



YN4 712380 Cabriolet Décapotable F.7711 - 1935

Les Renault d'avant guerre > YN4 > YN4 712380 Cabriolet Décapotable F.7711 - 1935

Administrateur  **pilpil**
le 22 nov. 2010


le 22 nov. 2010

YN4 712380 Cabriolet Décapotable F.7711 - 1935

Vraiment merci à tous pour votre "présence". Sans ce forum je n'aurais jamais acquis cette auto. C'est vraiment grâce à tout ce que j'y ai appris et en sachant aussi qu'en cas de doute il y aura toujours quelqu'un pour m'aider à trouver une solution que je me suis lancé. Et puis que Kerso (entre autres) ait la même me rassure! Je la trouvais assez moche avec sa capote noire mal dessinée sur l'arrière, mais en regardant l'allure de celle de Kerso... Puis ce qui m'a décidé aussi c'est la photo que le proprio avait mise sur le site Anciennes.net où elle est décapotée. Je vous mets la photo prise pendant l'inspection (là je la trouve vraiment réussie!):

Page 1 / 317



 Répondre

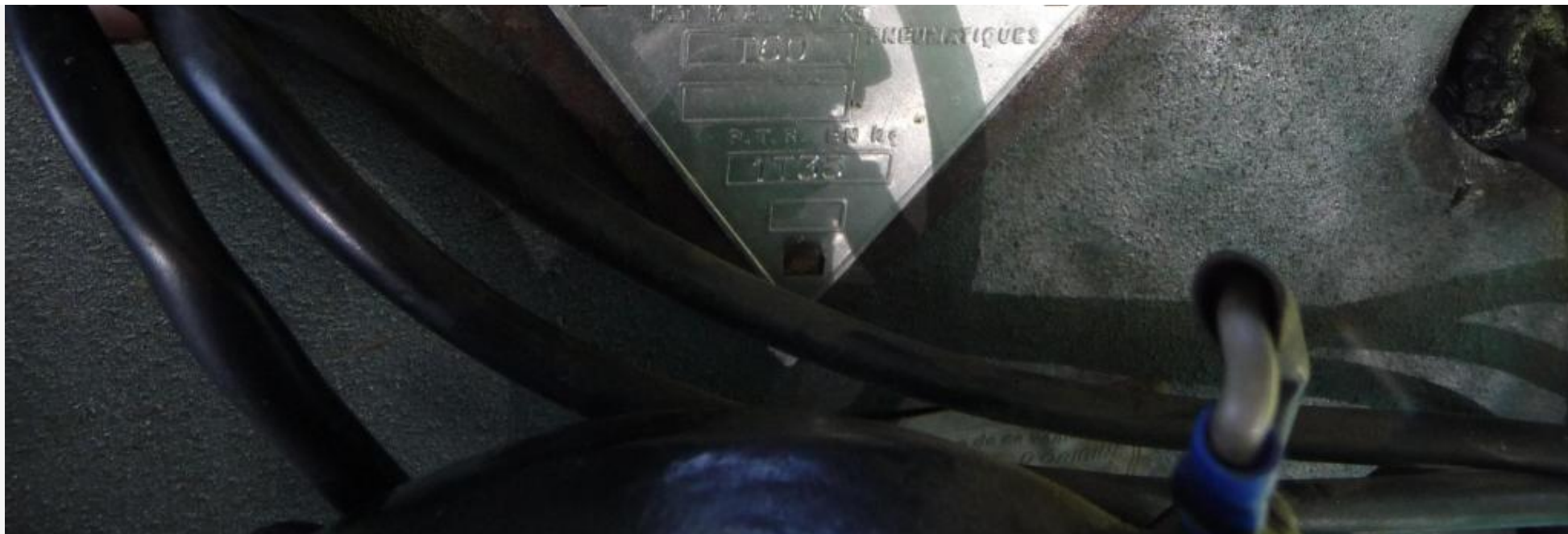


Sinon petit état des lieux:

J'ai pu faire un petit tour avec le proprio: freinage correct, moteur qui ratatouille, boîte passant bien...
Portières fermant mal et bois malades par endroit (mais ça je commence à connaître!).
Capote un peu trouée par endroits (vis mal placées qui usent), mais complète. Carrosserie à reprendre comme ce qui était sur le site.
Le proprio est correct puisque j'ai vraiment découvert ce qui était indiqué.
Mon impression générale: une voiture de restauration ancienne comme indiqué (donc pas tip top comme on dit, et comme on faisait à l'époque) qui ensuite n'a pas été bichonnée. Mais ce qui me semble intéressant c'est que la mécanique parait en bon état.
J'ai donc envie de rouler un peu avec (mécanique à fiabiliser) puis calmement reprendre ce qui est à reprendre au fil du temps.
Entre temps je vais voir avec Renault pour avoir la (les?) fiche(s) usine en suivant les calculs de Kerso, pour retrouver le pédigrée exact et à partir de là refaire la plaque losange perdue et avoir la CG collection correcte.

