4 CV DAUPHINE R8 FLORIDE

# ARRIÈRE-bladet

ALPINE R8 GORDINI R10 CARAVELLE

NR 1 1989

# SIDAN 2 :

**CLUB RENAULT TRACTION ARRIÈRE SUÈDE**

**Adress:**
**Box 64**
**148 00 ÖSMO**

**Postgiro:**
**53 01 82-1**

**Redaktör, utformning samt ansvarig utgivare:**
**Pelle Eriksson, Stefan Fjellner**

**Tryckt hos:**
**AB Firmatryck, Nynäshamn**

**Annonsavgifter:**
**1/1 500:-**
**1/2 250:-**
**1/4 125:-**

## REDAKTÖR'N HAR ORDET:

Hej igen och välkomna till ett nytt Renaultår. När detta skrivs i slutet av januari månad påminner vädret mera om april i stället. Hoppas att januari-vädret ger en fingervisning om hur 1989 kommer att bli: varmt och skönt.
I skrivande stund vet vi inte riktigt vad detta år kommer att bjuda på vad det gäller träffar,men varken "Upp till 1200" eller "Fest För Franska Fordon" kommer att genomföras,så en "riktig" Renaulträff vore väl på sin plats.
Medlem 198 Pelle Eriksson har för avsikt att genomföra en träff vid sitt sommar-ställe i Dalarna enligt nytt koncept, närmare information om den kommer i klubbinfo. Vi får väl se hur stort intresset är,hoppas att många medlemmar känner för en utflykt med sin "svans-motor" till det vackra landskapet Dalarna.....

Kör lugnt,hälsar

Stefan Pelle

VERKSAMHETSBERÄTTELSE 1988

Club Renault traction arriére Suéde.

Ytterligare ett verksamhetsår har förflutit. För klubben har året varit bra. Tillströmningen av medlemmar har pågått hela året och vi tappade inte så många i samband med årskiftet 1987-88.
Klubben har gjort ett par större investeringar under året. Aktiviteterna har hållit sig kring en normal nivå.

-Styrelsen hade 4 möten under året.

-Klubben gav ut 9 stycken utskick under året innehållande Annonsblad/Club info, inbjudan till träffar mm.

-4 tidningar /Arriére-Bladet/ snickrades till och gavs ut i samband med ordinarie utskick. Ansvaret för tidningen har numera Stefan Fjellner och Pelle Eriksson.

-Stefan Fjellner deltog i ett flertal möten med 4 F gänget, som klubbens representant. Detta mynnade ut i den stora träffen på Tullgarn i augusti där vi stod som medarrangörer.

-Jan-Ingvar och Fred deltog likaledes i planering och genomförande av "Upp till 1200" träffen i juni. Den var förlagd till Nynäshamn med omnejd varför det var naturligt att klubben fungerade mer eller mindre som värd för arrangemanget.

-Ytterligare ett flertal medlemmar har genom klubben försäkrat sina fordon förmånligt i Skandia.

-Styrelsen har genom Trafiksäkerhetsverkets bilregister i Örebro tagit ut ett register över samtliga i Sverige kvarvarande bilar av svansmotor-Renaulterna. Kostnaden för detta uppgick till drygt 7000 kronor. Klubben skall använda registret till bl.a medlems-rekrytering och vi hoppas på så sätt få tillbaka lite av utgiften.

-Klubben har låtit göra en ny klublogo och tryckt upp denna i dekalform Logon skall i fortsättningen bli klubbens profil.
2 dekaler skänktes till medlemmarna var i traditionell julklapp i sista utskicket för året.

-Styrelsens konstitution blev i år sålunda: ordförande Fred Åhfeldt, kassör Jan-Ingvar Steen, sekreterare Björn Karlsson, ledamot och materialförvaltare Pelle Eriksson samt ledamot och ansvarig för annonsblad och tidning Stefan Fjellner.

-Klubben har i övrigt lämnat råd och dåd och i övrigt varit behjälplig i olika frågor både för medlemmar och icke medlemmar.

-Klubben har ordnat att medlemmarna får Volvos tidning Renault-Revue

Fred Åhfeldt Jan-Ingvar Steen Björn Karlsson

Pelle Eriksson Stefan Fjellner

KASSARAPPORT RÄKENSKAPSÅR 1988

Club Renault traction arriére Suéde årsmötet 18 mars 1989-

| | | |
|---|---|---|
| Inkomster under 1988: | | |
| | medlemsavg betalda 1987 | 14370:- |
| | medlemsavg betalda 1988 | 22890:- |
| | överskott 1987 | 11388:- |
| | bankränta 1988 | 170:- |
| | Pg-ränta 1988 | 1220:76 |
| | träffar | 603:- |
| | dekaler + tröjor | 300:- |
| | | 50941:76 |
| Utgifter under 1988: | | |
| | porto | 4300:- |
| | övrigt | 15880:60 |
| | kontors mtrl | 3634:50 |
| | tidningar | 13787:- |
| | träffar | 2670:- |
| | dekaler + tröjor | 6722:- |
| | | 46994:10 |

