Tekniska Museets Renault 1901 renoverad

I april 1928 skänkte direktör E Lundvik en Renault från 1901 till museet. Direktör Lundvik sålde vid denna tid bilar från Renault i Stockholm. Det enda vi vet med säkerhet om bilen är att den fanns med på en bilutställning 1925 i Marmorhallarna i Stockholm. Bilen har sedan den kom till museet varit utställd i maskinhallen, på Skoklosters bilmuseum och senast på Gotlands veteranbilsmuseum i Visby. Någon renovering har tidigare inte skett i museets regi.

I februari 1990 beslutades att låta Lars Malmberg i Sollentuna renovera denna Renault; typ D, serie B och med tillverkningsnummer 78. Den hade då tyvärr farit ganska illa med åren. Bland annat hade färgen krackelerat och flagnat beroende på alltför stora variationer i temperatur och fuktighet på de olika utställningsplatserna. Malmberg fick museets förtroende att renovera bilen enligt museala principer i och med sitt goda renommé på området.

Enligt fotografier från bilutställningen 1925 var bilen redan då i ett ganska dåligt skick, bland annat saknades framdäck helt. Varför bilen var i detta skick, och hur bilen kom att tillhöra direktör Lundvik är något av en gåta. Speciellt då vi vet att bilen inte varit registrerad i Sverige efter 1905, det vill säga den borde inte ha kunnat körts här



1. Före renoveringen. Foto TM.

efter 1905. I samband med renoveringen visade det sig dock att bilen med stor sannolikhet körts mer än under tiden 1901 till 1905. Bland annat tydde de mycket slitna kolvringarna på detta. Dessutom visade det sig att bilen målats om flera gånger! Dessa omständigheter gör det troligt att bilen aldrig använts i Sverige mer än som utställningsobjekt. Men varför ställde man ut en bil i detta skick? Kan det ha berott på att den redan 1925 betraktades som en mycket tidig bil och att den därför ansågs intressant trots sitt dåliga skick? Det tillverkades 1901 347 stycken Renaultbilar. Men varför importerade man en bil i detta skick om syftet var att ställa ut den?

Även om bilen kunde varit i ett ännu sämre skick, för att vara nästan 90 år gammal vill säga, var det enligt Malmberg "... nästan ett arkeologiskt arbete att examinera de olika delarna". Bilens rödbruna färg, som bättrats på i flera omgångar, visade sig inte vara den ursprungliga. Med hjälp av konservatorn Lars Byström från Moderna museet fastställdes färglagren. Täckfärgen hade varit benvit och randningen röd. Hjullagren var så slitna att de i det närmaste var obefintliga, skruv och mutterdimensioner stämde inte med håldiametrar och det fanns spår av amatörmässiga reparationer (en spricka i cylindern var lagad med vanlig lödtenn!).

Under det pågående renoveringsarbetet imponerade den höga kvalitén i såväl den gjutning, det smide och den bearbetning som resulterat i denna tidiga bil. Dock fanns också vissa underliga materialkombinationer. Till exempel var såväl spindelbulten som dess lagring härdad (?). De flesta mässingsdetaljer var inte gjorda av mässing utan av förmässigat stål.

