

MAGAZINE • 1993 - 2023
30 ÅR
JUBILEUM



Spårvägssällskapet
Ringlinjen



Renault Caravelle



Lockheed Super
Constellation



Morris Minor 1000

VOSTALGIA

Cadillac
Fleetwood Sixty Special 1946

Nystart i Detroit efter kriget



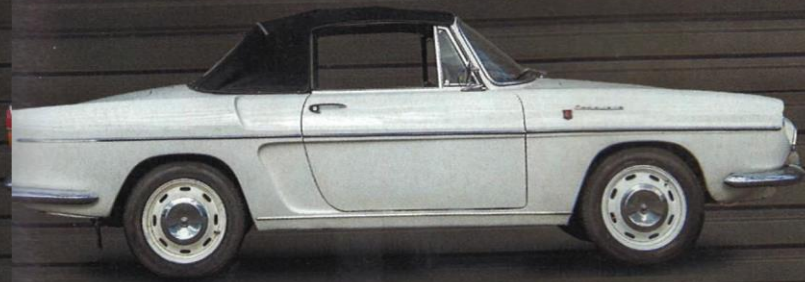
Olsson tog tidig pension för att renovera bilen
FORD TAUNUS 20 M TS COUPE



KÖRGLADA COVENTRY-EAGLE

Albinsson & Sjöberg

TIDSAM 0921-09
09
7 388092 108907
RETURVECKA 37



Med suffletten upp och den effektiva "Canadavärmen" sitter man gott på färden genom vinterlandskapet. Enligt tillverkaren. Anders har använt sin Caravelle som vinterbil och vet att det är en sanning med modifikation.

Renault för soliga dagar

När Anders Skalsky tog över en Renault Caravelle visste han inget om modellen. Men charmig var den lilla vagnen som såldes under två olika namn. Och driftsäker, skulle det visa sig. Nu har den gått i Anders ägo i drygt 30 år utan vare sig ingrepp eller krångel.

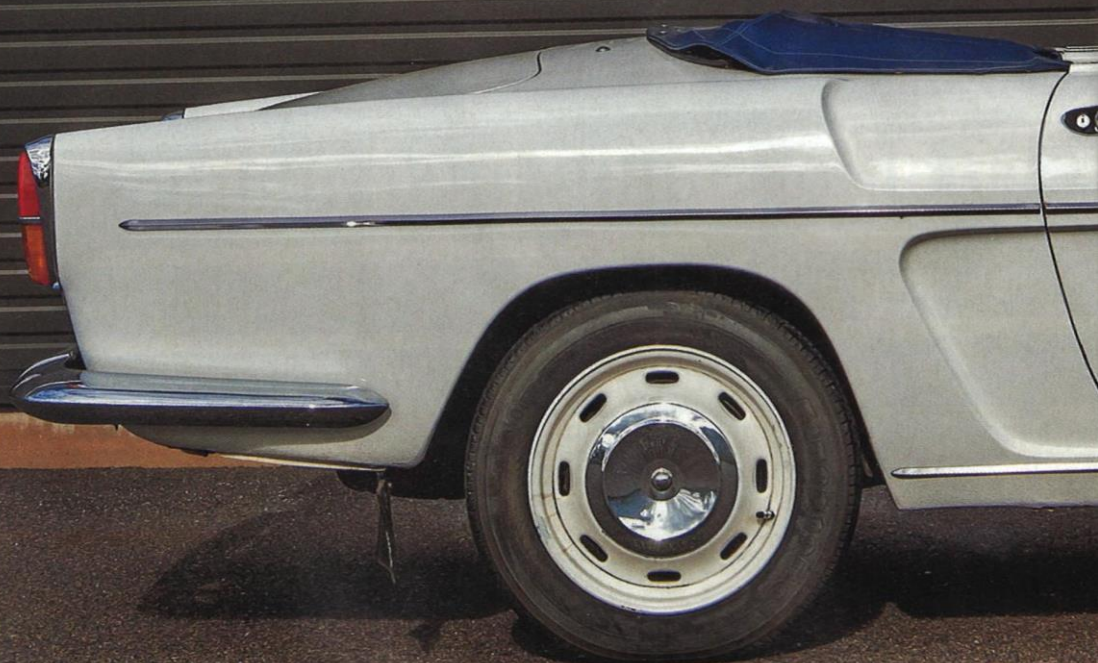
Av Per Stern (text), Roine Lundström (foto)

I slutet av 1980-talet hade unge Anders Skalsky egen förkromningsverkstad i Göteborg. En dag ville en ägare till en Renault Caravelle 1962 lämna in merparten av bilens kromdetaljer för omkromning. Efter att Anders tagit en titt på bilen lämnade kunden in kromdetaljerna.

