

RENAULT

aktuell

APRIL 1962 2.ÅRG

KONTAKTORGAN MELLOM A/S AUTOIMPORT OG KUNDENE



IDAG

ønsker vi vinteropplagsfolket velkommen igjen blant de kjør-
ende, og henleder oppmerksomheten på serien "Sin egen meka-
der man forhåpentlig finner et og annet man kan plundre med selv, i lyse
aprilkvelder. Ellers er de 12 sidene fylt med smått og stort Renaultnytt

**SE
SIDE
3**

**RENAULT KLARER BRASENE
PÅ VÅRT STØRSTE SYKEHUS**

FEBRUAR-REGISTRERING

Tallene er hentet fra den rapport som utgis av Opplysningsrådet for biltrafikken. Kollonnene er fra venstre:

	reg.febr. 1962	reg.febr. 1961	jan/feb. 1962	jan/feb 1961
Volkswagen 5s.....	325	645	615	1221
Ford Anglia.....	162	200	246	394
Volvo Amazon.....	112	15	217	37
Volvo 544 Duett...	98	207	125	298
Renault Dauhpine..	97	126	183	238
Opel Rek.Caravan..	89	236	173	421
Vauxhall Victor...	80	142	9	20
Ford Taunus 17 M..	78	142	128	229
Ford Consul.....	64	16	106	23
Saab.....	52	70	96	118
Opel 1500.....	52	23	96	41
Fiat 1100,1200,1500	50	19	67	47
Hillman.....	48	36	75	67
Peugeot.....	44	31	80	74
AU DKW jr.	44	54	73	95
Skoda.....	43	47	77	102
Simca 1000.....	42	-	42	-
Fiat 600.....	31	34	51	57
NSU Printz.....	30	42	56	65
Ford Taunus 12 M...	28	50	53	95
Triumph Herald....	24	-	45	-
Lloyd Arabella....	22	1	27	3
Austin A 60.....	20	17	46	46
Volkswagen 8 s. ..	20	17	42	40
Simca Ariane.....	19	32	32	47
Neckar 500/600....	17	2	33	5
BMW.....	17	7	25	11

Ialt ble det registrert 1952 nye personbiler, stasjonsbiler og drosjer i februar 1962. Tilsvarende tall for februar ifjor, 2334

Ut de to første måneder i 1962 ble det registrert 3545 nye biler i samme kategori, mens tilsvarende tall for ifjor var 4377.



Pasienter med Renault 1300 ganger hver uke

Det er rommelige RENAULT-biler som besørger all intern transport på det største sykehuset i Norge. Fra enkelte sykehusanlegg kjenner man de underjordiske ganger hvor all transport av pasienter og materiell foregår, men på Ullevål sykehus i Oslo er det bilene som tar jobben. Det enorme areal sykehuset dekker stiller store krav til transportmateriellet. Om trent hvert minutt på dagen er pasi-

enter på vei fra avdeling til avdeling for nye undersøkelser, nye behandlinger. Og underveis sitter man trygt og godt i bil - fortrinnsvis i RENAULT.

FRA 1950

På Ullevål sykehus har man vært fornøyd med RENAULT siden 1950, skal vi tro kjøresjef Ole Severinsen rett. Som kommunal tjenestemann kan han ikke stå frem og si at Renault er verdens fineste bil. Men Renault

er fortreffelig til de oppgaver som skal utføres på Ullevål - og derfor har man holdt seg meget til denne typen, driftssikker og rommelig som den er.

Ialt er det åtte RENAULT-entonnere i drift på Ullevål, og i tillegg kommer en Estafette (omtalt på neste side)

1300 TURER

Bilene er på farten fra syv om morgenen til utpå ettermiddagen. Ialt kjører de omkring 1300 turer i uken - bare innen for sykehusets porter.

Forts. neste side



POST-STAFETTEN

Post-stafetten kaller folk denne Estafetten som daglig bringer post til ansatte og 2000 pasienter.

Kjent og aktet over hele Ullevål. Ikke minst for sin presisjon. -Vi stiller klokken etter den, sier folk.

Mer enn 130 besøk hos "kundene" gjør den hver dag, og er aldri et minutt for sent ute.



HOLDER LENGE

Bilene på Ullevål går hos samme eier lengre enn varebiler vanligvis pleier. Men det henger jo nøye sammen med kjøringen. Det vi forbinder med såkalt søndagskjøring blir for råkjøring å regne når vi ser RENAULT-ene på Ullevål snegle avsted i 20 - 25 km/t., og knapt nok det mange ganger.

