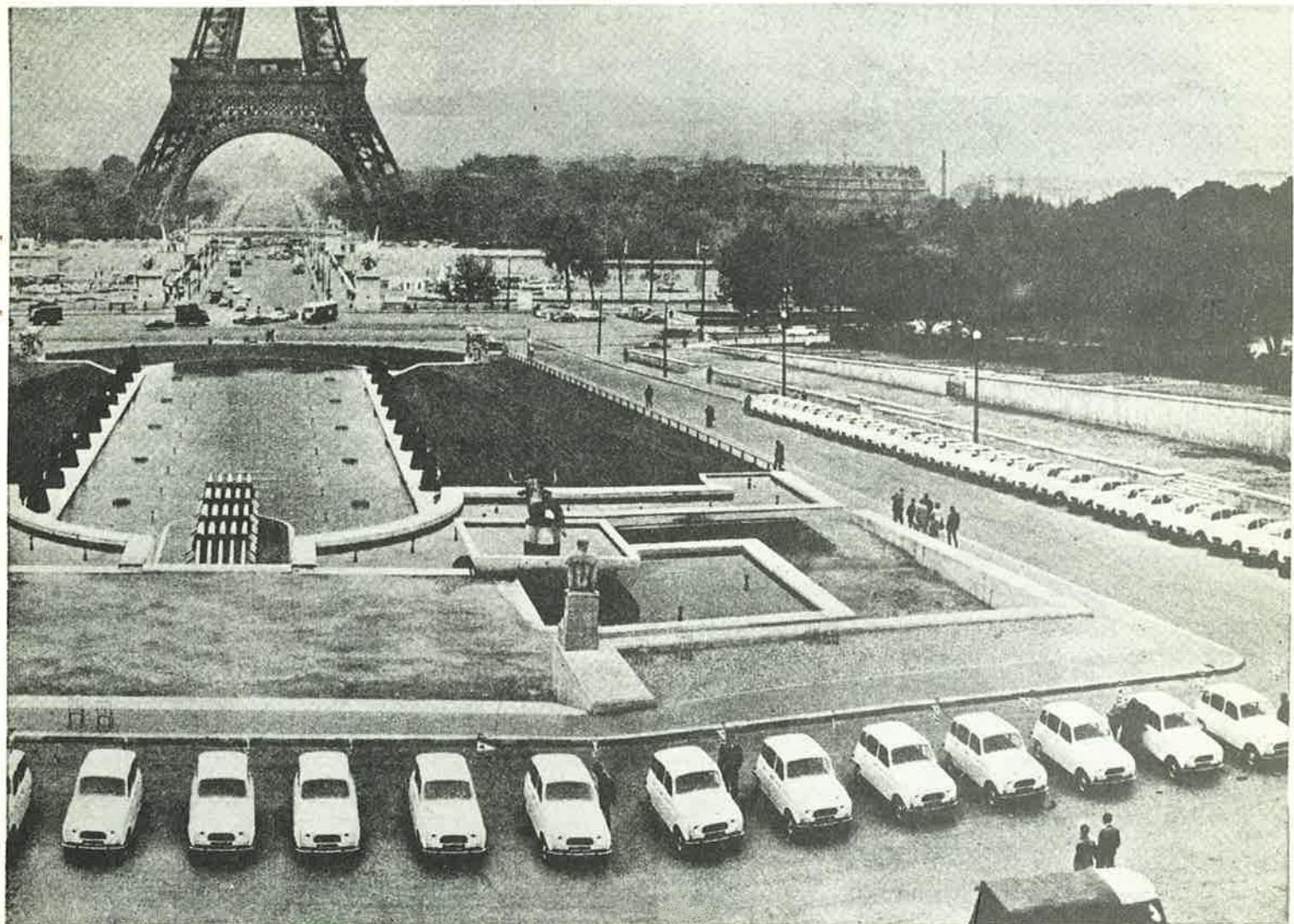


RENAULT

aktuell

JANUAR 1962 2. ÅRG

KONTAKTORGAN MELLOM A/S AUTOIMPORT OG KUNDENE



R4 – BILEN SOM IKKE SMØRES

IDAG vier vi stor plass for de to nye Renault-modellene, R 4 og R 4 L. Den første store sending av bilen kommer til Norge om ca. 1 måneds tid, men ettersom bilforståseg påiere fra hele verden har hatt rik anledning til å prøve nyskapningen, har vi funnet det riktig å gi våre leser "bakgrunnsstoffet" før de selv kan sette seg inn i R 4 og dra ut på overbevisende prøvetur. På bildet ser vi Renault 4 under presentasjonen i Paris, inne i bladet har vi flere bilder og mer stoff om denne vedlikeholdsrike allemannsbil



NOVEMBER-REGISTRERING

Vår oversikt er utarbeidet på grunnlag av meldinger fra Opplysningsrådet for biltrafikken. Tallkollonnene er fra venstre

	SALG NOV. 1961	SALG OKT. 1961	SALG ut NOV 1961	PLASS i OKT 1961
1. Volkswagen	513	666	9059	1
2. Renault Dauphine	169	180	3355	2
3. Ford Anglia	140	110	3520	4
4. Volvo 544/445	122	150	1943	3
5. Volvo Amazon	103	99	1227	5
6. Vauxh. Victor	97	64	532	10
7. Taunus 17 m	81	78	1638	8
8. Opel 1200	65	92	813	6
9. Peugeot	51	45	773	15
10. Skoda	48	85	1941	7
11. Triumph Herald	46	54	342	12
12. Ford Consul	42	36	552	18
13. Opel Caravah	39	75	915	9
14. Opel Rekord	38	58	1736	11
15. Taunus 12 m	34	50	1097	13
16. Fiat 600	32	39	811	17
17. DKW AU jr.	31	43	1197	16
17. Mercedes Benz	31	31	566	21
19. Saabwich	30	36	1276	19
20. Saab	29	32	912	20
20. Volkswagen 1500	29	-	48	-
22. Hillman	27	48	843	14
23. Neckar 1100	24	27	395	24
24. NSU Prinz	21	24	640	25
25. Simca Ariane	19	31	409	22
26. Volkswagen 8s	19	30	281	23

De mest solgte biler
ut november i 1961 :

1. Volkswagen 9059
2. Ford Anglia 3520
