe noen som terner på – kanskje ikke Perkinsdiesel'en som sitter i den søte 22-seter'n gjør det. Den er i følge annonsen très bon état d'origine. Ellers er det håpløst å være oppdatert på norske biler til salgs her i Bulletin. CRN-websidene anbefales derfor på det sterkeste.

Svar på sommerkonkurransen var **R 16**.

Det svarte Thor Andre Bjerkhaug – men som først filosoferte litt over R 12 "Sport". En annen konkurransengjenganger, Morten Kristensen, rotet seg bort i Dacia og DAF til tross for at han selv eier R16. Hans kommentar var ærlig: Dette blir verre og verre! Det skal konkurransen-påfinneren skrive opp bak øret. Renault-cap blir igjen sendt Bjerkhaug !





CRN BULLETIN

18. årgang – opplag 230

- er et lite og høyst upretensiøst medlemsblad, limt sammen på "redaktørens" IKEA-kjøkkenbord.

CLUB RENAULT NORVÉGE
Postboks 60
1355 Bærum postterminal

Kontingent for 2003 er av års-møtet satt til kr. 200,-
CRN's kto.nr. 4285 07 05938

Formann Svend Dahle
Slependsvn. 5, 1300 Sandvika
Tlf. 67 56 47 57
Nestformann Magne Ludvigsen
Skolegt. 2, 1350 Lommedalen
Kasserer Olaf Danielsen,
Strindheimvn. 6, 7045 Trondheim
Tlf. 41 20 04 26
Styremedlem Roy Bjørndalen,
Ursin vei 2A, 2050 Jessheim
Tlf. 63 97 04 27
Bladsmører Egil Otter,
Ribstonvn. 41 E, 0585 Oslo
Tlf. 22 15 49 69
egil.otter@chello.no



Har du en LMK-forsikret bil ?

(LMK= landsforbundet av Motorhistoriske Kjøretøy-klubber). Da bør du lese dette:

Hvis det er mer enn 10 år siden bilen ble besiktiget må du innen årets utgang få det gjort. Det er meget viktig at bilen er taksert til korrekt verdi. Mye kan ha skjedd med bilen i løpet av ti år, og det vil være du som taper hvis ikke en fersk besiktigelse dokumenterer bilens tilstand. Formann Svend Dahle vet hvem som besikter bilen – eller ringer LMK på 22 67 07 95.

Hva skjer ?

Høsten er brutal over oss og det gjenstår ikke stort på programmet, men høstens tradisjonelle

Åpen Låve på Brandbu

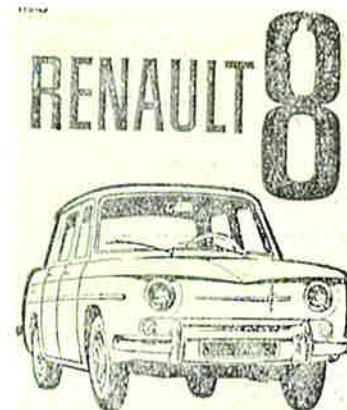
må vi ikke glemme: Søndag 12 oktober.

**CRNs rikholdige delelager er åpent for gode kupp.
Og vaffelpressa går så det spruter. Av erfaring står
Det 10-12 biler til salgs. Du kommer vel i år også ??!**

Berre lekkert !

**Vi lar et prakteksemplar
av en Frégate avslutte
denne Bulletin. Designet
og bygget av berømte
Henri Chapron.**

Til salgs for 180 000 kr.



**den STORE
Renault-suksessen**

Komfortabel, 4 dører, god plass for 5 pers. Teknisk sett fremragende med skivebremser på alle hjulene, kjøreegenskaper av beste Renault-merke. Motor 48 HK. Bensinforbruk 0,7 l. pr. mil. Frøstfritt kjølesystem som ikke krever noe pass. Effektltv, 3-dobbelt rustbeskyttet karosseri. Godt utsyrt med bl.a. rattlås, vindusspyler og Renault's berørte varmeanlegg.

Prøv Renault 8, og bli enig med amerikanerne som sier at dette er den mest avanserte kompakt-bil i verden!!

K.R. 17.650,- (fob. Oslo)

A/S AUTOIMPORT

Hegdehaugsvei 56 - Tlf. 59 57 95
Vogtsgt. 19 B - Tlf. 37 90 42
37 90 05

