4 CV DAUPHINE R8 FLORIDE

ARRIÈRE-bladet

ALPINE R8 GORDINI R10 CARAVELLE

NR 2 1987

SIDAN 2:

CLUB
RENAULT
TRACTION
ARRIÈRE
SUÈDE

Adress:
Box 64
148 00 ÖSMO

Postgiro:
53 01 82-1

Redaktör,
utformning
samt ansvarig
utgivare:
Jan-Ingvar Steen

Tryckt hos:
AB Firmatryck,
Nynäshamn

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

REDAKTÖR'N HAR ORDET:

Dags för nummer 2 detta år, vilket ger vid handen att ungefär halva året gått. När ni läser detta är vi förmodligen en bit inne i juni. Alla våra pärlor har väl redan rullat några mil och kanske har det varit träff-tillfällen för några av oss.

Säsongen är kort. Kör mycket och njut av sommar och sol och fina bilar. Ta verkligen vara på det goda i livet som gammelbils-hobbyn ger. Rösterna blir ju högre och högre från miljörörelser och statsmakter att klämma åt denna livsviktiga nerv i samhället som bilismen utgör. Snart kanske det är en lyx, endast de mycket rika förunnat att äga och köra en gammelbil.

Det är väl bara en tidsfråga innan vi får vägtullar in till Stockholm för exempel och får miljörörelsen som den vill så skall alla bilar huggas upp till skrot utom de gamla 4L:er eller Amazonkombin som utgör deras egna förtskaffningsmedel för transporter, som naturligtvis är ursäktade av miljön.

Nåväl, jag skall väl inte vara för pessimistis " i denna ljuva sommartid ", än kan vi ju njuta vårt otium och hela den underbara svensk sommaren ligger ju bara och väntar framför oss.

8/6

Gunnar Friberg

Bilar jag mött (75):

En äkta Gordini –dé ni!

■■ Det franska motorgeniet Amedée Gordini är egentligen värd en egen artikel – ty han är utan tvivel en av de märkligaste män som någonsin levat. I hela sitt liv har han bara varit intresserad av en enda sak, nämligen snabba bilar. I sitt oansenliga lilla garage på Boulevard Victor, precis mitt emot den nuvarande stora bilutställningssalongen, tillverkade han under en lång följd av år ett relativt stort antal av världens mest intressanta sport- och racerbilar. Men inte nog med det – han hade också ett eget tävlingsstall som körde i den tidens Formel I, Formel II samt alla större internationella sportvagnstävlingar.

Gordini började sin karriär som bilmekaniker, men när det franska bilföretaget SIMCA bildades på trettiotalet – meningen var att licenstillverka italienska FIAT – började Gordini ägna sig åt att beställningstrimma SIMCA-motorer. Den som ville ha en extra vass bil fick alltså knalla iväg till Gordinis garage, tränga sig förbi de två rostiga bensinpumparna – jodå, han sålde bensin också – och höra sig för om Mästaren möjligen hade tid . . .

■ Så småningom övergick Gordini till att bygga egna bilar. Bland annat gjorde han en av de vackraste sportvagnar jag sett på beställning av Françoise Sagan. Den hade en rak åtta på tre liter som matades av fyra dubbla 45 millimeters Weberförgasare!

Men det gick naturligtvis som det måste gå. Gordini hade inte en aning om pengar och pengars värde och gjorde till slut brakkonkurs. Tävlingsverksamheten lades ner, några entusiaster försökte starta en insamling men det gick naturligtvis inte – fransmän är inte mycket för insamlingar.

Så den gamle Gordini fick hederslegionen och det ansågs allmänt att han var slut – men så exploderade nyheten. Gordini hade anställts av franska Renault, som konsult!

■ Detta inträffade, vill jag minnas, någon gång i slutet av femtiotalet, och resultatet lät inte vänta på sig – snart presenterade Renault sin Dauphine Gordini, en behagligt trimmad liten bil vars motor på 850 cc i alla fall gav 45 hästkrafter. Jag hade själv en sådan bil – jag skrev om den i SE nummer 26 1977 – och minns den med förtjusning. Jag körde till och med 12-timmarsloppet på Skarpnäck i en Gordini, som fabriksförare anställd av Svenska Renault!

Men så kom Renaults interimsmodell 8, fabrikens sista svansmotordrivna bil, som skulle hålla bilköparnas intresse vid liv medan fabriken gick över till framhjulsdrift. Och för att ytterligare stimulera intresset fick Gordini fria händer när det gällde att göra sin version av bilen . . .