Regroupement des clichés de l'YN4...! (MDM)









.../...

Dernière édition par pilpil le Ven 27 Sep 2013, 19:22; édité 2 fois



Administrateur  **pilpil**
le 22 nov. 2010

le 22 nov. 2010

Une petite question (ça commence!) certainement pour Kerso: sur le moteur de cette YN4 la pompe à essence est coté gauche donc opposée au carbu => un passage du tuyau cuivre par devant le moteur et collé à lui : vapor lock?
J'ai vérifié sur celle de Kerso la pompe est "sous" le carbu comme ma Mona YN2...
Une autre: la batterie est encore sous le siège et non dans le compartiment moteur...





Créateur du forum RAG  **Kerso03**
le 22 nov. 2010


le 22 nov. 2010

Tout ça est normal puisque cette auto est équipée du "nouveau" bloc type 431 qui a remplacé le vieux 396 quelques chassés après la sortie de la mienne au tout début avril 35. Pour le tuyau d'essence c'est inversé sur la mienne.. il arrive à gauche et traverse derrière la culasse pour aller à la pompe. Il n'y aura pas je pense de vapor lock! Pour la batterie normal qu'elle soit sous le siège. Ca n'est qu'avec les caisses larges 36 qu'elle passe dans le compartiment moteur. Il y a normalement une boîte en tôle qui dépasse du plancher avec un couvercle bois et qui permet à la batterie de dépasser en hauteur.



Administrateur  **pilpil**
le 22 nov. 2010 

le 22 nov. 2010 

 merci!

Regroupement des divers clichés de l'YN4...! (MDM)











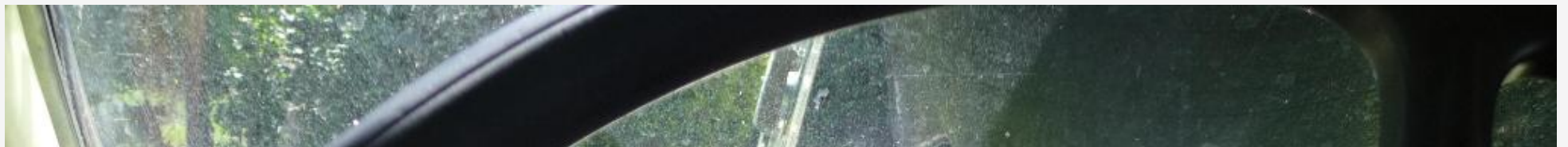


















.../...



Administrateur  **pilpil**
le 23 nov. 2010



le 23 nov. 2010

Je parcours les sujets sur les CAB YN4 et tombe sur celle (👍) de RNO <http://renault-monaquatre.xooit.com/t1175-YN4-666109---0376--cabriolet-déca...> .

Une question : ses sièges semblent ressembler à ceux de "la mienne" (pas encore à la maison) qui avaient été critiqués comme pas d'origine? C'est à dire une seule banquette montée sur support bois? qu'en est-il?





Créateur du forum RAG  **Kerso03**
le 23 nov. 2010 



le 23 nov. 2010 

Ca y ressemble mais ça n'est pas tout a fait ça tout de même: il doit bien s'agir de l'utilisation d'une banquette de voiture des années 60 ou 70 adaptée. les renforts sur le coté de la voiture de RNO ça ressemble à s'y meprendre à ceux qui sont sur mon ex RY2: c'est ce qui assemble le dossier et l'armature d'assise: un equerre en tôle habillée de tissus. les morceaux de contreplaqué utilisés sur ta voiture ne sont là que pour combler la mauvaise forme du dossier je pense.
C'est de toute façon différent de mon coach sur ta voiture puisque mes dossiers se rabattent pour acceder aux places arrieres.





Administrateur  **pilpil**
le 23 nov. 2010 




le 23 nov. 2010 

C'est vrai qu'on est un peu loin du compte. Ok pour la différence coach - cab!





Pilier  **bruno moncere**
le 23 nov. 2010 



le 23 nov. 2010 

On a une banquette comme ça au dépôt, je prendrai des photos de l'armature ce week end.