– På den tiden hade jag inte en aning om vad det var för en bil och jag visste heller inte att en fransk bil kunde ha en så bildskön kaross, berättar Anders.

När han var klar med jobbet visade sig att kunden inte hade råd att hämta ut grejorna.

– Men han var väldigt korrekt och rakryggad och öppen med att han inte hade tillräckligt med pengar, vilket annars kan vara väldigt känsligt. Så det slutade med att jag köpte bilen av honom. Sedan monterade jag de om-



Anders Skalsky och hans Renault Caravelle från 1962. Modellen såldes inledningsvis under namnet Floride, men i USA hette den Caravelle från starten. Anders kom över bilen av en slump utan att egentligen veta så mycket om modellen. Bilen har varit i hans ägo i över 30 år och har använts flitigt utan krångel.

kromade delarna och hämtade också ut nya däck som inte heller var utlösta från en däckfirma, och så gjorde jag i ordning den till en hel bil, säger Anders.

Och han gillade verkligen sin nya kärra.

– En liten sportbil med svansmotor och snygg kaross. Inte så mycket att köra fort med, men väldigt charmig, säger han.

Kompisarna skrattade

Vi träffar Anders vid Fritiofs garage utanför Göteborg, bilmusset och garaget som han och brodern David nyligen tog över efter pappa Fritiof (för reportaget om Fritiof, se Nostalgia nr 12/2016).

Han berättar att Caravellen är en av de bilar i garaget som används allra mest. Men i början skrattade hans jämnåriga kompisar när de fick höra att han höll på med en fransk bil.

– För dem var de amerikanare med V8 som gällde. Och mina företagskollegor undrade vad det var för skrothög jag hade. De tyckte att man skulle köra BMW. Men jag har nog aldrig haft en bil som det har pratats så mycket om.

Först använde han den som sommarbil.

– Men under två perioder hade jag den som bruksbil, av ekonomiska skäl. Jag körde den hela vintern -95 när jag flyttade firman och var ekonomiskt hårt belastad. Den är inte världens vinterbil kan jag säga, en cabbe med dålig värme. Men det gick!

När Anders köpte Caravellen var den nylackad.

– Men det var inte bra gjort, dåligt underarbete. Redan då fanns en bubbla i lacken, och den finns fortfarande kvar. Det jag redan 1989 trodde skulle bli ett

rosthål är fortfarande en bubbla. Jag tycker att det är charmigt. Och jag förstår egentligen inte att bilen har klarat sig så väl från korrosion med tanke på att jag använde den som bruksbil i sju, åtta månader, sådana här bilar brukade ju rosta bort. Numera blir det inga långturer, men vi tar den ur garaget på många kortare turer per säsong.

Inspiration från VW

Renault Caravelle byggdes nog heller inte med tanke på att den skulle klara sig bra i rostframkallande klimat eller hårda förhållanden, det var en vagn att njuta av i vackert väder, gärna i soliga Kalifornien.

USA-marknaden var viktig för Renault. Lilla Dauphine med svansmotor, lanserad 1956, sålde i och för sig bra på andra sidan Atlanten, men förstås med svår

konkurrens från Folkabubblan. Renault-ledningen åkte över på studiebesök för att kolla möjligheterna till något nytt och potentiellt lukrativt.

En Renaultåterförsäljare lär ha påmint om den i USA populära sportbilen Volkswagen Karmann Ghia. Baserad på en befintlig bottenplatta och drivlina, Folkabubblans. Kunde man inte göra något sådant på Dauphine?

Jo, det kunde man. Renault Floride skulle den heta, dels för att återförsäljaren som kommit med idén höll till i Florida, dels för att den soliga staten innebar exotik och skönt liv för många européer.