■ Renault R 8 Gordini visades för första gången på Parissalongen något av de första åren på sextiotalet. PeO Eriksson, fotografen, och jag var som vanligt i Paris och häpnade över trängseln i Renaults monter. Gordini själv var där, ditsläpad mot sin vilja, och verkade mycket besvärad över sin nya roll som nationalhelgon. Han tyckte väl – med all rätt – att hyllningarna kom litet sent, så att säga . . .

Alla Renault R 8 Gordini lackerades i exakt samma blå nyans som Gordinis bilar alltid haft, den officiella franska racingfärgen. Motorn var en fyra på 1107 cc och hade en stor dubbel Weber, senare försågs motorn med två dubbla Weber, åtminstone när det gällde grupp 2. Och minsann, har jag inte för mig att växellådan hade fem lägen framåt också – men där kan jag möjligen ha fel.

Renaults PR-apparat fungerade välsmort. Det bildades Gordini-klubbar, det ordnades Gordini-meetings, och den som körde en Gordini var inte en vanlig bilförare, han eller hon var en "Gordiniste" med äkta franskt uttal, "Görrrrrrrdinist" . . .

■ Som vanligt fick den internationella motorpressen provköra alla franska bilar på fredagen efter bilutställningens högtidliga öppnande. Det gjorde man ute på högfartsbanan vid Montlhéry-Linas, och PeO och jag gav oss iväg i vår hyrbil ovanligt tidigt den dagen. Men ack, vad hjälpte det! Hela motorpressens intresse var koncentrerat till Renault R 8 Gordini, det fanns säkert femtio namn före oss på väntelistan. Och inte blev det bättre av att någon amatör-Fangio kvaddade en av de tre bilarna genom att lägga i backen istället för högsta växeln i full fart . . .

Men klockan tre på eftermiddagen fick vi äntligen kvittera ut bilen för de två varven runt banan. Vi gjorde oss omedelbart skyldiga till en dödssynd genom att köra in på en escape road för att i lugn och ro fotografera bilen – det fick man absolut inte göra. Men när PeO äntligen var klar med sitt fotograferande var det äntligen min tur. Och det blev en färd, det vill jag lova! Det visade sig att bilen hade oanade fartresurser, i den jättelika, dosserade östra kurvan låg jag långt över det gula strecket och hastighetsmätaren visade på 180 kilometer per timme, inte dåligt för en så liten motor.

Men denna fantastiska bil fick inte leva så länge. Fabriken gick över till framhjulsdrift och Gordinis trimmade bilar förvisades raskt till bilhistorien.

■ I dag är en Renault Gordini en raritet för samlare. Gordini-klubbarna finns kvar, liksom Gordiniste-andan, men Gordini trimmar inte längre några bilar eftersom fabrikens policy numera är säkerhet och praktisk användbarhet.

Jag vet inte ens om Gordini lever – skulle han fortfarande befinna sig i livet vill jag så gärna hoppas att han åtminstone skruvar på någon motor ibland, som ren hobby.

Ty vad skulle han annars göra? ■

Modellbilar i skala 1:43

av 021
Andreas Uddling

Han stod där och stirrade in genom skyltfönstret, darrande av upphetsning. Andedräkten immade på rutan. Förbipasserande trodde kanske att han var förhäxad, men om någon sett vad han stog och tittade på skulle de förstå att det var DRÖMBILEN som killen stod och drömde om. Tänk att en gång få äga den bilen. En mörkblå Renault 4CV. Bilen hade precis kommit ut i skyltfönstret. Killen såg när expediten ställde dit den nya Tekno modellen.
Vem minns inte känslan när man stod där och dreglade över de läckra modellbilarna från Tekno, Dinky och Corgi. Åtminstone jag var för liten för att ha råd att köpa dem, utan man var förvisad till släktingars goda omdöme om vad en liten grabb behövde mest.
Det var länge sedan det där, men hos vissa människor går inte ränderna ur. Jag hör till kategorin obotliga samlare. Eftersom mitt stora intresse är RENAULT så måste av det följa att jag också samlar modellbilar av Renaultbilarna. Roligast är ju förstås de gamla goda femtiotalarna med motorn på rätta stället. Bak förstås!
Bakom det mesta döljer det sig en historia. Inte alltid rolig men oftast intressant. För den inbitne kan det alltså vara av intresse att veta mer om Renaults svansmotormodellers tillvaro i lilliputvärlden för bilar i 1:43 skalan.
Rötterna till dessa "leksaksbilar" som jag ska berätta om finner vi i tjugotill trettiotalets Frankrike. Där fanns ett företag som förkortat hette CIJ. De hade ensamrätt på att tillverka leksaksbilar av Renault från trettiotalet fram till mitten av femtiotalet. Det innebär att i praktiken är alla leksaksbilar på Renault från den tiden tillverkade av CIJ. Dock finns där ett roligt litet undantag. Och det är just den 4CV som Tekno gjorde 1955/56. De struntade helt sonika i ensamrätten och gjorde sin egen 4CV, och en mycket fin sådan dessutom. I en katalog över Teknos samtliga produktion i Danmark till dess företaget flyttades till Holland tar man även upp den lilla 4CVn. På de allra flesta modeller i katalogen har man en förteckning över olika färgvarianter, men på 4CVn står det kort och gott; forskaellige farver. Dvs antalet varianter var stort. Mot slutet av femtiotalet upphörde Renault-monopolet för CIJ och genast dök ett antal nya roliga modeller upp. Vilmer(också i Danmark), Corgi toys och Dinky toys i england(Dinky även i Frankrike)hade allihop någon svansmotorRenault i utbudet.
Om vi börjar med 4CVn så har den tillverkats bland annat av CIJ, Tekno, Vilmer och Norev (plastkaross på plåtbotten.) Av dessa var utan tvekan Teknos den finaste och idag kanske den mest eftertraktade hos samlarna.
Förutom Juvaquatre, Frégate och Colorale gjorde CIJ också Dauphine in ett antal