Administrateur  **pilpil**
le 23 nov. 2010 

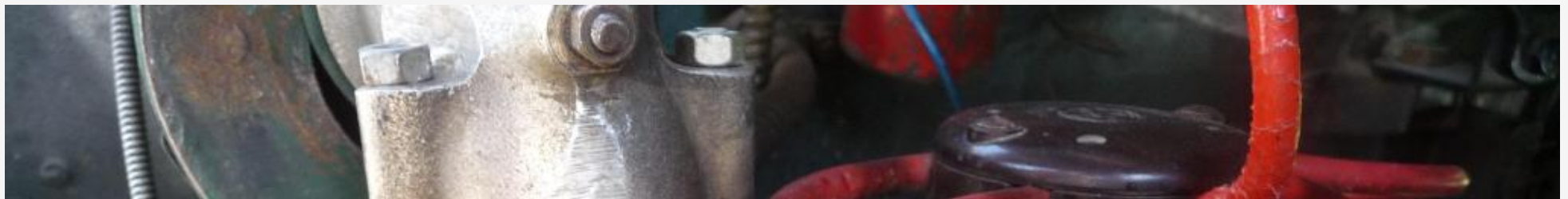


le 23 nov. 2010 

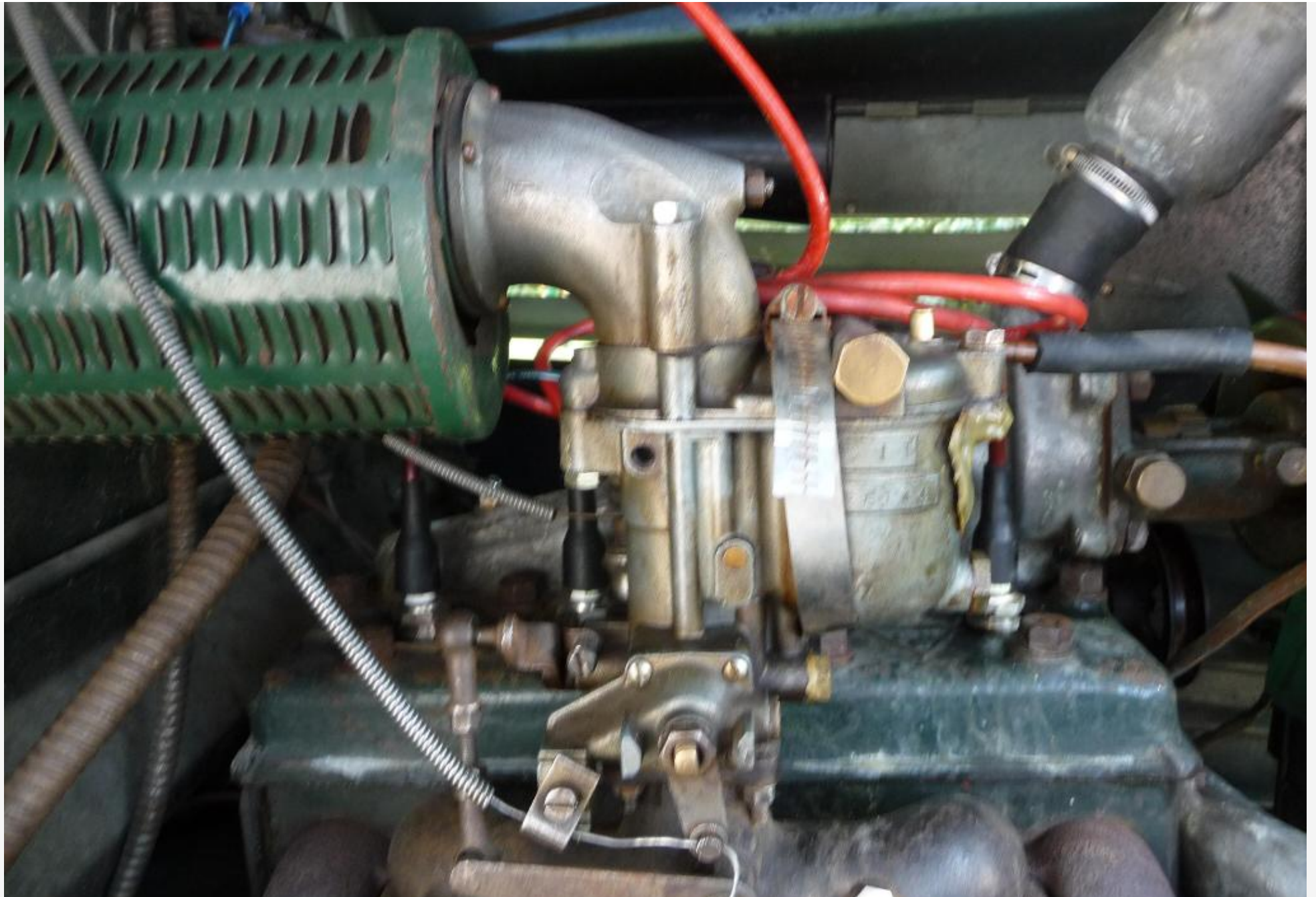
Merci les Moncéré! Vraiment sympas!