- Men fartsgrensen innen området må overholdes, sier kjøresjefen, hvis sjåfører har omtrent de samme problemer som sjåfører ellers i Oslo: Parkeringen - som ofte gjør det nesten ufremkommelig. Verst er det i visittiden. Og man kan jo tenke seg at det blir endel biler på området når over 2000 pasienter får besøk. Og utenfor porten er det ikke mulig å få satt fra seg en bil. Så de liker ikke visittiden, sjåførene på Ullevål..

1 BÅREPLASS

Renault-ene på Ullevål er spesialinnredet for formålet: De har fem sitteplasser og en bæreplass i den rommelige varekassen.

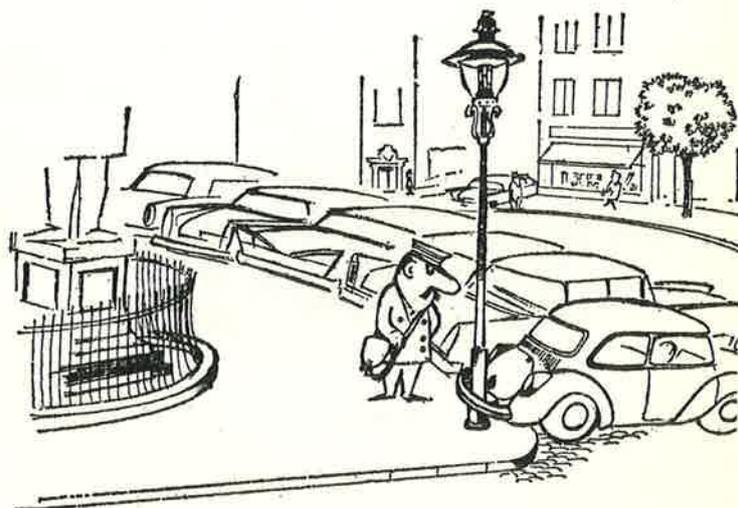
Vi er avhengig av såvidt store biler sier kjøresjefen. Rasjonell drift betyr at vi må ta med så mange som mulig på hver tur - og her har vi god plass til seks.

- Direkte pene er jo ikke bilene akkurat, sier Severinsen. Men de er driftssikre, praktiske og rommelige. Det er derfor vi er fornøyde med dem! Severinsen er forøvrig 40-årsjubilant i kommunen om kort tid. Og den populære kjøresjef blir nok nedret.

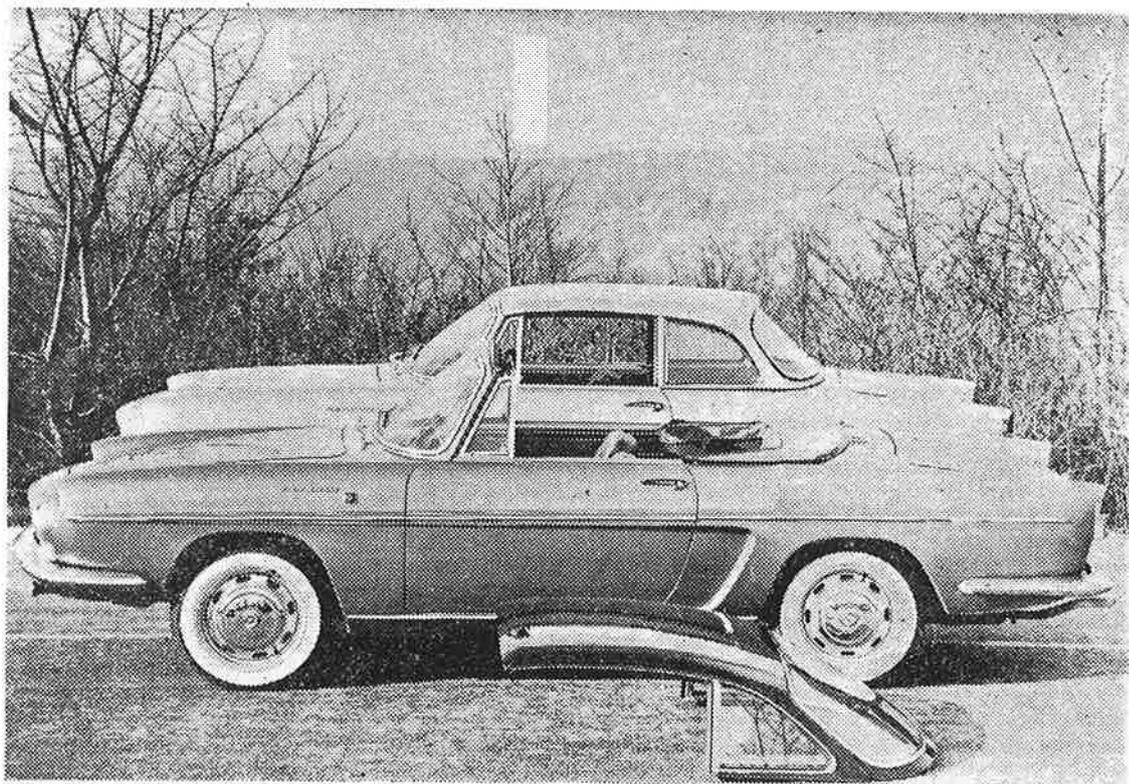
BILSALGET I DANMARK viser klart + for Renault. Her er listen. Renault importeres av Brdr.Friis Hansen A/S