Versioner, såsom tvåfärgad, standard och polisbil(en 4CV fanns även som polisbil, till och med den med nedskurna fönster. Se din 4CV historik!) En lika fin Dauphine hade Dinky toys France tagit fram redan 1957. Norev(fransk såklart) sålde billighetsvarianten med plast i kaross och plåtbotten.
Floride var på sin tid en upphöjd bil för det unga europa på 50-talet, men som modellbil var den rätt så svårfångad. CIJ, Dinky och Corgi hade den dock allihop. Personligen tycker jag nog att CIJ vann på poäng i utförandet. Även om Dinky kommer som god tvåa.
Här kan det vara på sin plats att inflika en detalj rörande leksaksbilarnas utrustning. Fram till 50-talet hade i prinvip ingen bil glas i rutorna men i och med att Corgitoys kom med i bilden i slutet av detta årtionde lanseradde de denna lyx. Ingen leksakstillverkare med självaktning kunde låta bli att följa trenden. Så på den utsökta modellen av R8 som franska Dinky gjorde satt det rutor i alla fönster. Dessutom hade man i publikfriande syfte konstruerat en sorts styrning av framhjulen plus fjädrande hjul.
Någon plåtmodell av R10 har jag hittills inte stött på, men vet någon något om det så är jag tacksam för upplysningar. Däremot gjorde Norev en ioch försig fin R10 men i plast.
Mitt eget samlar intresse börjar svalna i samband med att de moderna Renaultbilarna börjar dyka upp. Men givetvis har jag skaffat mig en R4L i fint utförande från franska Dinky. De gjorde även en variant föreställande R4L 4X4, lite av en raritet i fullskala. Jag tycker även mycket om den fina utgåvan av R16 som franska Dinky gjorde under mitten/slutet av 60-talet.
Att i detalj berätta om alla utgåvor, upplagor, färgvarianter och karossvarianter som förekommit under alla år som gått vore en omöjlighet eftersom bilarna tillverkades i mycket stora serier, med undantag av de danska Vilmer och till viss del även Tekno. Dessutom har många småfabrikanter gjort små upplagor som fick liten spridning och idag i stor utsträckning okända.
För en som börjar intressera sig för denna hobby skulle jag vilja ge ett par råd. Ta kontakt med någon samlarförening och ta reda på om de har någon tidning/annonsblad i ämnet. Studera därefter prisbilden ingående och sedan kan du börja köpa, byta eller sälja. I dag är priserna på exemplar i nyskick ruskigt höga och samlarhysterin minskar inte priserna. Därför kan det vara klokt att försiktig till en början. Köper du bilar av samlare ska du se till att exemplaren är så hela och fina som du har råd med. Det är både roligare och mer ekonomiskt att ha fina bilar eftersom det kan vara svårt att renovera bilar som tillverkats i skiftande gjutkvalitet. Dessutom värderas alltid en bil med originalfärg, hjul, dekaler mm högre än en renoverad.
I annons sammanhang hittar man ofta noteringar om skicket på bilar. En vedertagen gradering är siffrorna 1-5. Där 1 innebär nyskick eventuellt inklusive kartong och 5an talar om att hela bilen har repor eller märken. Ibland finns

bokstavskombination med efter siffrorna. RP, eller B vilket betyder ommålad-repainted och originalkartong-boxed. (engelska är samlarspråket framför andra) Slutligen kan annonsören lägga till + eller - för att modernera beskrivningen av skicket på bilen. Men viktigast är ändå att använda sitt sunda förnuft. Var och en samlar på sitt sätt efter sin egen maxim.