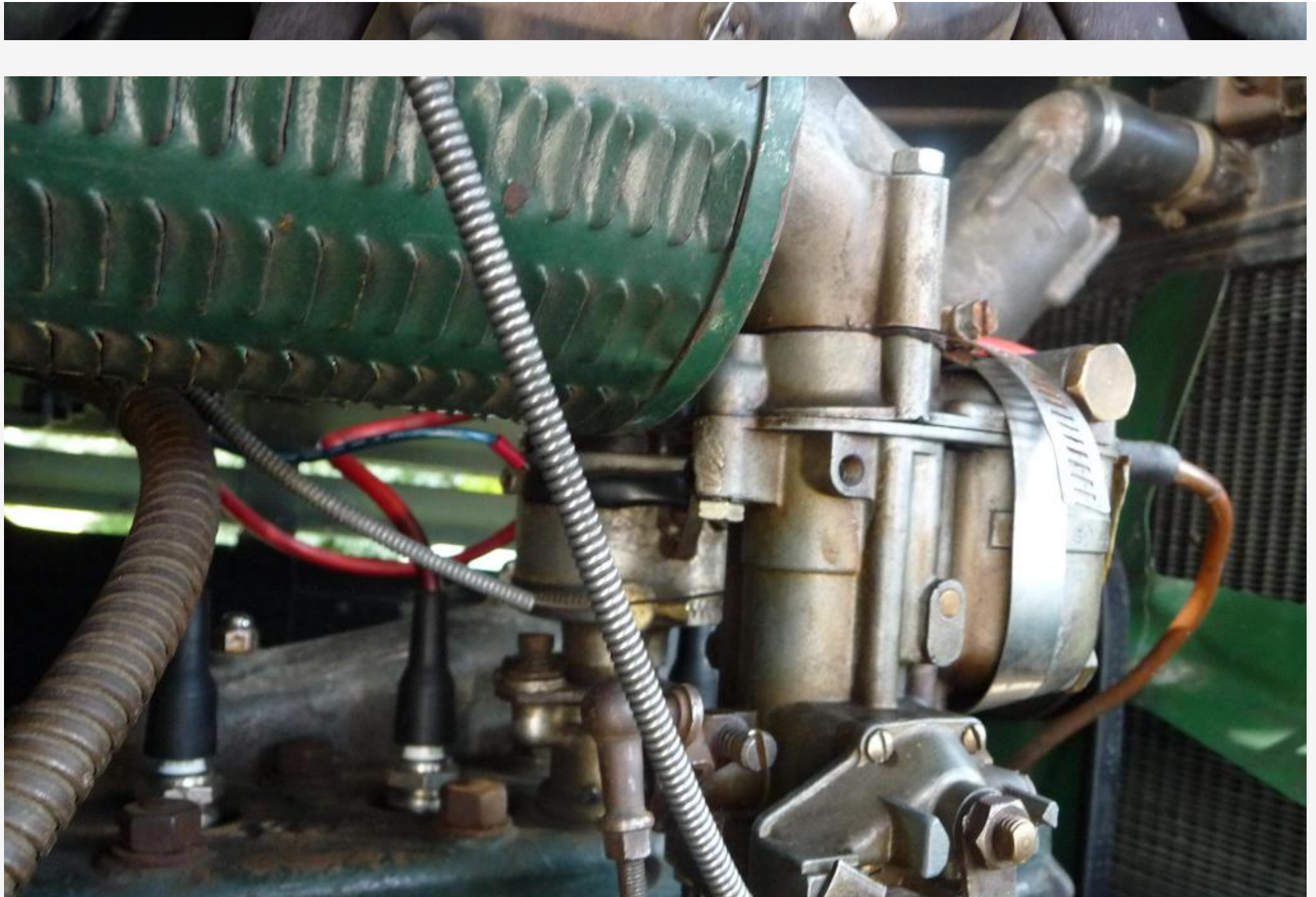
Regroupement des clichés de l'YN4...! (MDM)



















.../...



Pilier  **Cyber_PAPY**
le 24 nov. 2010 



le 24 nov. 2010 

Toutes mes félicitations pour cet achat
et bonne chance pour la restauration.
Il semble qu'il n'y aura pas trop de mauvaises surprises.

Cyber_PAPY ou pour faire court, CP



Administrateur  **pilpil**
le 24 nov. 2010 



le 24 nov. 2010 

Merci CP... on verra...



