

Hei TTT deltager 2005!!

Nå er sommeren kommet og det nærmer seg fort et helt år siden Treff Til Tusen.

Jeg håper at du hadde en hyggelig opplevelse på fjorårets TTT-treff og jeg håper at du også i år setter av helgen 11. – 13. august til årets løp.

Arrangementskomiteen er den samme som i fjor, og vi satser på å gjenta mange av elementene fra i fjor.

Også i år blir treffet på Dal Gård. Vi syntes dette var et velegnet sted hvor vi i fred og ro kunne nyte natur og biler og sosial hygge. Dessuten var vertskapet svært fornøyde med oss, og av tilbakemeldinger vi har fått er nok dette gjensidig.

Overnatting meldes direkte til Dal Gård, se hjemmesiden: www.dalgard.no
eller tlf. 69 89 55 71.

Vi møtes fredag kveld på Dal Gård. Lørdag formiddag kjører vi i felles kortesje ned til Mysen sentrum der rebusløpet vil starte. I år er det ny løype som vil gå sørover i fylket. Hele løpet blir på asfalt og undervels vil det bli praktiske oppgaver og et par overraskelser vi håper dere vil sette pris på.

Det blir både voksenklasse og barneklasse, samt kåring av publikums favoritt og pokal til vinnerne av disse.

Vi satser på at premiebordet blir like rikholdig som i fjor, og vi er godt i gang med kontakten med både nye og gamle sponsorer.

Når det gjelder påmelding vil jeg sette stor pris på om dere i forkant sender meg en mail om at dere vil delta. Dette gir meg oversikt og har litt med praktiske årsaker å gjøre.

Det vil også bli mulighet for å melde seg på fredag på Dal Gård og direkte i Mysen sentrum lørdag før start.

Årets treffavgift er kr. 200,-

Vi regner med at løpet starter rundt 12.00

Beregnet ankomst tilbake til Dal Gård 16.00

Premieutdeling utover ettermiddagen før grillene tenes ved 19-tiden.

Er det andre ting dere lurer på er det bare å sende en mail eller ringe meg direkte.

Følg også med på hjemmesiden vår trefftiltusen.no der vi vil legge ut nye oppdateringer nærmere treffet.

Hilsen Line Rio

21.06.2006

Mot slutet av trettioalet började allt fler biltillverkare få upp ögonen för självbärande karosser. Dessutom blev Europas vägnät allt bättre. Detta ledde naturligt till en ständigt ökad efterfrågan på bilar. Folk fick det ekonomiskt bättre och efter depressionen på tjugotalet fanns det bara en väg framåt. I Tyskland konstruerades en liten enkel bil tänkt för folk i allmänhet, en folkvagn. Den premiärvisades i Berlin 1938. Men det fanns fler: Hos Citroën höll man som bäst på med en liten folkbil med luftkyld tvåcylindrig boxermotor. I Italien började man sälja den lilla Fiat 500. Som en av Europas största biltillverkare var även Renault tvungna att följa trenden.

Mitt i allt detta utbröt andra världskriget, något som fick nästan all personbiltillverkning att upphöra. Men i hemlighet fortsatte man i den ockuperade Renaultfabriken att testa efterkrigstidens nya bilar. Dels den lilla franska folkbilen som skulle få en svansmotor på fyra franska skattehästkrafter - 4CV och dels en större 11CV-modell, som skulle ta upp kampen med ärkerivalen Citroën Berline 11CV.

Louis Renault, ägare och grundare av företaget höll på den större, men var villig att låta projekt

4CV gå vidare. Ett antal olika prototyper byggdes och provkördes under stort hemlighetsmakeri. 1945 var dess slutliga form fastställd, och dessbättre

kom då

Leve två små

slutet på kriget.