Som ni märker ger jag inga priser eller värderingar på leksaksbilarna. Det är helt avsiktligt eftersom det till syvende och sidst är mellan säljaren och köparen som affären göts upp.

Som en avslutning tänkte jag ta upp att det idag förekommer en form av leksaksbilstillverkning som man skulle kunna likna vid replika-byggen. Två bra exempel på detta är dels en 4CV som tillverkas av en firma som heter Elågor. De har använt samma formar som Norev hade på 50-talet men gjort den i metall med plastbotten (ödets ironi ?). Modellen är välgjord och fin att se på. Den är inte särskilt dyr heller. Dels finns det en nyutgåva av CorgiToys Floride. Det är Metosul som tagit upp den pånytt. Halvbra finish men till ett mycket lågt pris.

Detta har handlat om modellbilar i skala 1:43, men det ska sägas att det finns en mängd Renault-modeller tillverkade av andra firmor i både större och mindre skalor. Mer om det en annan gång. Plastbyggsatser då undrar någon kanske. Jo då det kommer en artikel om det också.

Lördagen den 21 mars avhölls som bekant årsmöte för Club Renault traction arriére Suéde. Vad som behandlades på mötet har ju redovisats tidigare i Club Info. Själva möte, som för året var ganska välbesökt för att vara vår klubb, hölls "som vanligt" i FolketsHus i Ösmo. Mötet började med att en härlig tallrik avåts. När alla var mätta och belåtna påbörjades mötesförhandlingarna. Under ungefär en timma stöttes och blöttes olika frågor, väsentliga för klubbens fortsatta verksamhet. När vi så hade avslutat dessa förhandlingar och fortfarande var någorunda sams serverades kaffe med dopp och Fred visade ett stort antal diabilder från våra träffar och från andra gammelbils-tillställningar under 80-talet.

En och annan reservdel bytte ägare som alltid när fler än 2 renaultentusiaster är på plats. Naturligtvis talades det även vevaxlar-topplock-bromsar, vad vore livet annars.

låter sig väl smaka

BARBARA JOHANSSON:

ANVÄND ALLTID PRAKTISKA BILKLÄDER

Barbara Johansson började sin karriär som fortåkare i en utbordarracer. Sedan blev hennes framfart mer jordbunden. Som bilförare har hon kört BMC, varefter hon fick kontrakt med Renault. Barbara har många goda råd att ge speciellt till de kvinnliga bilförarna, som hon tycker skall vara noga med att skaffa sig praktiska bilkläder.

Text: JAN-OLOF BLOMFELDT

Foto: PeO ERIKSSON

I en snygg fyrhjulssladd demonstrerar Barbara Johansson sina förarkunskaper. Här nedan ett glatt leende porträtt.

Inte undra på att Barbara »Bra-bra» Johansson har bil och biltävlingar i blodet. Hon föddes nämligen i billandet USA och fick redan från början rätt inställning till det där med motorfordon. Vid fyra års ålder kom hon till Sverige och växte upp på en stor gård där hennes uppgifter bland annat var att köra timmer med traktor.

Hon började emellertid inte tävla med bilar utan i en utbordare. Hon gjorde sig snabbt ett namn, men lade upp på grund av bristande tid. Första tävlingsbilen var en Peugeot. Debuten skedde i Botkyrka MK:s KM 1957, resultat: tvåa totalt. Snart lockade Svenska Renault med fribil och Barbara nappade direkt. Sejouren hos det franska märket resulterade i många olika tävlingar, bland annat 12-timmarsloppet på Skarpnäck 1961.

1963 skrev Barbara ett riktigt kontrakt med BMC och blev alltså fabriksförare. Det jobbet hade hon till tävlingssäsongen 1965 började. Den inledde hon på ett nytt märke — eller rättare sagt det för henne bekanta Renault. Tävlingsbilen är en hypervass R 8 Gordini medan privatbilen är den tamare R 8, som hon här skall lära ut några finesser om — förutom att hon vänder sig litet extra till sina medsystrar i trafiken.

— Renault R 8 är en mycket trevlig bil att köra. Den har både motor och drivhjul bak och även om överstyrningstendenserna inte är stora bör man alltid tänka på att bilen kan vara litet baktung, särskilt om det börjar gå fort. Men det är lätt att »styra bilen med gasen». Släpp inte gasen i kurvorna, då kan otrevliga saker hända — med vilken bil som helst. Håll istället jämn gas och parera med pådraget så att bilen går stadigt genom kurvan eller med en jämn och snygg sladd om farten är litet högre.