Grand maître à penser  **Daniel Moncere**
le 27 nov. 2010 



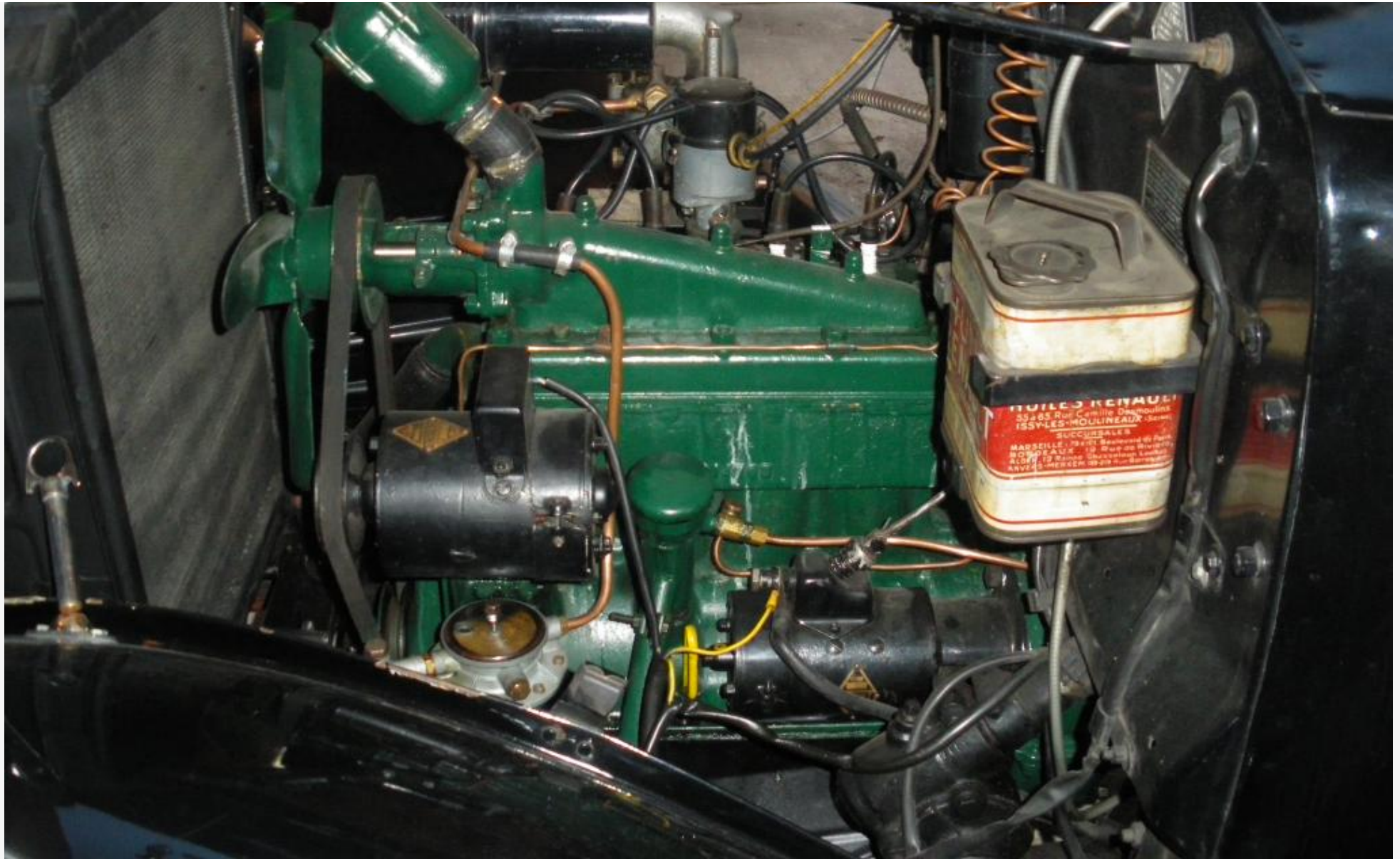
le 27 nov. 2010 

Bonjour Pilpil,

Voici quelques photos.

Le moteur 431.





Comme tu peux le remarquer, ton filtre à air est monté à l'envers, il manque un manchon métallique entre le filtre et le coude, c'est pour

ça que le montage n'est pas bon car sans le manchon, il ne peut pas passer au dessus du carburateur.

sur le remplissage huile moteur, il manque un tuyau. Le premier c'est pour le graissage du cardan, sortie de boite - arbre de transmission.

Le deuxième c'est pour le graissage de la butée.

La banquette de devant :











C'est pour la restauration de mon cabriolet spider yn4.

Voilà ce que ça donnera une fois restaurée. Tu peux remarquer que ce n est pas tout à fait pareil que sur le tien.









Publicité d'époque du cabriolé spider yn4.

LA MONAQUATRE

4 CYLINDRES - 1 LITRE 500 DE CYLINDRÉE

LA VOITURE IDÉALE POUR LES AFFAIRES ET L'AGRÉMENT

réalisée suivant des formules qui seules apportent :

SÉCURITÉ ABSOLUE
VÉRITABLE CONFORT
LARGES POSSIBILITÉS
DE VITESSE ET DE
MOYENNES ÉLEVÉES

pour le
plus juste
prix

A black and white illustration of the Renault YN4 convertible, shown from a front-three-quarter view. The car has a dark body and a light-colored soft top. The illustration is positioned on the left side of the advertisement, partially overlapping the text.