	1961	1960	Stigning/ fald i %
Skandinavisk Motor Co.	14.467	13.686	+ 5,7
General Motors A/S	11.526	12.415	+ 7,1
Ford Motor Company A/S	11.214	10.723	+ 4,6
Brdr. Friis-Hansen A/S	6.181	5.143	+ 20,1
Volvo	5.818	3.868	+ 50,4
Fiat	4.995	3.169	+ 57,6
Nordisk Diesel A/S	3.291	2.245	+ 46,6
Erla Motorfabrik A/S	2.889	1.748	+ 65,2
ICI Motors A/S	2.885	2.069	+ 39,4
Domi A/S	2.669	1.775	+ 50,3
Bohnstedt-Petersen A/S	2.316	1.580	+ 46,5
Fred. Rasmussen	1.928	2.313	+ 16,6
Forenede Automobilfabr.	1.322	805	+ 64,2
Nord. Karosserifabrik A/S	909	792	+ 29,5
British Motors A/S	686	408	+ 37,7
Citroën Automobiles A/S	511	611	+ 16,4
E. Sommer	67	71	+ 5,6
Trauberg Trading A/S	53	154	+ 65,5
Diverse	77	81	+ 4,9

73.804 63.656 + 15,9



Floride
Caravelle
- sporty
bil med
plass til
4 voksne
i gode
seter



Ny Renault Floride med 51 hester

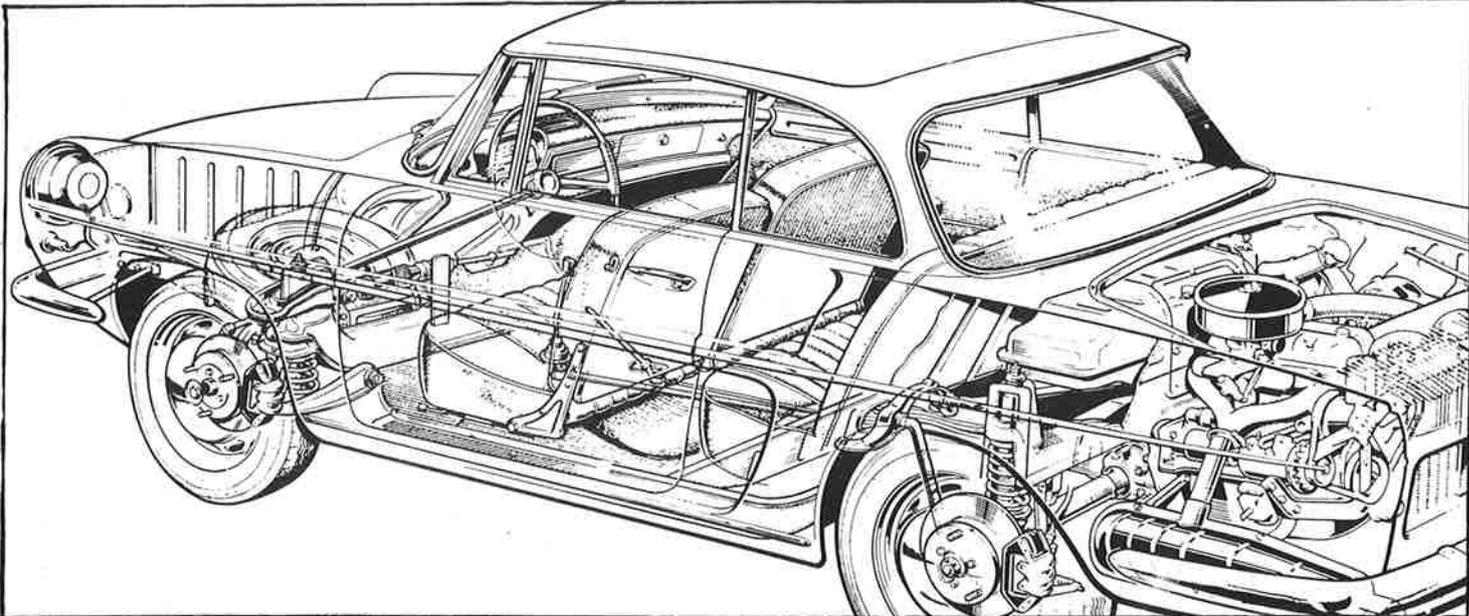
Kort tid mellom RENAULT-nyhetene: Like etter R 4 introduksjonen kommer to nye Floride-modeller, som vi har gleden av å presentere på denne siden. Den ene - Floride S er i det ytre en kopi av sports-bilen som markedsføres idag, mens Floride Caravelle (bak på bildet) er en fire-seter, hvorfor tak - konstruksjonen er noe anderledes. STERKERE MOTOR