3. Renault Dauphine 3355
4. Skoda 1941
5. Volvo 54446 1934

Tynnere plater gir en trygg bil



RENAULTS

FORSKERE GJØR STORT ARBEIDE

Er en bil sikrere om den har tykke plater?

De aller fleste billeiere er av den oppfatning. Men i virkeligheten er det helt andre faktorer som er avgjørende for bilens sikkerhet i for eksempel en kollisjon: Karosseriets konstruksjon og utformingen av bilen innvendig.

I den moderne bilproduksjon gjelder ikke lengre regelen "tyngde = sikkerhet". Nå lager man biler under målsettingen: "lav vekt = sikkerhet."

For en vanlig billeier er dette et paradoks - men det er lett å forklare

LEVENDE KRAFT

En bil i bevegelse har en viss levende kraft. Jo tyngre bilen er, desto større er kraften. Om denne bevegelse plutselig stanses - ved en kollisjon - deformeres bilen. Det vil si at frontpartiet trykkes sammen til den levende kraft er brukt opp. Dette skjer på et øyeblikk, men har stor betydning for demping av kollisjonskraftens virkninger på dem som sitter i bilen.

LETTERE BIL SIKRERE

Om en bil utstyres med absolutt motstandsdyktig karosseri - la oss for eksempel ta en stridsvogn - og denne plutselig kolliderer fins det ingen dempende krefter i det hele tatt i

frontpartiet. Stridsvognens stål står imot hindringen og hele dens levende kraft overflyttes på de mennesker som er "ombord" i den. Det blir altså en plutselig motstand som forårsaker stor skade på menneskekroppen.

Det er det samme med en bil som har altfor tykke plater. Den blir tyngre og dens levende kraft blir større. Dens dempende egenskaper i frontpartiet blir mindre, og passasjerene utsettes for større krefter. Derfor bremses en lettere bil mykere opp i kollisjon, og dens frontparti er en effektiv buffert.