DES CHIFFRES

VITESSE

105. à l'heure

pendant 6 heures consécutives
sous le contrôle de l'A.C.F.

Cabriolet décapotable avec pare-brise
rabattable.

CONSOMMATION



10 litres aux 100 kilomètres

LA MONAQUATRE EST LA VOITURE DU PLUS DUR SERVICE, CONVENANT AUSSI
BIEN POUR LA VILLE QUE POUR LA ROUTE, ÉGALEMENT APPRÉCIÉE DE L'HOMME
D'AFFAIRES ET DE LA FEMME ÉLEGANTE


Cordialement.

Daniel.



Administrateur  **pilpil**
le 27 nov. 2010 



le 27 nov. 2010 

Merci Daniel de tes remarques. Effectivement j'ai intérêt à bien revoir la mécanique car l'ancien proprio devait être un sacré bricolo. Pour ce qui concerne les tuyaux de graissage cardan et butée j'ai les mêmes sur ma berline. Pour le filtre carbu merci je ne connaissais pas le système précisément.

Pour le cadre métallique du siège, les trous réguliers qui font un peu "cornière" est-ce d'origine?

Sur la pipe d'échappement il y a un tube qui va au pied du carbu (réchauffage?) et qui remonte ensuite dans la cabine via l'auvent: qu'est-ce?

Dernière édition par pilpil le Dim 20 Mar 2011, 18:35; édité 1 fois




Grand maître à penser  **Daniel Moncere**
le 27 nov. 2010 



le 27 nov. 2010 

Au démontage c'était comme ça




Administrateur  **pilpil**
le 27 nov. 2010 🗨



le 27 nov. 2010 🗨

Je viens d'avoir la réponse à ma dernière question (thermostarter!) en lisant ta présentation de la restauration de ton YN4 berline sur le sujet qui lui est consacré. 🙌




routard confirmé  **manuviana**
le 28 nov. 2010 🗨



le 28 nov. 2010 🗨

Tous mes felicitations pour l'achat, Pilpil !!! 🙌



Administrateur  **pilpil**
le 28 nov. 2010



le 28 nov. 2010

Merci Manuel! Tengo ahora un coche como Usted.
Dernière édition par pilpil le Dim 28 Nov 2010, 12:07; édité 1 fois



Retraité
R.A.G.

Double
debrayeur



1933

PG8

le 28 nov.
2010



Retraité R.A.G.

le 28 nov. 2010

Pilpil avec les Moncéré tu as trouvé des sacré spécialistes pour te conseiller dans la remise en forme de la mona 🍷

Au théâtre de marionnettes, si les ficelles sont trop grosses l'illusion disparaît, Guignol n'est plus crédible. André.



Administrateur



pilpil

le 28 nov. 2010



le 28 nov. 2010

Ca c'est bien vrai! Ils m'ont déjà envoyé des photos sur le site pour comparer mon moteur et les sièges et en plus ils m'ont envoyé gracieusement une plaque losange! 🙌

L'EQUATION DU JOUR : Moncéry = gentillesse + compétence.

Il ne faut pas non plus oublier Kerso qui m'a aidé beaucoup pour le choix et maintenant pour la plaque!

Sans ce forum on n'avancerait pas aussi bien! Et puis quelle motivation de savoir qu'il y a plein d'autres personnes prêtes à aider ou simplement qui témoignent leur sympathie! 🙌



Administrateur



pilpil



le 2 déc. 2010



le 2 déc. 2010

La neige et le mauvais temps perturbent tout: j'attends toujours la livraison de ma voiture... J'ai hâte de la faire tourner et de la régler correctement : allumage et carburation. Vérifier tous les graissages, puis progressivement remettre les choses d'équerre en suivant les photos et descriptions que vous me donnez. Je posterai à cet endroit la suite des opérations.

Dans un premier temps j'espère rouler un peu et donc vérifier que la mécanique est fiable. Ensuite ne pas me précipiter à tout refaire... j'ai toujours la YN2 en chantier et pas envie de l'abandonner pour l'instant. A priori je pense pouvoir profiter de la YN4 sans trop intervenir... mais entre ce qu'on pense à un instant t et ce qu'on fait ensuite...

Etapes prioritaires: obtenir le vrai pedigree en vérifiant sur la plaque située sous la plaque losange les restes de numérotation  en tirer j'espère de quoi commander 1 ou 2 fiches usines (après c'est la ruine! ) pour trouver la plaque ovale correspondante qui elle est bien sur le châssis. Puis faire refaire une plaque losange (voir autre sujet) puis passer le contrôle et faire constater "l'erreur" sur le N° losange par rapport à la CG (normale mais en ADC1) et obtenir un CG collection pour la "vraie" voiture.
voilà!