En vesentlig ting har de to nye Floride-modellene til felles: En nykonstruert, sterkere motor, som yder 20 pst. mer enn den vi kjenner fra dagens Floride. Nykonstruksjonen fra RENAULT har krumtappaksel med fem bærelagre, blant annet. Men takket være utstrakt bruk av lettmetall er den

ikke tyngre enn sin forgjenger. Noen få data om motoren:
Sylindervolum: 956 ccm.
Kompresjon 9,5 : 1
Kraft: 51 HK ved 5.500 omdr.min.
Tophastighet: 135 km/t.

SMEKRE KAROSSERILINJER

Karosserilinjene er smekre. "Understellet" temmelig likt fra bil til bil, men altså helt anderledes tak på Caravelle-modellen, for å gi plass til dem som sitter bak. Personlig ville vi foretrekke å sitte foran - ved rattet.. Prisen i Norge er foreløpig ukjent, og ifølge A/S Autoimport vil det ennå gå noen tid før bilene er her. Trolig først en gang ut på sommeren får vi opplyst.



Hastigheten avpasses etter lyset man bruker



- I et tidligere nummer av bladet har vi behandlet bruk av lys i den hensikt å bli sett. Vi fortsetter her - med bruk av lys for å se selv.

Innledningsvis skal det slås fast at spørsmålet om vei- og gatebelysning er et enten eller. Enten skal veibelysningen være så kraftig at at kjørebanelen og dens nærmeste omgivelser er klart belyst, eller så skal det slett ikke være veibelysning, slik at billyktene selv klarer belysningen. Enhver kompromissløsning vil bare gjøre forholdene verre og trafikksikkerheten mindre.

Ved kjøring på vei med belysning vil hindringene ses som mørke figurer på lys bakgrunn. Hvis vi samtidig tender det sterke lys på bilen vil også disse mørke figurer bli belyst. Dermed utviskes kontrasten slik at det blir vanskeligere for oss fra bilen å få øye på hindringen. Ja, det kan i verste fall gå så galt at vi ikke ser den i det hele tatt.

PÅ BELYSTE GATER OG VEIER

På godt belyste gater og veier vil det derfor bare forringe muligheten for å se når man kjører med det sterke lys tent. I tillegg kommer at selv nærlyset virker blendende på møtende trafikk.

ØYETS INNSTILLING

Et annet viktig moment kommer til: Øyets blender - pupillen - innstiller seg alltid etter det lys som er tilstede. Denne "innstillingsprosess" varer imidlertid noen sekunder, slik at den ikke kan klare å følge med i det hurtige skifte mellom mørke og lys. For å beskytte øyet mot for kraftig lys vil pupillen derfor innstille seg etter det sterkeste lys, med det resultat at man kommer til å se enda dårligere på de mørke steder.

Man har i mange år holdt seg til følgende uskrevne regel når det gjelder bruk av lys:

Man skal bruke nærlyset (i bykjøring) når gatelyset ikke lyser opp hele gaten-slik at det danner seg mørke soner.

Man bør merke seg at farten må avpasses etter det lys man bruker. Kjører man med nærlys på mørk gate eller vei, må man kunne stoppe bilen innenfor den avstand lyset lyser opp veibanen.

Det er mange som synder mot denne regel!

HVILKET LYS SKAL BRUKES

På den mørke, ubelyste landevei er det vel ikke noen som er i tvil om hvilket lys som skal foretrekkes, så lenge man ikke blender andre med det.

Det er imidlertid en rekke bilister som ikke er helt klar over, når man skal blende - fra fjernlys til nærlys.

Noen blender ned på mange kilometers avstand, andre på en avstand av mange hundrede meter - og blunker deretter vilt med lyset hvis ikke den motkjørende øyeblikkelig "svarer". En nedblending på lang avstand, er bare forsvarlig hvis man samtidig setter farten ned, i 40 km/t, og under.

Hvis man vil holde en høyere hastighet - altså inntil 70 km/t. må begge biler kjører med fjernlyset inntil man kan se hele veistrekningen mellom de to biler belyst.

For å unngå blending må man konsentrere sit blik i høyre veiside og omhyggelig unngå å se inn i den møtende bils lykter.

Så snart man har sett at det ikke er hindringer mellom de to biler, kan man så blende av til nærlys. Så snart de to biler er ved siden av hverandre

HASTIGHETEN ---
forts.