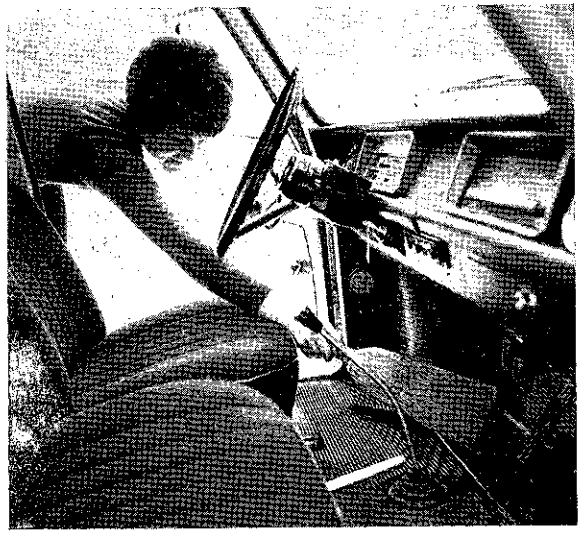
En bilförare måste känna till hur den egna bilen uppför sig. Vet ni inte det så uppsök någon träningsbana, som det finns gott om speciellt vintertid, och pröva på. Det kan vara värdefullt om ni sedan i trafiken råkar in i en situation.

Komforten för föraren betyder myc-

ket under bilkörning. Högklackade skor använder jag gärna, men aldrig när jag kör bil. Då sätter jag på mig ett par vanliga lågklackade promenadskor. Att köra bil med högklackade skor anser jag vara mycket nonchalant, både mot sig själv och medtrafikanterna. Dessutom blir man fort trött i fötterna. Ha gärna, åtminstone sommartid, ett par promenadskor i bilen. På så vis slipper man också dra in smuts och skräp.

På vintern är det ju inte så behagligt att sätta på sig ett par kalla skor som stått i bilen, men ha då istället ett par smidiga vinterskor. Men ha också en borste i bilen och borsta av all snö och slask från skorna innan ni sätter er i och kör. Karlarna har det bra mycket bättre som kan ha galoscher. På tal om smuts, håll alltid bilen ren inuti.

Inne i bilen skall man aldrig ha en massa saker liggande lösa. Tunga föremål kan bli rena mordvapnen om de kommer flygande mot huvudet vid en kraftig inbromsning och en massa småsaker som dräller omkring i bilen irriterar.



Smuts och grus dras lätt in i bilen. R 8:an har inga trösklar och är därför lätt att borsta ren inuti så här.

Har ni upptäckt så många småutrymmen det finns i R 8:an? Tre handskfack och dessutom ett praktiskt fack på baksidan av framstolarna. Öppnar man blixtlåset finns där plats för en hel del saker. Kartor, andra papper och varför inte stickningen.

En mor konstaterar också med glädje att stolarna på baksidan är klädda med galon, som stoppar bra mot kladdiga barnskor.

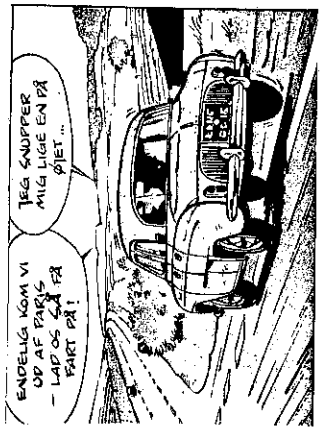
Lika viktig som fotbeklädnaden vid bilkörning är körställningen. Sitt inte framåtlutad och spänd. Ställ upp ryggstödet och justera stolen så att ni sitter med nästan raka armar och så att ni har ordentligt stöd för skuldrorna. Då blir en långresa inte hälften så jobbig.

Se alltid till att ni släpper in friskluft i bilen, även på vintern då värmen är påslagen. I Renault är det praktiskt att öppna en liten springa på bakre sidorutan och dessutom finns det praktiska luftintag på instrumentbrädan. Förresten borde rökning i bilar vara förbjuden. Det luktar illa och barn har lätt att må illa av röken.

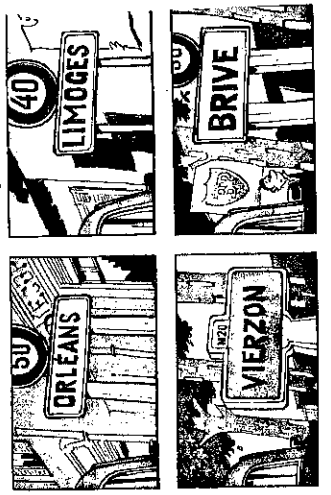
Bilen har mycket bra bromsar, och det har lärt mig att aldrig panikbromsa. I början är det svårt att låta bli bromspedalen när man ställs inför en oväntad situation i trafiken, men jag har tvingat mig till att lära mig styra undan och bromsa måttligt.