Under de olika posterna på utgiftssidan döljer sig exempelvis under "övrigt" registerutdrag från TSV 7098:-, samt utlägg för data-behandling av medlemsregistret 1972:-
Under kontorsmateriel döljs bl.a ett inköp av beg elektrisk skrivmaskin för 500:-

Egentligen blev det inte något överskott för 1988, som vi haft tidigare. Detta beror på stora investeringar i bl.a registerutdrag, upptryck av klubbens nya dekal mm. Till detta har åtgått överskottet från 1987. Dock blev det överskjutandebeloppet för 1988 3947:66.

Tillgångarna per den 31/12 1988 var postgiro 18926:81
kontant 4092:81

Kontot som klubben hade i Handelsbanken är avslutat och överfört till kontantkassa.

Ösmo 1989-03-18
Jan-Ingvar Steen / kassör

AV 016

Som ni tidigare kunnat läsa, så förfogar klubben numera över ett ganska komplett register över de svansmotormodeller av Renault som fn finns kvar i Sverige. Notera dock att jag säger ganska komplett. Det är nämligen så att när man en gång i tiden "tillverkade" det nuvarande registret så var det människor bakom maskinerna på vilka man lade in de olika bilmodellerna i dataregistret. De flesta av dessa människor hade ingen bilbakgrund, varför det kunde bli lite tokiga inläggningar ibland. Exempelvis kan nämnas att Renault 4CV kan vara inlagd som Renault 4L etc etc.
Vi får dock utgå från att misstagen tillhör undantagen och att de flesta av kvarvarande bilar i landet finns i våra rullor.
Vi har förvånats över hur många bilar som finns kvar. Vi kan ju naturligtvis inte veta vilket skick som är på de uppräknade bilarna detta kan ju variera från skrot/reservdelsbilar, som förmodligen aldrig kommer att rulla igen till fina pärlor på museer.
Uppgifterna som vi har i vårat utdrag är, reg.nr-modell-modellnr-chassienr-ägare o adress-reg.datum-årsmodell.
Registret kommer vi i första hand att använda för att försöka rekrytera fler medlemmar till klubben.

Nåväl på följande sidor kommer en presentation av statistik över de olika modellerna som finns i våran intressesfär.
Hoppas det kan vara till någon glädje för er de siffror som jag presenterar. Ni får gärna höra av er till oss med frågor rörande de register vi förfogar över.

# SVERIGES - "SVANSMOTORER"

# 2913 stycken!

## RENAULT 4 CV

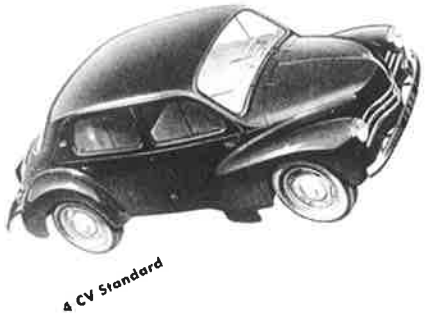
Totalt finns i landet registrerade 218 stycken Renault 4 CV.

Fordonen är fördelade enligt nedan uppräkning i årsmodeller och antal.

| | | | |
|---|---|---|---|
| 1948 = | 2 stycken | 1955 = | 10 stycken |
| -49 = | 0 st | -56 = | 15 st |
| -50 = | 6 st | -57 = | 3 st |
| -51 = | 5 st | -58 = | 94 st |
| -52 = | 8 st | -59 = | 2 st |
| -53 = | 6 st | -60 = | 35 st |
| -54 = | 21 st | -61 = | 11 st |

Värt att notera här är ju det höga antalet 58;or som finns registrerade.

TOTALT 218




## RENAULT DAUPHINE OCH DAUPHINE GORDINI (INKLUDERAR ÄVEN ONDINE)

Totalt finns i landet 549 stycken registrerade (dvs med nya nummer försedda) Dauphine/Gordini/Ondine.