ØYET BEDRAR

Som kjent behøver ikke en detalj være massiv for at det skal være motstandskraftig. Se på kjempebroenes smekre betongkonstruksjoner. Ingen tviler på at de er fullt betryggende, selvom de for øyet virker urovekkende svake av og til.

Platens betydning i dagens bilindustri er inngående studert ved Renaults fabrikker i Frankrike, et av de konsern i Europa som satser mest på bilforskingen.

Man har her kommet frem til at det er forholdet mellom lav vekt, relativt tynn plate og sterk karosseriprofil som skal være veiledende for bilindustrien idag. Alle bilkarosserier produseres idag av plater

som i tykkelse betydelig understriker de som ble benyttet før år tilbake.

VEKTEN ER DÝR

Tykkelsen av platene i bilens karosseri er av stor betydning for bilens økonomi, og det er et faktum at vekten er dyr å transportere. Den blir også dyrere å produsere. Derfor betyr lettere biler i praksis også lavere pris for bilkjøperen, og mindre vekt - noe som influerer fordelaktig på brennstoff-omkostningene.

Bilens styrke bestemmes ikke av platenes tykkelse. Det er fordelingen av platenes tykkelse i karosserikonstruksjonen som avgjør om bilen skal få tilstrekkelig styrke og forhold mellom ramme og karosseri. Også italienske bilkonstruktører sier dette.

I moderne bilproduksjon anvendes en bunnplate av formpresset metall med fordel. Denne bunnplate inngår som en del av karosseriet.

"STØTDEMPER"

Om ulykken skulle være ute, kan Dauphine-eieren være sikker på at han sitter i et karosseri som er konstruert og bygget med tanke på at det skal gi størst mulig sikkerhet.

Den tynnere platen "fjærer" i kollisjonsøyeblikket og letter støtet. Jo lengre denne "krymping" kan foregå, dess mykere og mer effektivt minskes faren for passasjerene ved kollisjonen. Derfor er det sett fra dette synspunkt, faktisk en fordel å ha motoren bak. Da er hele frontpartiet i funksjon som støtdemper.

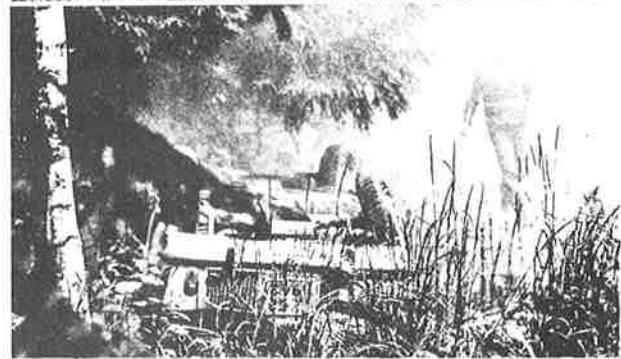
En analyse av ulike biler med middel stort sylindervolume viser også at man gjennomgående er gått inn for tynnere plater i europeiske bilfabrikker.

I denne forbindelse kan det være riktig å nevne racerbilene. De har i alminnelighet karosseri av meget tynne aluminiumplater og er derfor lette i vekt.

Men de er takket være sin form meget robuste og motstandskraftige for støt. (RASv.)



Rallydrama



De tre bildene under titelen Rallydrama over disse linjer, bringer vi slett ikke forat De skal tro Dauphine kjøres riktigst på denne måten. Snarest som en honnør til flink fotograf som var påpasselig med pekefingeren på "avtrekkeren", og også som et apropos til artikkelen som slutter på denne siden. Den om platens tykkelse og bilens sikkerhet. Såvidt vi forstår av det nederste bilde, må Dauphine'n ha tatt temmelig godt av for støtet ..

MED TRAILER FRA SARPSBORG



Mannen som smiler til oss på bildet til venstre for disse linjer har ansvaret for at Deres Dauphine kom til Oslo. Det er han som har satt "klampen i bånn" og kjørt Deres Dauphine til hovedstaden så fort det er mulig innenfor tillatte hastigheter.