Dernière édition par pilpil le Lun 6 Déc 2010, 15:24; édité 1 fois



Créateur du forum RAG



Kerso03

le 2 déc. 2010



le 2 déc. 2010

Moi je ne montrerai pas la CG ADC1 et demanderai directement une CG collection d'YN4 avec le bon numéro cette CG d'ADC1 va compliquer les choses je pense dans les démarches. Si tu fais abstraction de la carte grise d'ADC1 tu te retrouves dans le cas, "simple", de qqun qui veut une CG Collection car il n'a pas les papiers de la voiture... c'est ce pourquoi a été créé la CG collection au départ! Ce que tu veux faire c'est prouver qu'il y a eu une erreur a la fois du numéro série et du type mine lorsque la CG a été refaite par le précédent proprio... ça c'est une autre paire de manche... 🤔



Administrateur



pilpil

le 2 déc. 2010



le 2 déc. 2010

Oui, je comprends qu'avec nos Administrations une chose simple peut devenir insoluble. Mais je voyais une objection: il faut tout de même que la voiture vienne "de quelque part", c'est à dire qu'elle ait un précédent propriétaire... car même pour la CGC ils demandent une preuve ou une trace de propriété? Et là comment faire sans traces d'origine?

Je relis les documents FFVE:

Paragraphe : *"Pour émettre un certificat, la FFVE entreprend une série de démarches :*

** ...*

** elle vérifie que le demandeur peut justifier de la **propriété** du véhicule, y compris lorsqu'il n'y a pas de carte grise. Elle exige alors un certificat de cession (tel que défini par l'arrêté du 5 novembre 1984 et disponible sur internet) ou un acte notarié (succession, etc.). De plus, celui qui a cédé ou vendu un véhicule démunie de CG doit justifier de l'origine de sa possession. "*

Comment faire alors ? Le précédent propriétaire devant lui aussi tracer le véhicule?



Pilier  **Cyber_PAPY**
le 2 déc. 2010 



le 2 déc. 2010 

Lorsqu'il s'agit d'une voiture c'est assez souvent simple à trouver:
Le précédent propriétaire n'a sûrement pas récupéré le véhicule à la déchetterie
(ce sera souvent le cas lorsqu'il va falloir faire les carte grises "deux roues")
Donc il l'a eue dans une succession ==> un Notaire a rédigé un acte.
Dans une grange qu'il a achetée==> idem.
En matière de meuble, le droit français dit que "*possession vaut titre*"
En ce sens que si le meuble est chez vous, il est sensé vous appartenir.

On donne rarement des véhicules sans que les papiers administratifs soient rédigés.

Cyber_PAPY ou pour faire court, CP



routard



pierre62

le 2 déc. 2010



le 2 déc. 2010

Ce que vais dire n'aidera personne actuellement, mais pour l'anecdote, j'ai demandé à la préfecture de la Seine St Denis, le 2 Novembre 1981, comment faire pour immatriculer un véhicule sans aucun papier. Entre autres, on me demandait - une déclaration sur l'honneur d'appropriation suite à l'abandon de l'automobile en cause sur la voie publique- Et l'on me précisait qu'un véhicule de collection n'était autorisé à circuler sur la chaussée que restrictivement. (à l'occasion de fetes locales, démonstrations sans but lucratif) Je crois que la situation s'est nettement améliorée!



Administrateur



pilpil

le 2 déc. 2010




le 2 déc. 2010

Dans mon cas le propriétaire m'a fait un acte tout à fait normal avec la CG barrée (CG normale aussi!) MAIS pour une voiture (ADC1) qui n'est pas la bonne et que j'aimerais donc rendre "vraie"(YN4) . Kerso a certainement raison, mais comment trouver une autre origine de propriété que l'originale (ADC1)?

Ca revient à "créer" une "nouvelle" voiture et "abandonner" l'ancienne. Donc pas de continuité entre les deux, donc pas d'origine pour la nouvelle? Reste ce que dit Pierre cette voiture viendrait d'être récupérée sans aucune trace possible? Ca me fait un peu peur au vu de ce que demande la FFVE et aussi en ne connaissant pas les réactions de la PRef?



Créateur du forum RAG  **Kerso03**
le 2 déc. 2010 

le 2 déc. 2010 

De toute façon la carte grise ADC1 n'est pas la bonne donc je ne considère pas ça comme une trace de l'origine: je raisonne plutôt à l'envers, car on ne crée pas une nouvelle voiture mais on refait les papiers d'une authentique YN4 qui n'en avait plus (c'est mieux qu'inventer une ADC1 qui dans le meilleur des cas a existé sous la forme d'une bonne vieille berline et dans le pire n'a jamais existé) Le mieux est de demander au vendeur un certificat manuscrit de vente précisant qu'il t'a vendu un cabriolet Monaquatre YN4 numéro de série 710316, numéro de châssis 7711: là c'est la vérité. le certificat qu'il t'a fait, lui, est faux puisqu'il ne t'a pas vendu une ADC1. Beaucoup d'amis demande des CGCollection pour des motos des années 50. Avec le seul certificat de vente d'un propriétaire (un ami ou un beau frère... 🤔 ne riez pas j'en connais...) ils n'ont jamais eu de difficultés pour obtenir la CGC (avec le certificat FFVE en plus bien entendu) La pref ne leur a pas demandé de titre supplémentaire de propriété de l'ancien proprio.