Ett säljande namn, trodde man. Men inte på den viktiga marknaden i USA. Där förstod man direkt att folk från Kalifornien inte skulle vilja åka omkring i en bil som hette Florida. På samtliga engelskspråkiga





Enkelt och sparsmakat med exempelvis hastighetsmätare och växelspak från Renault Dauphine. Dauphin betyder delfin. Dauphin och femininformen dauphine var också benämningen på franska kronprinsen respektive kronprinsessan. Därav den återkommande krondekalen. Även om nu franska revolutionen med hjälp av giljotinen gjorde slut på monarkin.

► kiga marknader fick Floride i stället heta Caravelle, vilket från 1963 blev namnet över hela linjen.

Rabalder på salongen

Floride/Caravelle byggdes planerligt på Dauphines bottenplatta och för karossen vände sig Renault till italienska Carozzeria Ghia. Ghia tog jobbet men i hastigheten "glömde" de bort att de var i full gång med Volkswagens sportbil. Hur kontraktet med VW löd är givetvis svårt att veta, men kanske innehöll det någon invändning mot att bygga snarlika vagnar åt största konkurrenten i exakt samma segment.

Ghia löste det hela genom att lägga ut jobbet på italienske bil-designern Pietro Frua. När Renault betalade fakturan glömde Ghia att Frua skulle ha pengar. I alla fall tyckte Frua att det dröjde och för att sätta press på Ghia ställde han ut en Renault Floride, fast något förändrad och i eget namn, på bilsalongen i Genève redan 1957. Det blev rabalder. Bilen täcktes av och täcktes över, innan en uppgörelse nåddes och bilen gömdes undan igen till det var dags för salongen i Paris.

Trimmad av Gordini

Då fick publiken se en förtjusande liten sportbil, cabriolet och coupé, skapad för det goda livet och som ►

Fakta

Modell: Renault Caravelle 1962.

Motor: Fyrcylindrig radmotor på 956 cc. Två ventiler/cylinder. Fyrtakt, vattenkyld.

Effekt: 51 hk.

Bränslesystem: Enkel Solexförgasare med automatchoke.

Transmission: Fyrväxlad med osynkroniserad etta.

Elsystem: 12 volt.

Chassi: Svansmotor med drivning på bakhjulen. Separat fyrhjulsfjädring med skruvfjädrar och teleskopstötdämpare med gummikuddar.

Kaross: Tvåsitsig, tvådörrars cabriolet med nödsäte bak, 2+2 enligt Renault.

Längd: 426 cm. **Bredd:** 158 cm.

Hjulbas: 227 cm.

Bromsar: Trummor runt om (som 1962 ersattes med Lockheed skivbromsar runt om med tryckregulator som förhindrar låsning).

Däck: 5.15x15.

Inredning: Textil och galon.

Tjänstevikt: 890 kg.

0-100 km/h: 17,6 sekunder.

Topp hastighet: 133 km/h.

Antal tillverkade: 170.000 (Floride och Caravelle).

Generalagent: Svenska Renault AB, Bromma.

Övrigt: Anders Renault Caravelle är en 1962 års modell och borde följaktligen heta Floride och dessutom ha skivbromsar. Det kan dock ha varit så att bilen från början var avsedd för en annan marknad än den svenska.



”När Renault betalade fakturan glömde Ghia att Frua skulle ha pengar. I alla fall tyckte Frua att det dröjde och för att sätta press på Ghia ställde han ut en Renault Floride, fast något förändrad och i eget namn, på bilsalongen i Genève redan 1957. Det blev rabalder. Bilen täcktes av och täcktes över.”

Ingen grill i fronten var ett kännetecken, det vi ser här är en tämligen ovanlig extrautrustning. Totalt tillverkades 170.000 Floride/Caravelle under åren 1959–1968. Sista året såldes endast drygt 1.400 vagnar. Som jämförelse kan nämnas att Karmann Ghia typ 14, som var något av en inspiration för Renault, tillverkades i cirka en halv miljon exemplar mellan 1955 och 1974.





Renault Caravelle, alias Floride, tillverkades under tio år i en enda generation. En av få detaljer som förändrades var luftintagen på motorluckan som tillkom 1962 samtidigt som luftintagen på bakskärmarna försvann. Även utseendet på aktergrillen uppdaterades detta år.