Han sparte ikke på redskapen da han kjørte, Arne Kildebo. Rivende omsetning siste år førte til at han måtte ta både to og tre turer fra Sarpsborg til Oslo med flunkende nye Dauphine'r. Og da gikk det så sålen skvatt..

Men ikke med Deres bil, selv-følgelig! Kildebo har ikke "sprengt" den i starten. Han setter de nye Dauphine'r på traileren som går i "fast" rute mellom vårt importanlegg i Sarpsborg og Oslo.

Så det er Renault-traileren som har hatt påkjenningen...

DAUPHINE

1962

Når dette leses har Dauphine 1962 allerede vært på norskmarked en stund. Og den populære bilen - som det er solgt nesten 3500 eksemplarer av i 1961 - ble ikke særlig meget forandret fra fjarårsmodell til 62-utgave.

Det eneste som skiller årets modell fra årgang 1961, er småfinesser med setetrekket. Det er satt imitert skinn på oversiden, og i putene er det lagt en form for skumgummibelegg. Men det er også alt. Bortsett fra at det finnes Dauphine i to nye farver: Mørke blå og lyse blå.

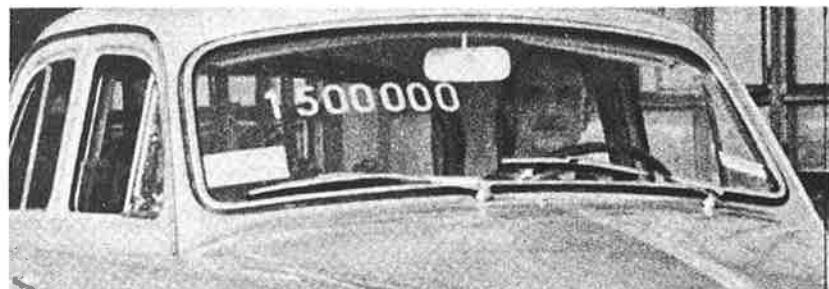
HALVANNEN MILLION

Ingen hadde ventet større forandringer heller. Dauphine'n er innarbeidet verden over nå - den har fått ord på seg for å være en god bil. Og ingen forandrer en god bil, sålenge det "bare" er produsert halvannen million etter starten for noen år siden..

Nei, en tør nok regne med at Dauphine fortsatt skal være Störschlageren. 7000 nordmenn nesten, er idag eiere av en Dauphine.

-Kundene er våre beste selgere, sier forhandlere vi har besøkt.

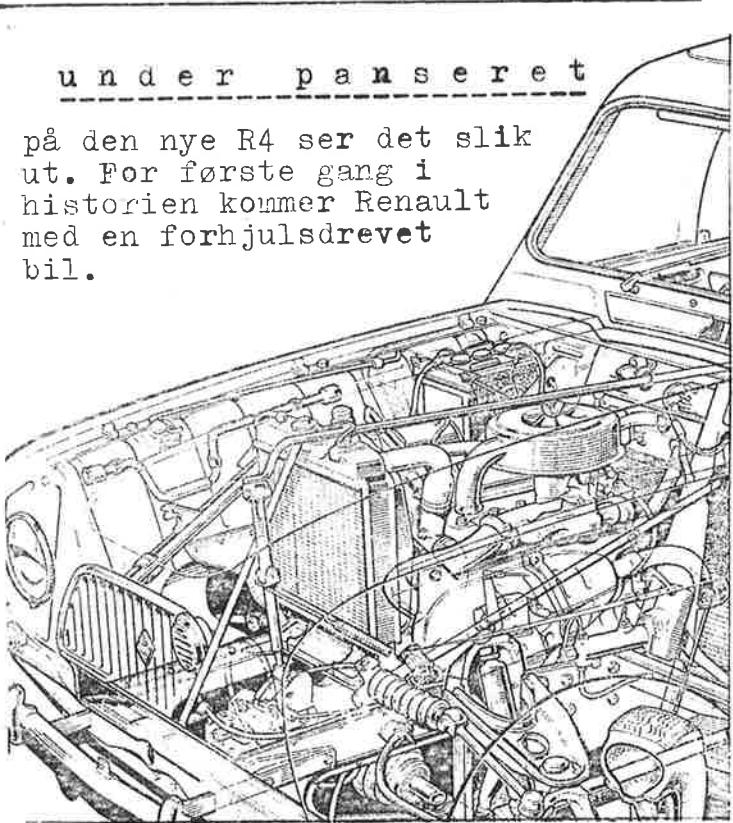
-Beste bil som går på norske veier, er det mange som sier om den..