Och så till sist ett par råd till alla bilande damer. Låt inte den äkta mannen, fästmannen eller pojkvännen åka med som lärare! Det är ingen idé att bli nerknosad av en mallig karl. Träna bilkörning ensamma, det stärker självkänslan bäst. Jag vet inte varför huvudparten av alla män anser att kvinnor är dåliga bilförare, men jag vet att de gärna vill »spela över» när de åker med en sådan som passagerare.

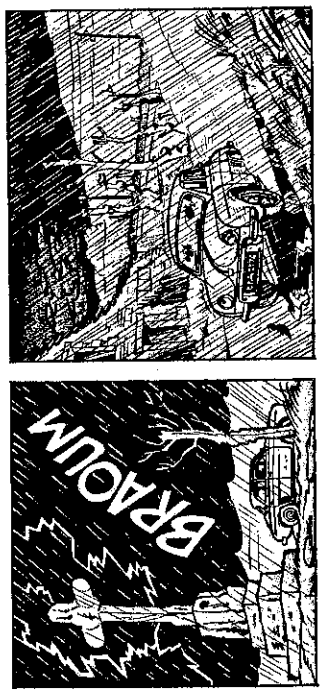
Naturligtvis vill en kvinna alltid vara chic, men när det gäller bilkörning måste man vara både praktisk och chic. Snäva kjolar och åtsittande kläder är inte bra, speciellt inte vid långkörningar. Då gäller det att klä sig ledigt, även närmast kroppen! Glädjande nog har både konfektionsindustrin och mer exklusiva modellaffärer börjat ägna uppmärksamhet åt bra och snygga bilkläder för oss damer!



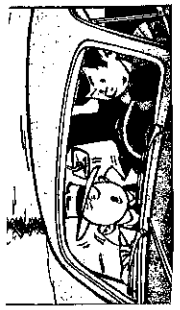
En Dauphine är verkligen en vagn för långfärder ....



Många kända franska städer passerar revy ....

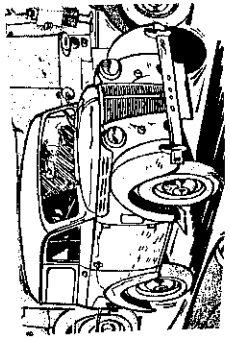


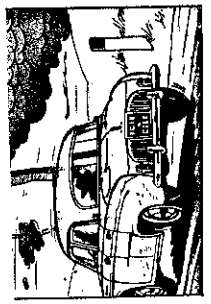
MAX JORDAN



Max Jordan (vid ratten) och hans medhjälpare, den mycket gladlynte f.d. tjuven "skatan".

Maurice Tillieux är upphovsman till Gil Jourdan (Max Jordan på svenska) samt ett flertal andra serier. Tillieux,som arbetar både som serietecknare och serieförfattare föddes i Belgien 1922.Han är numera en av de populäraste serieförfattarna i den franska tidningen Spirou. Huvudpersonen i den tidningen presenterade jag i föregående nr av arrièrebladet. Max Jordan dyker för första gången upp i Spirou den 20 september 1956 och den bil han helst kör dök också upp 1956, - Renault Dauphine. Hittills har cia 15 album kommit ut i Frankrike, men tyvärr finns bara ett fåtal översatta till svenska. Fastligt,färgstarkt och fartfyllt berättar Maurice Tillieux om spännande deckaräventyr i skumma storstadsmiljöer.





Vilken detaljrikedom!

I såväl regn som snö .....

..... men till slut .....

MOTORFÖRAREN PROVKÖR:

Fhrua har formgivit Floride och man måste erkänna att han lyckats bra, elegant mjuka och attraktiva linjer.

Renault Floride

■ För ett par år sedan gick de första bilderna till pressen på en ny sportvagn, tillverkare Renault. Den till det yttre linjeskönа skapelsen — formgivare Fhrua i Turin — tillverkas nu i hundratals exemplar om dagen i den franska fabriken. Motorn är densamma som i Gordini-modellen och man har på olika sätt bemödat sig om att i det läckra skalet bygga in egenskaper som mer eller mindre kan motsvara benämningen sportvagn.

Floride har två dörrar, men vagnen är låg och en lång person får vika sig ordentligt för att komma in. De främre, separata stolarna är bekväma och skålade för fast stöd även i sidled. Armutrymmet är gott och körställningen bra vad beträffar rattlutningen. Man sitter lågt och sträcker benen rakt fram, en ställning som inte är alldeles bekväm under långfärder. Särskilt som utrymmet på Floride har tvingat konstruktörerna gyttra till det kring rattstången med små pedaler och en gaspedal som är tröttande för foten att vila på. En lång fot fastnar för lätt vid byte mellan broms och gaspedal. Instrumenteringen framför föraren omfattar väg- och hastighetsmätare, bensinmätare och kyltemperaturmätare samt signallampor för laddning, oljetryck, blinkare och helljus. Belysningen av instrumentbrädan nattetid vållar i nuvarande utförande besvärande reflexer i vindrutan, en detalj som måste rättas till. Instrumentbrädans underkant har stoppning. Växelspaken sitter för långt fram, så att föraren måste böja sig efter

Under motorhuven är det välplanerat och åtkomligheten är god.