Bruk riktig lys og fornuft

kan man sette på fjernlyset igjen. Det er noen bilister som har den uvane at de setter på fjernlyset 5 til 10 meter før de to biler passerer hverandre. Resultatet er at den motkjørende blir kraftig blendet nettopp på det tidspunkt hvor det er mest risikabelt: like før han kjører inn i det "mørke hull".

HVA ER DET MØRKE HULL?

Dette omtalte "mørke hull" skyldes at øyets pupiller er innstillet etter den motkjørende bils sterke lys. Når disse ved forbikjøringen plutselig forsvinner, tar det ca. 1 sekund til pupillene får "blendet opp" igjen, til det mørkere lysnivå som ens egne forlykter skaper på veien.

I denne korte tid er altså synsevnen svekket. Hvis man nå umiddelbart før passeringen blir utsatt for et enda kraftigere lys, så vil det ta enda lengre tid før øyet vender seg til mørket.

SMÅ PUNKTER Å HUSKE

Bruk av lys riktig er viktig. Vi sammenfatter i seks punkter hva man bør huske på:

1. Tenk hele tiden på kjøringen og "lykteføringen".
2. I dagslys m. tåke brukes det sterke lys (enten nær el. fjern)
3. I mørke og tåke: nærllys, eller parklys hvis man ikke har tåkelys.
4. På landevei i klart vær brukes fjernlys. Husk å blende ned, både ved møte med andre, og ved kjøring like bak andre. Det er irriterende å få lyskasterne rett inn i speilet.
5. På god opplyste veier - lysrør - brukes parklys.
6. På veier med vanlig belysning, glødelamper, brukes parklys eller nærllys etter forholdene.

Punkt syv: bruk fornuften. Den er særlig verdifull ved bilkjøring. Ikke minst i den tiden som kommer: en "sesong" med rekordtrafikk på de norske veier..



RENAULT VERDEN RUNDT



Under den internasjonale automobilsalons 10-dagers åpningsperiode i Paris hadde Renault-fabrikkene satt 200 hvite Renault R 4 i sirkulasjon i Paris-gatene. Enhver forbipasserende fikk oppfordringen: Sett Dem inn, ta rattet og kjør et kvarters prøvetur.

62 000 mennesker prøvet den nye Renault-modellen.

De 200 R 4 modellene kjørte sammenlagt en tur rundt jorden ved ekvator hver dag. På ti dager kjørte de 440.000 kilometer!

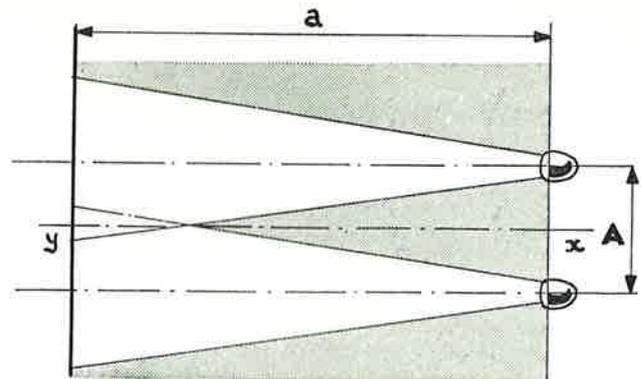
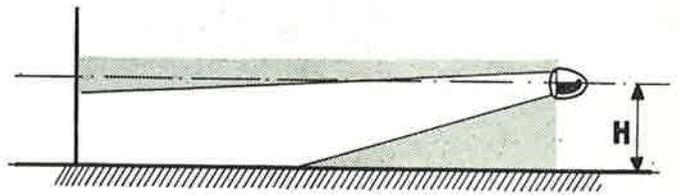
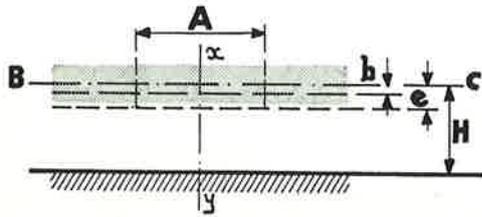
Mens bilsalget i Australia i alminnelighet gikk tilbake i 1961, øket Renault sin markedsandel med ca. 17 pst, ennå før 1962-modellene kom frem.

RENAULT har inngått kontrakt med den mexicanske regjering om opprettelse av en samlefabrikk for Dauphine i Mexico. Det er senere meningen at flere av delene skal fremstilles i Mexico. Idag eksporterer Renault for 50 mill. kroner årlig til Mexico.

Også i Belgia presenteres Renault R 4 i en "vørsågod ta rattet" kampanje. 125 biler går i Belgia for dette formål. På første uken ble det 9000 demonstrasjoner, og ialt kjørt 250.000 kilometer.