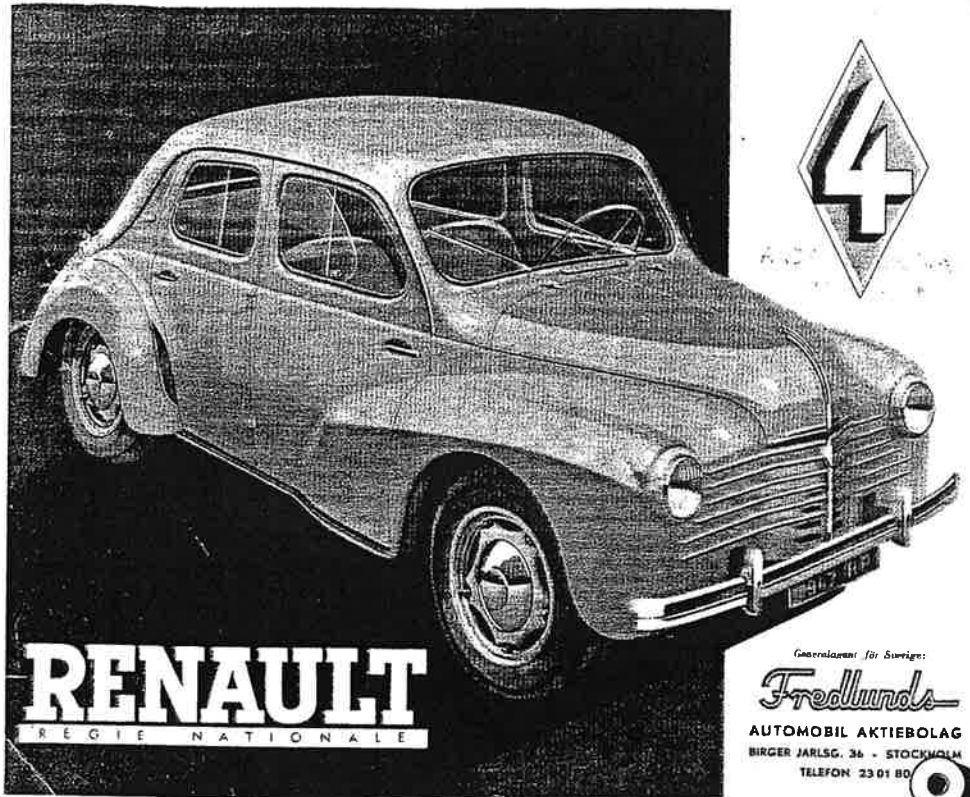
I samband med detta uppstod, som så ofta i bilhistorien, en svärdödad myt om att Porsche skulle ha konstruerat Renaults minsting. I verkligheten var det mindre romantiskt: Porsche arresterades av fransmännen, anklagad för industrispionage. Han hade varit på Peugeotfabriker under kriget. Någon högt uppsatt person ansåg att hans kunnande måste utnyttjas och man såg till att han fick tillskickat handlingarna på Renaults 4CV.

Anledningen var att bilföretaget Renault hade förstatligats eftersom man ansåg att Louis skulle ha hindrat tyskarna från att bygga lastbilar i hans fabriker under ockupationen. Hur nu det skulle ha gått till? Näväl, bevarad korrespondens mellan den ansvariga ministern och Porsche klargör att dels var produktionsförberedelserna för långt gångna för att kunna ändra något avgörande och dels var Porsche ytterst motvilligt inställd till att utföra något arbete!

Hur som helst resulterade allt arbete i den modell som vi känner som Renault 4CV. Den fick aldrig något annat namn, möjligen med undantag för de bilar som byggdes i den engelska fabriken i Acton, de kallades Renault 750 på den marknaden.