Dauphine 1 500 000 klar fra Flins

under panseret

på den nye R4 ser det slik ut. For første gang i historien kommer Renault med en forhjulsdrivet bil.





Den nye Renault 4 er klar for norske veier

Nå er alt klart for RENAULT 4's innkjøring på norske veier. Og at det må bli en aldeles smertefri innkjøring, forstår vi når vi leser i mange bilblader som har betalt store summer for å følge den nye Renault-modellen på testturer, fra ørkenstrek til barskt nordisk vinterklima. At dette er en i beste forstand tipp topp moderne familiebil - bruksbil ikke å forglemme, synes hevet over tvil.

Alt skal jo være familievennlig i våre dager. Og så vidt vi forstår skal prisen på Renault 4 blir slik at den dekkes av dette begrep. Hvilket er nærmest oppsiktvekkende, all den stund man får en 4 dørs 4 seter med rikelig bagasjeplass!

TOPPKLASSE

Nøytrale bilfolk fra hele verden har hatt anledning til å prøve nyskapningen fra Renault. Rosende omtaler kommer i voldsomme utklippsbunker.

Vi holder oss til en av dem - til en dansk journalist som kjørte bilen 275 kilometer:

"Turen avslørte kjøreegenskaper i absolutt toppklasse. Skjønt den nye Renault 4 er den første forhjulsdrivne bil fra denne fabrikken, finnes det ikke blant merker med forhjulsdrift som spesiale, en bil med bedre og

Les videre neste side

NOEN TEKNISKE DATA - VEDLIKEHOLD

MÅL: Ubelastet, kjøreklar:
VEKT: R4 570 kg, R4L 600 kg.

Lengde: 3.656 m.

Bredde: 1.485 m.

Fri høyde: 20 cm.

Venderadius: 8,6 m.

Dekk: 135 x 330

MOTOR: 4 cylindre i rekke
Vannkjøling (frostsikker,
etterfyller ikke)

4 takter

Slagvolum: 747 ccm

Kompresjon: 8,5:1

Effekt: 26,5 SAE-hk. ved
4500 o/m.

OVERF: Geark. utvekslingsforh.

Første gear: 3,8:1

Annet gear: 1,84:1

Tredje gear: 1,038:1

revers: 3,8:1

Kjølesystem med varmeapparat 5 l.
Motorolje 2 l. Gearkasse og
diff. olje 0,7 l. Bensintank 26 l.

Vedlikehold: Kontroll av lufttrykk
Skifte motorolje for hver 4.500 km
Skifte geark. og diff. olje for
hver 10.000 km. Kontroll av væske-
bestand i bremsevæskebeh. og batteri

sikrere egenskaper i svingene. Vi kunne etterpå se at farten enkelte steder hadde vært så stor at vi hadde kjørt halvveis opp på dekksidene. Men styringen hadde ikke voldt oss problemer, og bilen fulgte trofast den ønskede kurs gjennom enhver sving.

•Sikrere kjøreegenskaper kan man simpelthen ikke forestille seg - for det var bred margin fra det punkt hvor man synes farten er stor - til det punkt hvor man synes at den definitive grense for ikke å miste kurs ligger.

•R 4 henger godt fast på veien langt hinsides de hastigheter som de fleste bilister vil oppfatte som den ytterste grense for dumdriftighet.