Bilarna är fördelade enligt följande modeller och årsmodeller.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **R1090:** | 1956 | = 8 stycken | (här i uppräkningen ingår |
| | -57 | = 0 st | även **R1090 A**) |
| | -58 | =13 st | |
| | -59 | =27 st | |
| | -60 | =40 st | |
| | -61 | =42 st | |
| | -62 | =186st | Totalt **1090(A)** = 316 stycken. |
| **R1091:** | 1960 | = 5 stycken | |
| | -61 | =14 st | |
| | -62 | =99 st | |
| | -63 | =48 st | Totalt **1091** = 166 stycken |
| **R1093:** | -62 | = 3 stycken | Totalt **1093** = 3 stycken |
| **R1095:** | 1964 | =22 stycken | |
| | -65 | =32 st | |
| | -66 | = 7 st | |
| | -67 | = 2 st | |
| | -68 | = 1 st | Totalt **1095** = 64 stycken |

# RENAULT
## Caravelle

The RENAULT CARAVELLE is a car with a "top secret" which distinguishes it from almost all other cars. You literally have two cars in one—a deluxe, sporty convertible when it's sunny and warm; a sleek, snug hardtop in chilly weather. The soft top folds neatly and completely out of sight in seconds while the removable hardtop snaps on and off easily.

The Caravelle incorporates all of the meticulous engineering and craftsmanship found in all Renault products—from the time-tested rear engine on through to the sculptured lines and purity of body design, all echoed by its luxurious interiors and deluxe appointments.

True elegance and distinction, coupled with the comparatively low purchase price, and traditional economy of operation and maintenance make the Caravelle a perfect combination of function and beauty.

*IMPORTANT: The Renault 12 month or 12,000 mile warranty is honored anywhere in the World!*

## RENAULT FLORIDE OCH FLORIDE S

Totalt har vi i landet kvar 208 registrerade Renault Floride och Floride S.

Fordonen fördelade enligt nedan uppräkning.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **FLORIDE 1092** | 1960 = | 25 stycken | |
| | -61 = | 54 st | |
| | -62 = | 62 st | Totalt 141 stycken |
| **FLORIDE 1131** | 1962 = | 21 st | |
| | -63 = | 46 st | Totalt 67 stycken |

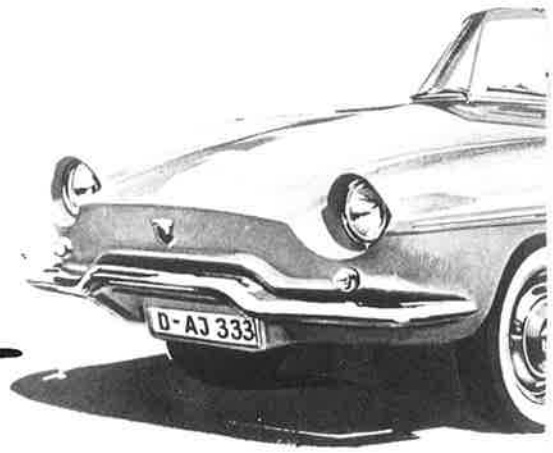
## RENAULT CARAVELLE

Totalt har vi 304 stycken Caravelle kvar i landet fördelade på olika modeller och modiganger. DVS coupéer och cabrioletter.

Årsmodeller och beteckningar ser ut som nedan.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **CARAVELLE 1131** | 1962 = | 18 stycken | |
| | -63 = | 18 st | Totalt 36 stycken |
| **CARAVELLE 1133** | -64 = | 47 st | |
| | -65 = | 63 st | |
| | -66 = | 120 st | |
| | -67 = | 14 st | |
| | -68 = | 24 st | |

Totalt 268 st.




## RENAULT R8A - R8 MAJOR - R8 GORDINI

Totalt finns det 773 stycken Renault 8 i riket.
Av dessa är 190 stycken Renault R8 Gordini.

Fordonen fördelar sig enligt nedan

| | | | |
|---|---|---|---|
| **R 1130** | 1962 = | 41 stycken | |
| | -63 = | 171 st | |
| | -64 = | 51 st | |
| | -65 = | 14 st | |
| | -66 = | 8 st | **1130** totalt 285 stycken |
| **R 1132** | 1964 = | 82 stycken | |
| | -65 = | 210 st | |
| | -66 = | 1 st | |
| | -67 = | 1 st | |
| | -68 = | 4 st | **1132** totalt 298 stycken |
| **R 1134** | 1965 = | 76 stycken | |
| **R 1135** | 1967 = | 93 stycken | |
| | -68 = | 21 st | **1135** totalt 114 stycken |

RENAULT R10

Renault 10 finns det gott om . Totalt i Sverige 861 stycken.

Bilarna fördelar sig enligt följande.

| | | | |
|---|---|---|---|
| **R 1190** | 1966 = | 198 stycken | |
| | -67 = | 185 st | |
| | -68= | 153 st | |
| | -69 = | 190 st | **R 1190** totalt 726 stycken |
| **R 1192** | 1970 = | 135 stycken | |