Sin egen mekaniker

LYSJUSTERING, PLUGGETTERSYN OG FILTERRENSING



Det å ha riktig stilte lys er av overordentlig stor viktighet for trafikksikkerheten. Flere av de store motororganisasjoner hjelper sine medlemmer med lysjustering, men ønsker De å pusle med slike ting selv er det ikke verre enn at De greier det. Følg oppskriften - og sett igang:

Bilen skal være lastet og settes på vannrett og plan grunn i en avstand liten a fra veggen (se tegningen)

$a = 10$ meter.

Trekk deretter en loddrett linje x y i midten av A , som altså er avstanden mellom de lyktsentre.

Veggen skal merkes med en vannrett linje - BC på tegningen øverst til venstre. Linjen skal være i høyden H over bakken, og H er altså avstanden fra bakken

opp til lyktenes sentrum. (som man tydelig vil se på lykteglasset, tegningen nederst til venstre)

Etter at alt dette er gjort, tennes lyset på BLEND.

Kontroller at rillene i lykteglasset er er loddrett. (Hvis glasset er løst, bør lykteenheten skiftes ut)

Juster høyden ved hjelp av skruen F (på tegningen nederst til venstre.

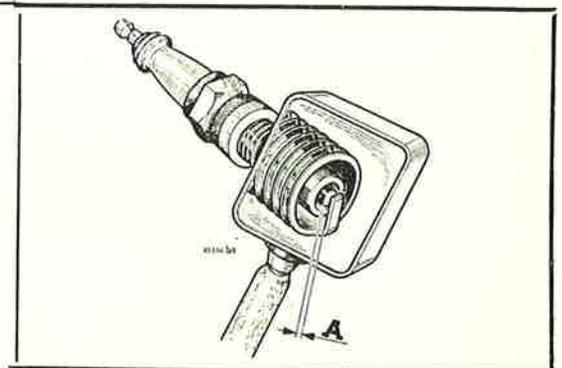
Lysstrålene skal være parallelle med bilens centerlinje. Dette justeres ved hjelp av skruen E (på tegningen nederst til venstre)

o Det finnes ikke noe mer irriterende enn å møte biler med galt innstillet lys. Farlige er slike biler også. Sørg for at Deres bil ikke er farlig på denne måten!

Tennpluggene bør ettersees regelmessig. Ofte kan det være sotedannelse og gal elektrodeavstand som er grunnen til tregere kjøring enn den De er vant med.

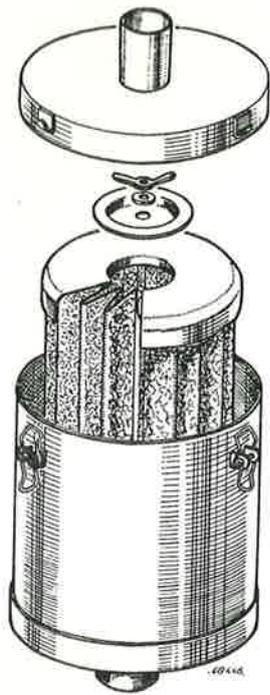
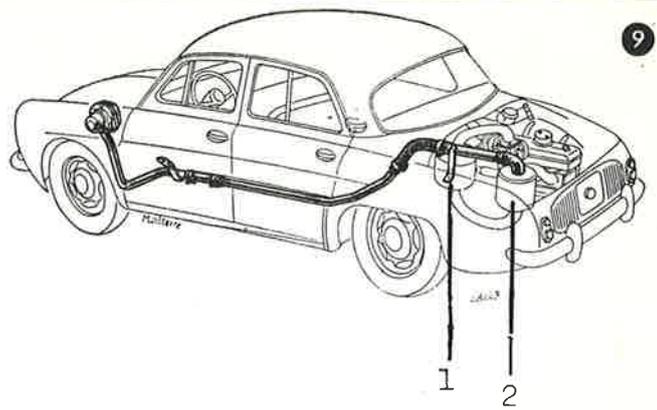
Tennpluggkontroll er ikke vanskeligere enn at man kan gjøre det selv. Lurt å bruke et forstørrelsesglass som vist på tegningen til høyre. Det er jo tiendedels millimeter det er snakk om.

Elektrodeavstand: $A = 0,6$ til $0,7$ mm.



Ettersyn hver 5000 km.

Rensing av filtere



Tørr type luftfilter.

Rensing og rengjøring av filtre er også ting man kan pusle med selv i ledige stunder. Rene filtre øker bilens velvære - det er ikke dumt å gi dem "en omgang" av og til. På tegningen øverst til venstre, følger vi systemet fra inntaket til venstre under bagasjerommets lokk. OBS: Dekk altså ikke til med bagasje slik at innsugningen foran hindres.