Instigningen borde ha gjorts lättare för en lång person, men vagnen är låg. Stolarna är dock sittriktigt bekväma.

den vid växlingarna. Inredningen i Floride är av god kvalitet och i trevliga färger.

Bak finns ett utrymme för ett par barn eller om man fäller ned sätet, blir det ett extra bagageutrymme.

Vi har anmärkt på en del detaljer som berör bekvämlighet och lätt och säker manövrering. När vi kommer till Florides vägegenskaper och fartresurser, blir det genomgående betyget mycket positivt. Motorn är pigg och livlig utan att vara exceptionellt snabb. Med rätt användning av växlarna kan man dock göra snabba omkörningar och man håller lätt mycket goda marschfarter med vagnen. Till detta bidrar den väl avvägda fjädringen av fast karaktär och knappt märkbar krängning ens vid hård kurvtagning. Vagnen är spårsäker och ungefär okänslig för sidvind. Man åker därför med bibehållen komfort på alla slags vägar även om man vill köra undan. Styrningen med styrväxel av kuggstångstyp, bidrar på sitt sätt till det goda helhetsintrycket av Florides vägegenskaper. Bromsarna får också gott betyg. Även om bromsytan inte är särskilt stor, var dock verkan på provvagnens bromsar sådan att de ingav förtroende. Därtill går det lätt att bromsa progressivt och bettet var övertygande vid hård nedtagning.

Runt-om-sikten från förarplatsen är utmärkt. Man ser båda framflyglarna och om man sträcker litet på sig även bakflyglarna. Ljudnivån är allmänt väl dämpad, så att varken väg- eller vindljud stör de åkande. Vid högre varvtal hör man dock motorn även om ljudnivån inte är särskilt störande.

Växellådan saknar synkronisering på ettan, men man kan få in växeln utan skorrning med hjälp av dubbeltrampning. Synkroniseringen på de övriga tre växlarna är god och växellägena är distinkta. Kopplingen har mjukt ingrepp och lågt pedaltryck. Bagageutrymmet på Floride ligger som på övriga Renault-modeller framtill. Det är fodrat med filt och luckan låses inne i vagnen. Under motorhuven bak är åtkomligheten god för kontroller och påfyllningar. Reservhjulet ligger i ett särskilt fack under bagageutrymmet.

Floride är en läcker och i sina allmänna egenskaper mycket tilltalande vagn, som bör ha utsikter att hävda sig bland den kategori köpare den särskilt vänder sig till.

TEKNISK SPECIFIKATION:

ALLMÄNT

Självbärande helsvetsat karosseri av pressad stålplåt. Motorn placerad bak, drivning på bakhjulen. Två dörrar upphängda i framkanten. Separata stolar fram, litet helt säte bak. Bränsletanken baktill, rymd 32 liter.

MOTOR

Fyrcyl. fyrtakts vätskekyld radmotor med toppventiler. Cyl.-diam. 58 mm, slaglängd 80 mm, cyl.-volym 845 cm³. Kompr. 8. Effekt 40 hk SAE vid 5.000 r/m. Vridmoment 6,6 kgm vid 3.300 r/m. Uppmätt värde: max. drivhjulseffekt på treans växel vid 70 km/tim 23,3 hk.

FJÄDRING

Separat hjulupphängning fram med länkarmar, skruvfjädrar, hydrauliska teleskopstötdämpare och krängningshämmare. Speciell gummimuff omsluter stötdämparens nedre del. Separat hjulupphängning bak med pendelaxlar, skruvfjädrar, hydrauliska teleskopstötdämpare och gummiluftkuddar.

KRAFTÖVERFÖRING

Enkel torrlamellkoppling. Fyra växlar framåt, de tre övre synkroniserade. Golvväxelspak. Växellåda och bakaxelväxel sammanbyggda till en enhet.

BROMSAR

Hydraulisk fotbroms. Handbromsen påverkar bakhjulen mekaniskt. Total bromsyta 534 cm² vilket gör 6,2 dm² per ton tjänstevikt.

STYRNING

Styrväxel av kuggstångstyp. För fulla framhjulsutslag erfordras 4¼ rattvarv. Uppmätt vänddiameter 9,40 meter.