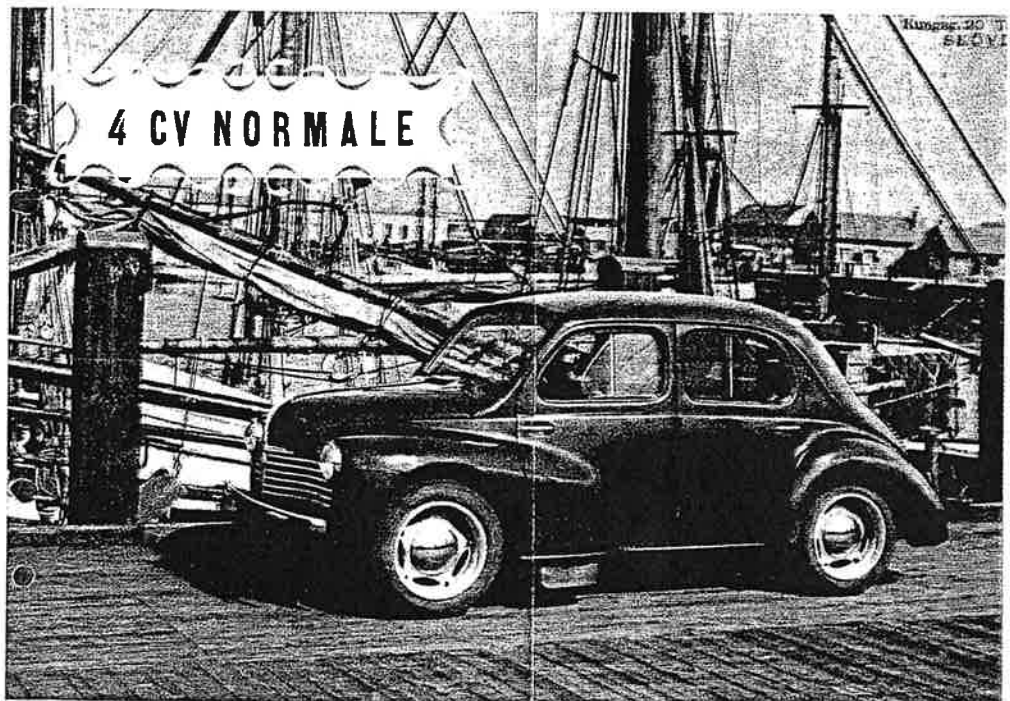
Efterfrågan i det bilhungeriga Europa var så stor att tillverkningsstakten fick ökas successivt. Redan 1954 hade man byggt 500 000 stycken. Succén rusade vidare och när fabriksvislan signalerade semester 1961 och modellen togs ur produktion hade 1 105 547 stycken byggts. I Japan fortsatte Hino Diesel att bygga modellen till och med 1963.

Ganska snart efter att 4CV börjat byggas startade arbetet med att bredda personbilsutbudet. Ett halvkommersiellt fordon kallat Colorale, som idag nog mest kan liknas vid en femtiotalets Renault



Syskonen Renault, 4CV och Dauphine jubilerar i år. Den ena fyller 60 år och den andra 50. Tillsammans byggdes fransyskorna i över tre miljoner exemplar - men idag ser man dem sällan i trafiken.

TEXT: ANDREAS UDDLING





Vad har hon i väskan? Tittar hon inte lite blygt ned, kvinnan i gult i baksätet? Nå, båda paret har som synes gott om plats och trivs i Dauphinen. Men så stora är bilarna ju inte i själva verket ...

Renault!

Låg vikt som resulterade i låg bränsleförbrukning var ett argument redan i reklamen för 4CV. Och att Renaulten klarat sig bra i vintriga alperna borde ha övertygat svenska köpare om vagnens vinteregenskaper.

Espace, presenterades 1950. Den gick till och med att få med fyrehjulsdrift! Den mer kända modellen Frégate visades 1951. Därefter började man fundera över hur efterträdaren till 4CV skulle se ut. Rymligare och modernare skulle den vara och så billig som möjligt att tillverka.