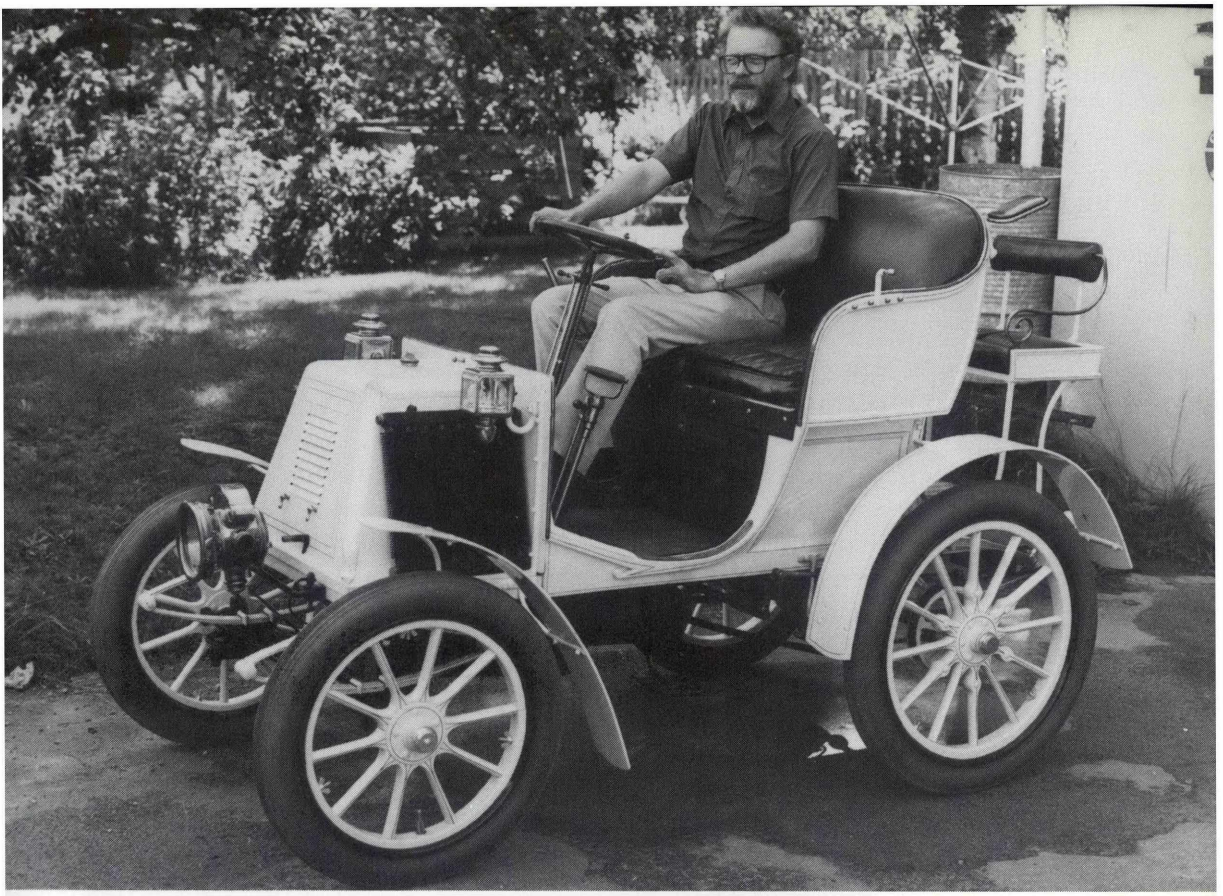
Såväl träkarossens torrsprickor som skärmarna av massivt trä, vilka tappat sin ursprungliga form, reparerades med nytt trä. Den enda trädetalj som har nytillverkats är torpedväggen som var mycket skev. Under den nya lacken finns ytor där alla färglager sparats i händelse av att man vill forska vidare.

Den högra styrspindeln visade sig inte vara tillverkad på samma sätt som den vänstra och höger framskärm satt 4 cm längre fram än vänster. Detta tyder på att bilen troligen varit med om en olycka och blivit reparerad med delar från någon annan bil.

Den encylindriga motorn av fabrikatet de Dion-Bouton visade sig vara i ett förvånansvärt bra skick. Det enda som behövde bytas var kolvringarna (som hade samma dimension som de i Fords V4 från 1970-talet!). Dessutom lagades den spräckta cylindern. Nämnas kan att Renault inte tillverkade egna motorer år 1901.

Lädret har smorts och färgats till sin ursprungliga kulör. Baksätets dyna saknades och har därför nytillverkats. Gummimattorna på golvet var totalt utslitna och ersattes med nya med samma mönster.

Den 23 maj 1991 besiktigades bilen och får nu framföras på allmän väg. Innan renoveringen får anses klar återstår att förse bilen med en



2. Efter renoveringen med Lars Malmberg vid ratten. Foto Kay Danielson 1991, TM.

suflett. Bilen är förberedd för en sådan men har troligen inte utrustats med någon.

Denna tidiga Renault kommer att bli relativt unik. I det senaste "London till Brighton-rallyt" deltog enbart tre Renault årsmodell 1901 och ingen av dem torde ha varit i lika mycket originalskick som museets.

Några tekniska data:

Motor: de Dion-Bouton, 450 cc med "snarkventil" 4 hkr (3kW).
Växellåda: Renault 3 växlar fram, 1 back. Konisk läderkoppling.

Kylsystem: vatten 12 liter.	Tankrymd: 17 liter
Längd: 2,65 m	Däck fram: 700 × 85
Bredd: 1,30 m	Däck bak: 765 × 105
Höjd: 1,52 m	Toppfart: ca 35 km/tim.
Tjänstevikt: 520 kg	Bränsleförbrukning: ca 1,5 liter/mil.
Antal passagerare: 2	

Matts Ramberg