ELSYSTEM

Spänning 12 volt. Batterikapacitet 50 Ah.

MÅTT OCH VIKT

Total längd 4,26 m, bredd 1,58 m, höjd 1,30 m, axelavstånd 2,27 m, spårvidd fram 1,25 m, bak 1,22 m, tjänstevikt 860 kg. Uppmätt runt-om-sikt från förarplatsen, 97,7 % av horisontens omkrets. Däckutrustning 145×380" slanglösa.

PRIS

Riktpris inkl. värme	**11.200:—**
Bilskatt	**110:—**
Oms-skatt	**940:—**

Generalagent: Svenska Renault AB, Stockholm.

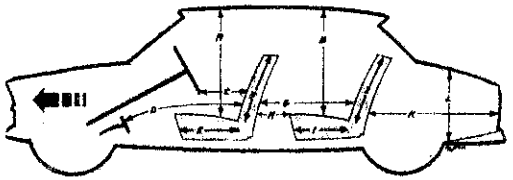
HASTIGHETSBERÄKNINGAR

		Ettan	Tvåan	Trean	Fyran
Motorvarv per drivhjulsvarv		16,19	9,19	6,39	4,53
Fart vid 1000 r/m	km/h	6,8	12,0	17,3	24,5
Fart vid max. effekt	km/h	34,0	60,0	86,5	122,5

ACCELERATIONSDATA

till km/h		50	80	100
Genom växlar från 0 km/h	sek.	6,7	15,4	27,1

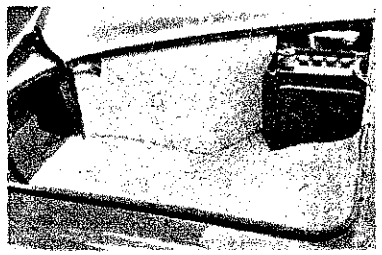
STÅENDE START
Från 0 till 400 meter 23,2 sek.
Från 0 till 1000 meter 44,0 sek.



INNERMÅTT

A	84	D	96	G	53
B	83	E	45	H	15
C	37	F	50	I	38
				J	46

Siffrorna anger cm. För A och B är måtten tagna ca 10 cm från ryggdynan utan att trycka ned sittdynan. Framstolarna är inställda i normalt körläge. Framstolarna är sammanlagt 111 cm breda och baksätet 105 cm brett. Bagageutrymmets rymd i framvagnen ca 240 dm³. Med baksätets ryggstöd nedfällt erhålles ett extra bagageutrymme på ca 175 dm³.



För att vara en sportvagn har Floride riktigt bra bagageutrymme.

Vindrutetorkarna sveper över ett ganska stort och sammanhängande fält.

snabbast
snålast
säkrast!

vem säger det?

Jo, det säger bl. a. motortidningen Bileko om Renault 8 i en jämförelse mellan fem av marknadens intressantaste bilar i prisläget omkr. 10.000 "på gatan". Renault 8 vann dessa "grenar":

ACCELERATION: Snärtigast — 0—80 på 15 sekunder — extra säkerhet.

TOPPFART: Snabbast — 132 km/tim.

BROMSAR: Delad 1:a plats. Skivbromsar på alla fyra hjulen. Nästa bil med samma utrustning kostar många tusen mer.

BRÄNSLEFÖRBRUKNING: Snålast — trots att den är snabbast. Bileko säger 0,75 l/mil. Kör Ni lugnt kan Ni klara Er på mindre.

VÄRME: Canadavärmen! Bäst ventilation. Kylsystemet är slutet—tänk aldrig på vatten eller glykol!

KOMFORT: "Vi kan inte påminna oss någon annan bil, som ger samma sittkomfort" säger Bileko. Exceptionellt bekväma säten, vilsam körställning, bra fjädring.

VÄNDCIRKEL: Minst — en meter mindre än de övrigas. Smidighet.

. . . säger Bileko. Och det finns mer att säga. *Barnsäkra bakdörrar*, tredubbelt rostskydd, femlagrad vevaxel, bra service över hela landet.

Bilekos testrapport — mycket intressant för alla som går i biltankar — kan Ni få genom att sända in kupongen härintill till Svenska Renault AB. Ni kan även få testrapporten hos närmaste Renault-representant, där Ni också får tillfälle till en rejäl provtur — bästa sättet att lära känna Renault 8.

Till Svenska Renault AB, Fack, Bromma 1
Var god sänd mig Bilekos testrapport.

Namn: .....

Adress: .....

Postadress: ..... M 37

RENAULT 8
DE LUXE

Generalagent: SVENSKA RENAULT AB. Ett 90-tal återförsäljare och 175 auktoriserade serviceverkstäder runtom i landet.

K-RP 34