Det er to filtre. 1 = Tørr type luftfilter, 2 = Oljeb ads luftfilter.

Saker og ting kan altså skrus fra hverandre, om man kikker nærmere på tegningene til venstre og under.

HVER 1500 KM

For hver 1500 km. skal luftfilter 1 tas fra hverandre og renses. Riktigere: det er elementet som skal renses, på følgende måte: Hold elementet loddrett og slå på det

med et hammerskaft slik at støvet fjernes. Hvis det er mulig, gir det godt resultat når man bruker komprimert luft.

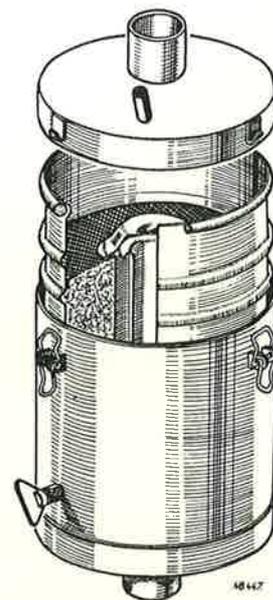
HVER 3000 KM

For hver 3000 km. skal oljeb ads-luftfilteret (2) tas fra hverandre.

Etter at dette er gjort, vaskes elementet i petroleum eller bensin. La det tørke før De monterer.

Rens filterhuset og påfyll ren motorolje.

OBS: Rensing av dette filter bør foretas oftere hvis De kjører meget på støvete veier.



Oljebads luftfilter

Da vi startet denne serien i forrige utgave av bladet, minnet vi om at det stadig finnes Renault-verksteder som gjør dette for Dem. Og er De ikke helt stø på labben når De holder i skrutrekker og hammerskaft, er det altså lurest å gå til verkstedet..

Forbikjøring - en

vanskelig kunst

som få mestrer

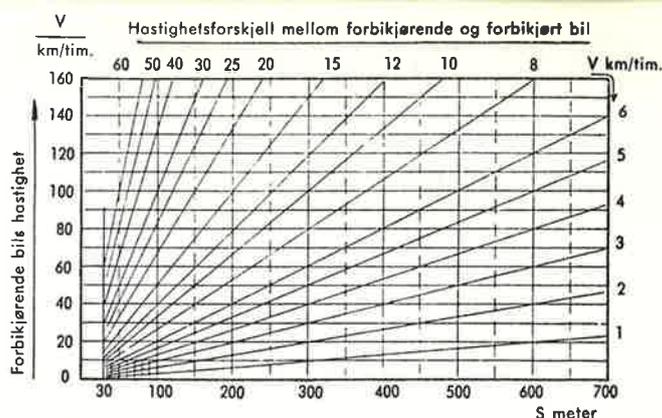
Korrekt utført forbikjøring er slett ikke det man ser oftest i trafikken på våre veier. Det kreves god vurderings- og beregningsevne for at passeringen kan foregå uten lyte. En rekke trafikkuulykker har sin årsak i manglende kjennskap til hvordan forbikjøring skal foretas. Husk at enhver forbikjøring krever en bestemt veilengde, avhengende av fartsforskjellen mellom forbikjørende og den bil som skal passeres. Står den passerte bil stille, regner man med en lengde på 30 meter. Diagrammet øverst på denne siden viser hvordan tingene stiller seg når begge biler er i fart.

Noen gode råd:

Hold alltid øye med trafikken bak

Blir De selv forbikjørt, kjør så langt inn til høyre som mulig.

Kjør aldri forbi en bil, uten at veibanen foran er fri og oversiktlig minst tre ganger så langt som diagrammet angir over nødvendig avstand.



Fra boken «Fartens herre eller slave», utg. Harald Sev.

Forklaring til diagrammet

Eksempel: Egen hastighet 50 km.t.
Bil som skal forbikjøres: 40 km.t.
Forskjellen mellom de to er altså 10 km.t. Finn først den vannrette linje som går ut fra venstre kant og som angir egen hastighet. Følg linjen til høyre til denne møter diagonalen som går ut fra tallet 10 i tegningens overkant (10 er altså fartsforskjellen). Fra dette punkt, loddrett ned til diagrammets underkant hvor man kan lese av hvor mange meter vei forbikjøringen krever, i dette tilfelle 150 meter. Man bør ha fritt utsyn over minst den tredobbelte strekning. Det kan hende det kommer bil i motsatte retning med meget stor hastighet.

Forbikjøring kan utføres riktig og trafikksikkert, om man følger reglene!

DANSK PRINSESSE BEGEISTRET FOR DAUPHINE

EKSTRABLADET

Prinsesser kjører også Dauphine! Noen prinsesser er i tillegg svært motorinteresserte, som for eksempel den "blå-blodede" Birgitte de Bourbon de Parme i Danmark. Hun kjører rally (var blant annet med i Monte Carlo) og skriver om nye biler i en dansk avis.