Administrateur  **pilpil**
le 2 déc. 2010 

le 2 déc. 2010 



OK!!!!!!! 👍

Kerso, ça plus les plaques alu, tu es un homme plein de ressources!





Créateur du forum RAG  **Kerso03**
le 3 déc. 2010 



le 3 déc. 2010 


Disons surtout que d'après mes expériences avec les services de carte grise, plus on simplifie le problème et plus on a de chance d'aboutir... alors si ça n'est pas demandé, mieux vaut passer sur les détails des types modifiés pour être en conformité avec l'année du numéro de série qui n'est pas le bon suite à une erreur  car là, vu de derrière le guichet... ça sent l'embrouille et le retour du dossier à l'envoyeur 



Administrateur  **pilpil**
le 9 déc. 2010 

le 9 déc. 2010 

CA Y EST!!!!!!!!!!!!!! La voiture est AT HOME!  

Je passe sur les détails, mais le camion de transport ne pouvant facilement accéder à la maison, j'ai conduit la voiture sur 500m jusque chez moi. Sortant du Scénic (on reste Renault) la direction paraît très très dure!  J'ai regardé le témoin de pression d'huile (=4Kg) je n'étais pas tranquille, mais en coupant le moteur la position repos est déjà à un peu plus de 0,5. Me rappelant les données de Kerso j'en ai déduit que je n'étais pas trop mal.. De plus je ne connais pas l'huile qui est dedans et il faisait bien froid... Le calorstat a bien fonctionné, pas de trace d'huile ni d'eau dans mon garage une heure après...

Je compte faire les vidanges, revoir le carbu et aussi ce que Daniel Moncéré m'a signalé: le manque d'un des 2 conduits cuivre qui mènent l'huile de la goulotte de remplissage vers la butée et le cardan: Ont-ils réuni en un seul? En manque-t-il un et lequel? A voir!!

Sinon nouvelles de la plaque: Une fois ôtée la plaque "moderne" (Régie.. ADC1) il y a effectivement dessous sur la partie métallique épaisse des traces de chiffres. Je pense que les trous des N°Losange doivent laisser passer au fil des ans la crasse ce qui permet d'avoir une trace .

Maintenant le travail de déchiffrement des chiffres (ou plutôt de ce qu'il en reste! 😊) reste sûrement subjectif... quoique qu'avec les indications de Kerso... 👍

Je livre à votre sagacité le résultat, sachant que vous ne pouvez juger que sur les photos dont la précision peut être discutée au niveau éclairage:

1) Photos de la plaque "sous la plaque" 🤖 :







Administrateur  **pilpil**
le 9 déc. 2010 



le 9 déc. 2010 

sur la 1ère on lit 031 ... sur la seconde le 0 est moins évident: un 9?

J'ai comparé avec des plaques existantes comportant ces chiffres:



Par rapport à celle de gauche qui comporte ces 2 chiffres : je penche pour un 0 (arrondis en haut, symétrie ?)

Ensuite la place de ce chiffre est bien celui des milliers. en effet ce chiffre se situe au centre de la plaque (voir les plaques entières et ce quelque soit la dimension des chiffres les plus à gauche (1 ou 9!). J'aurai donc une plaque en **931* ou **031* ?

Le chiffre des dizaines de milliers est illisible (une barre??) mais plus à gauche il est visible (centaines de milliers) une barre verticale en haut : donc 7 vu le N° de carrosserie de l'auto et non 6?

On arriverait à 7*931* ou 7*031*

Evidemment ça ne cerne pas complètement le problème!

Dernière édition par pilpil le Jeu 9 Déc 2010, 15:01; édité 1 fois



PREMIUM

3€ / mois




Devenez  Membre **Premium** de ce forum et profitez d'incroyables avantages !


A propos de ce forum

 Répondre au sujet

 Répondre au sujet

 Poster un nouveau sujet

 Surveiller les réponses de ce sujet

 Vous pouvez modérer ce forum

 Supprimer le sujet

 Déplacer le sujet

 Verrouiller le sujet


 Diviser le sujet

 [Index](#)

 [Panneau d'administration](#)

 [Forum gratuit d'entraide](#)

 [Annuaire des forums gratuits](#)

 [Signaler une violation](#)

 [Cookies](#)

 [Charte](#)

 [Conditions générales d'utilisation](#)