Ytterst få personbilar tillverkade i Frankrike vid denna tid hade bara två dörrar. Självklart skulle den nya större 4CV:n vara en "Berline" med fyra dörrar. Så långt som möjligt användes detaljer och lösningar från 4CV. Blocket var detsamma men med större kolvar och föder. Till en början var både växellådor och hjulupphängningar nästan identiska. Däremot fick den nya modellen en helt ny form på karossen. Om 4CV var drottningen så skulle den nya bilen vara kronprinsessa, Dauphine på franska. Det var namnet på den nya Renault-modellen som fransmännen snabbt tog till sina hjärtan.

Och likt sin föregångare kom även Dauphine att slå rekord. Det kom att bli första franska bilmodell tillverkad i över två miljoner exemplar. Modellen byggdes mellan 1956 och 1968 i Frankrike. Den sista rullade emellertid ut från en fabrik i Argentina 1973!

Idag ser man sällan 4CV och Dauphine i trafiken, varken i Sverige eller Frankrike. Men beundrarskarorna är trots allt omfattande. I Frankrike räknas de i många tusen. Detta medför att viss nyutveckling av delar förekommer. Deras storhet betonas också av att de spreds över hela jorden. Faktum är att både 4CV och Dauphine tillverkades i olika former i alla världsdelar utom Antarktis.

TEKNISK SPECIFIKATION

RENAULT 4CV

Motor: Bakmonterad fyrcylindrig vattenkyld toppventilmotor: 747 cc. Effekt: cirka 20 hk.

Chassi & kaross: Självbärande fyrdörrars kaross, individuell hjulupphängning.

Transmission: Tre växlar framåt, en backväxel. Bakhjulsdrift.

Elsystem: 6 volt.

RENAULT DAUPHINE

Motor: Bakmonterad fyrcylindrig vattenkyld toppventilmotor: 845 cc. Effekt: cirka 30 hk.

Chassi & kaross: Självbärande fyrdörrars kaross, individuell hjulupphängning.

Transmission: Tre eller fyra växlar framåt, en backväxel. Bakhjulsdrift.

Elsystem: 6/12 volt.



KLUBBARNA

I Sverige samlas de flesta fantasterna i Club 4CV Suède och Club Renault Arrière Suède (svansmotor-Renaulterna), men en och annan modell-entusiast har måhända Svenska Renault-klubben också.

DE VASSA VERSIONERNA

Renaults historia är även en historia av biltävlande. I bilismens barndom var biltävlingar en mycket effektiv reklam. Det var därför ganska naturligt att man tävlade med såväl 4CV som Dauphine.

Förutom att många dåtida entusiaster trimmade sina egna bilar så byggde Renault en mycket liten serie specialbyggda 4CV kallade "1063" efter typnumret. Man satte ihop ungefär sjuttio stycken hela bilar och sålde även "kit" som omfattade trimdetaljer till motorn. Man kunde hitta femväxlade växellådor och 900 cc-fodersatser. Renault tog lärdom och 1958 kom en "vassare" version av Dauphine kallad Gordini med en 40 hk motor och fyrväxlad låda. Som om detta inte skulle räcka så tog Renaults tävlingsavdelning fram en "värsting-Dauphine" som kallades "1093" eller Dauphine Spéciale. Den började byggas som 1962 års modell och tillverkades i 2 140 exemplar till och med 1963. Den hade en vassare kamaxel, hög-kompressionskolvar och en tvåportsför-gasare. I Sverige kördes dessa bilar bland annat i Svenska Rallyt till midnatts-solen både 1962 och 1963. Nu bar det sig inte bättre än att Renault samtidigt lanserade sin "nya Dauphine" kallad Renault 8. Den hade redan i grundutförande nästan 50 hk varför 1093 fick en mycket kort storhetstid.