# Projekt 4 CV Vol I

av Pelle Eriksson

Som alla större tidningar tyckte även vi att det behövdes en "Projekt bil". Därför kommer min CV4 att gå som projekt i några nummer framöver.För dom som inte känner till bilen kan jag hänvisa till arriere-bladet Nr 2-88 där det står det mesta. Efter några års körande och"förbättrande" tyckte jag att det var dags för en ordentlig renovering. vissa tecken tydde på att det behövdes. Bilen hade renoverats ngn gång i slutet på 70-talet av Pelle Lindelöv När jag började riva bilen hade det hunnit bli 1987 och en del skavanker hunnit uppstå. Börjar man väl riva i en bil blir det lätt att man fortsätter och fortsätter och.....
Så det hela slutade med att bilen var fullständigt nerplockad
Det låter enkelt att plocka ner en bil i delar men det är en del saker att tänka på (så man får ihop delarna till en bil igen) Den första regeln är att märka upp allt som tas bort,slänger **inte** alla bult och skruvar i samma burk."Dom ska ändå bytas" är vad man brukar få höra. Nej,ordna istället med små askar eller påsar och skriv på vad bulten osv ska sitta vartefter du plockar ner bilen.

Här kommer CV4:an hem från blästring,nu väntar rostlagning,rostskyddoch lack.

Det här med att märka upp hur allt satt och var det satt kan verka omständigt men det har man igen när det är dags att plocka ihop bilen igen. Likadant är det när man plockar bort elsystemet,märker man inte kablarna så har man många långa nätter och svordomar framför sig.Nåväl nu är bilen nerplockad och det är dags att kolla upp rost och eventuella ombyggnader.I mitt fall bestämde jag mig för att blästra bilen under och inuti.Häkan det vara på sin plats med ett varningens ord.Se till att firman som blästrar bilen inte använder för högt tryck så att plåten deformeras eller slår sig.Jag hade tur och klarade mig från altför tråkiga överraskningar,lite rostlagning blev det i alla fall (ca5 timmars jobb)
Efter Blästringen måste ytorna rostskyddas direkt annars kommer ytrosten snabbare än blixten. Bästa resultat tycker jag att vanlig blymönja ger,den går även bra att lägga med spruta.
Efter mönjan grundlackade jag karossen med 2K grund (Lenosal)
Sedan kom det svåra,vilken färg ska jag ha på bilen????
Det blev tillslut samma färg som förut Mercedes elfenbensvit.
Det här med att lacka är en historia för sig,först gäller det att blanda rätt sedan att spruta från rätt avstånd. Lokal??? Lacken sprutades i ett vanligt garage där golvet blöttes så att dammet stannade på rätt ställe. Resultatet blev över förväntan och känslan med hela underedet i nylackat skick är otroligt skön.
Om bilen blir i orginalskick? Njet inte en chans.Planerna ligger åt racing hållet fast besiktigad förstås. Jag kan höra orginalvännerna vässa knivarna men dom ska ha klart för sig att den här CV:n var så pass modifierad redan när jag fick tag iden att en orginal renovering är snudd på omöjlig, dessutom drömen om en racig influerad CV är för stark. Jodå det blir bur och bälten hela köret givetvis.
Störtburen kommer att göras av yrkesfolk(guss motor i Gustavsberg) och stolar m.m kommer att vara av samma typ som i rally/racing.
Största modifieringarna blir på chassi sidan där hela bakvagnen ska modifieras och förstärkas,Framvagnen ska också få en översyn.
Motorn trimmas givetvis och där kommer en hel del nya ideer prövas
Mer om det i kommande avsnitt. Jo det här med lacken,jag hoppas alla förstår hur viktigt det är med andningsskydd och god ventilation (gäller även vid slipning av färg) när det börjar likna dimman vid Lutzen är det dags att ta en paus.

Grundfärgen är lagd och det är dags för lack

I den här bilen kommer ingen isolering eller underedsmassa att användas vilket man vanligtvis gör. Varför inte? Nja det är ju fräschare när det är lackat.....
Nu har i alla fall ihop plockningen börjat och alla slitdelar byts, bromssystemet är en blandning av R8 och Dauphine(skivor fram och trummor bak) som är väl utprovad genom de år jag haft bilen och har visat sig fungera bra. Skulle gärna ha ett 2 krets system men det får väl visa sig vad det blir. Tanken med den här bilen är att den ska kunna köras som vanligt samtidigt som den används till olika former av racing (främst sk Bracket racing och träffar på våra få kvarvarande tävlingsbanor).Fjädring osv kommer säkert att bli väl hård för vanlig väg men det ska kännas att åka "Sportbil" eller hur?
Tokig eller inte det få var och en bedöma men bilen ska äntligen bli som jag vill ha den och det är det viktigaste,inte att ta poäng på utställningar och träffar. Har ni synpunkter? hör av er.
I nästa avsnitt kommer det att handla om bakvagn och ombyggnaden av den samt elsystem m.m Väl mött

Pelle

PS Ni som har synpunkter eller förslag osv hör gärna av er till: Pelle Eriksson Estövägen 1B 14900 Nynäshamn
0752/18657 , 15305 DS

driving
is fun again
in a
RENAULT