Régie nationale betyder att företaget är statligt. 1945 exproprierade general de Gaulle företaget från ägaren Louis Renault, som anklagades för att ha varit kollaboratör med tyskarna under kriget. Vid exproprieringen var Louis Renault nyligen avliden, mördad enligt vissa.



K-märkt lackbubbla. Den fanns redan när Anders köpte bilen 1989. Då trodde han att det skulle utveckla sig till ett rosthål som skulle kräva åtgärd. Men bubblan ser fortfarande likadan ut, vilket bidrar till charmen, tycker Anders.

► dessutom hade en prislapp som ganska vanliga människor kunde betala.

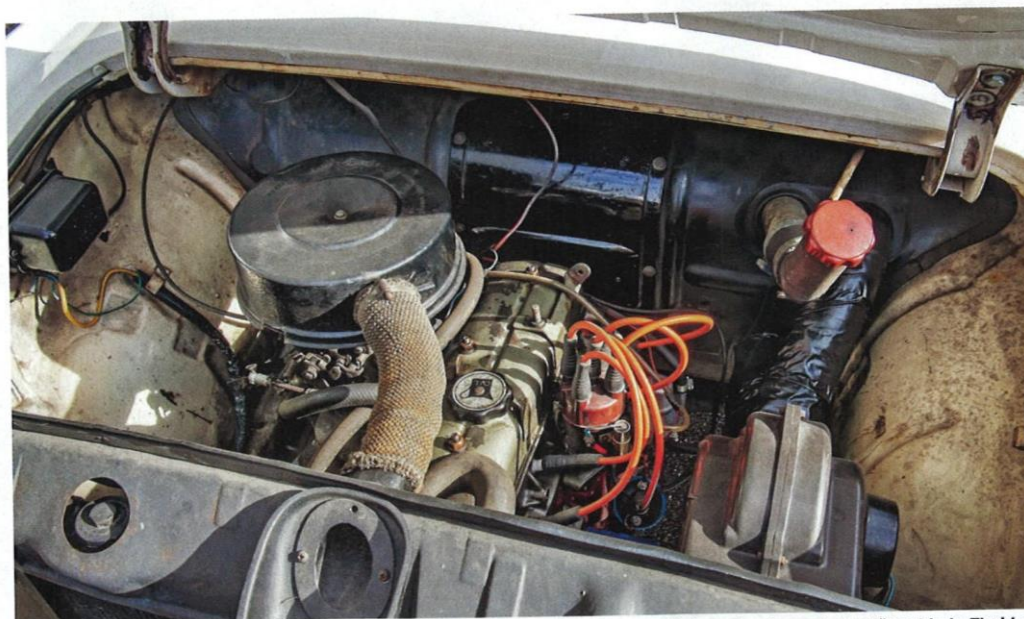
Floride hade samma fyrcylindriga motor på 845 cc som Dauphine, men Florides Solex-förgasare hade något större insug, vilket enligt fabriken höjde effekten till 37 hästkrafter. Från början kunde köparna välja en vässad version på 40 hästkrafter framtagen av Renaults egen trim-expert Gordini.

Basversionen hade treväxlad manuell låda, men många valde att betala en extra slant för ytterligare en växel.

1962 kom en större motor på 956 cc och 51 hästkrafter, samma som satt i nya vagnen Renault 8 som lanserades detta år. Från och med nu ingick fyra växlar framåt i baspriset, även på den franska marknaden.

Framåt 60-talets mitt började Caravelle kännas daterad och försäljningen minskade. Sommaren 1968 valde Renault att lägga ned Caravelle som hade tillverkats i en enda generation under tio år. □

”1962 kom en större motor på 956 cc och 51 hästkrafter, samma som satt i nya vagnen Renault 8 som lanserades detta år. Från och med nu ingick fyra växlar framåt i baspriset, även på den franska marknaden.”



Rak fyra på knappt litern i aktern. 51 hästkrafter. Samma motor som Renault 8. Kylaren är placerad allra längst bak. Floride/Caravelle lanserades 1959 med den mindre Dauphine-motorn på 37 hästar, med en Gordini-vässad version som alternativ.