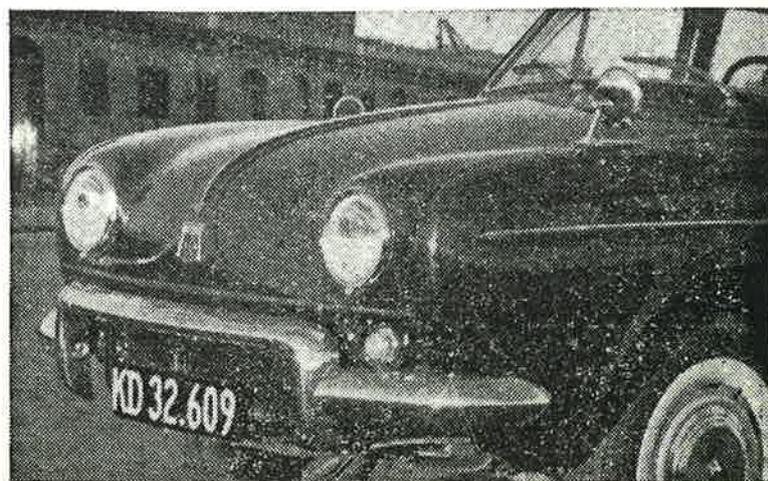
Renault Dauphine ble fornylig prøvet av henne, og her er bruddstykker fra den kongelige rapport:

...Selv baksetet, hvor plassen selvfølgelig ikke er overdådig, er det forholdsvis bekvem plass til to voksne...

...Varme og friskluftanlegget er usedvanlig effektivt ...

... En Dauphine kunne kjøres av et barn - så enkelt og liketil er det. Stillingen overfor pedaler og ratt er utmerket - rattets fingergrep behagelig ...

... Fjæringen er den samme, enten man kjører alene eller med full last ...



... Motoren er livlig og kraftig..
... Svingradiusen er utrolig liten, og manøverdyktigheten til stor glede ved bykjøring...

... Bremsene er kraftige og har god retningsstabilitet - og det fordres bare et moderat pedaltrykk til hård bremsing...

... skriver prinsesse Birgitte de Bourbon de Parme i Ekstrabladet, København, lørdag 10. mars i år.



I forbindelse med A/S Autoimports overtagelse av lokaler i Vogts gate 79 i Oslo - med plass blant annet til firmaets tekniske avdeling - er det åpnet en "filial" av firmaets salgsavdeling.

Etter at lokalitetene har vært under kyndig behandling av snekkere og malere, har salgs"filialen" nå tatt i bruk sine kontorer og utstillingsplass, som bildene viser.

RENAULT - SENTER

Med dette er Vogts gate 79 faktisk blitt et nytt RENAULT-senter. Vi har Hegdehaugsveien 36 og Sarpsbørganlegget fra før, og nå kommer altså Tors-hov med i bildet, med teknisk avde-

RENAULT-SALG FRA NYE LOKALER I OSLO

deling, klargjøringsavdeling for hovedstaden og et serviceverksted.

H. Hettes Bilforretning holdt til på stedet tidligere - og solgte RENAULT - så der er tradisjoner å ivareta.

Vi benytter anledningen til å ønske gamle og nye kunder velkommen til å ta en titt på utvidelsen. Tid til en bilprat kan det også bli og det synes vi er svært hyggelig. Trikk til Disen/Kjelsås stopper like ved - for dem som ikke kjører Dauphine..





Utgitt av A/S
Autoimport, Hegdehaugsveien 36, Oslo

Kommer ut den 15.
i hver måned.

RENAULT SAMLET FOLK I RJUKAN

RENAULT ble presentert på et åpent møte i organisasjonen MA i Rjukan forleden dag. I Floride, i R4 og en Dauphine stod oppmarsjert i anledning dagen, og da man kunne ønske folk velkommen til Rjukan-huset var det langt over 100 mennesker til stede.



Inspektør Melsom fra A/S Autoimport fortalte om den kjempemessige RENAULT-fabrikken, og forhandleren på Notodden, Torkel Johnsen, som var medansvarlig for arrangementet, fortalte om RENAULT Dauphine. Det ble vist film, og etter en rundtur blant de utstilte biler var det anledning til å stille spørsmål - noe mange benyttet seg av.

Freske karer i Rjukan trenger god bil, og RENAULT-interessen var påtagelig. Konene var begeistret for farver og eksteriør - og da er mye gjort.. Bilkveld-suksessen var sikret. Høy stemning - for pene biler. Bildene: Øverst RENAULT'er samlet foran Rjukans "bumerke", under, interesserte studerer R4 og Floride.