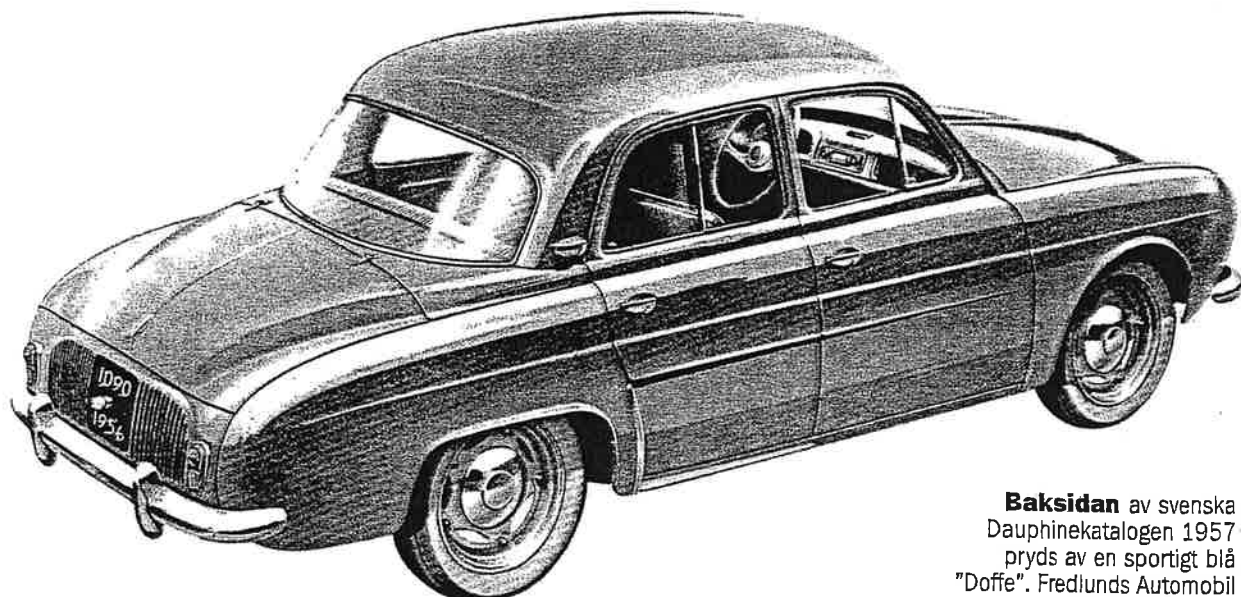
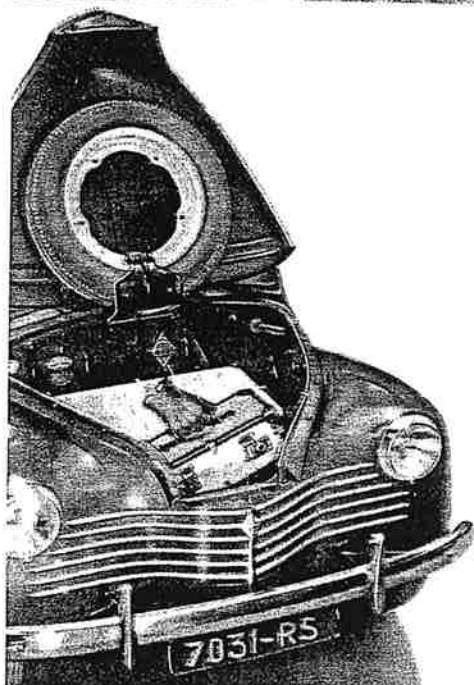
FIRA FRANSKT

Firandet i Frankrike kommer att ske vid Aèrodrome de Cerny-La ferté Alais. Länkar på club 4CV Suède: (www.club4cv.se).



Oh, Paris om våren eller var det nu kan vara ... Fransyskans dress och 4CV:ns färgsättning talar femtiotalets färgspråk.

De båda herrarna är i tuffare miljö, undrar vad de gör? En kort paus efter hård körning kanske, för herrarna förstås. Inte 4CV:n inte!



Baksidan av svenska Dauphinekatalogen 1957 pryds av en sportigt blå "Doffe". Fredlunds Automobil var generalagent.