FJÆRINGEN

Fjæringssystemet med lange torsjonsstaver, er på alle måter meget effektivt, og gir komfortabel kjøring på alle slags veier, samtidig med at det på alle slags veiforhold sikrer god kontakt mellom hjul og veibane.

Medvirkende til den gode komfort, er de enkle seter, hvis fjærer harmonerer glimrende med bilens"

skriver Tage Schmidt blant annet i det danske biltidsskrift "Fart & Form".

SKAL ALDRI SMØRES

Den nye Renault 4 skal aldri smøres. Utstrakt bruk av gummi i de fleste bevegelige deler i forbindelse med chassis, og av forseglaede smøresteder der smøring ellers er påkrevet, har helt fjernet begrepet smøring med renault 4.

På den nye Renault 4 behøver man heller aldri tenke på radiatoren! Kjølesystemet er fylt en gang for alle, (forseglet) med en spesialvæske som gjør kjøleren frost-sikker ned til + 40 grader C.

Da forstår man at Renault-konstruktørene har hatt hell med seg i å løse oppgaven om å konstruere en bil som skal være til rådighet for sin eier til alle tider av døgnet og under alle forhold.



PRØV DEN SELV

Men nå skal vi kanskje ikke skrive mer pent om Renault 4. Prøv den selv - det er anledning til det nå!

Og etter en slik prøvetur, vil det trolig ligge i dagen at en slik konklusjon blir trukket:

Renault R4 og Renault R4 L må først og fremst karakteriseres som nesten enestående all-round med hensyn til anvendelighet.

.... Dertil kommer at det gode vindusareal, den lille venderadius den presise styringen og den levende akselerasjon ved lavere hastigheter gjør bilen smidig i bytrafikk - mens dens eminent kjøreegenskaper gjør det lett å holde de høye gjennomsnittshastigheter på alle veier, til tross for en forholdsvis beskjeden topphastighet.

.... Den er akkurat hva mange mennesker har bruk for... skriver Tage Schmidt i det før nevnte blad.



Den rummelige og praktiske varevogn: Renault »Estafette«



Den rummelige og praktiske Renault Estafette har De formodentlig sett i trafikken allerede. Ikke desto mindre vil De sikkert vite mer om denne tre-kvart-tonneren - som har personbilens komfort og kjøreegenskaper, behagelig lett og bløt styring, rummelig førerhus med seter som er gode å sitte i for han (eller hun) som skal ha sin arbeidsdag i travel trafikk.

Bilen har perfekt klimaanlegg med friskluftsinnntak over frontruten

Den er lett å kjøre, ikke minst takket den lett panoramabuede front rute som gir stor og god utsikt til alle kanter.

Som med alle andre biler fra Renault - er også denne varevognen prøvet i det praktiske, før man satte i gang produksjonen. I tre år gikk den i vanlig trafikk - og ble gjenstand for stadige forbedringer, før Renault-fabrikkene sammen med dem som skulle bruke bilen, hadde kommet frem til en bil beregnet til å leve meget, leve hurtig og leve godt.

NOEN TALL

Største lengde: 4.07 m.
Største bredde: 1.78 m.
Største høyde: 1.93 m.
Høyde med
forhøynings + : 2,21 m.
Akselavstand: 2.27 m
Sporvidde foran: 1.32 m
" " " bak: 1.46 m.
Fri høyde: 0.245 m.

Varerommet:

Lengde: 2.48 m.
Bredde: 1.56 m
høyde: 1.54 m
Lastareal: 3.80 kbm.
Bakdørens
bredde: 1.1 m.
" " "
Høyde: 1.325 m
Sidedørs
bredde: 0.69 m.
Sidedørs
høyde: 1.34 m.
Svingradius: 9.2 m.

Utstyr:

GRAND-FROID varme og defroster
anlegg med kraftig blåsemotor.
Friskluftinntak over frontruten
Solskjerm og innvendig
belysning. Alle instrumenter,
inkl. bensin- og varmemåler.
Lys- og hornkontakt på ratt-
stammen.



Det angår Deres



VIBRERING I SPEEDOMETERET

Det hender at Teknisk Avdeling blir oppsøkt av Dauphine-eiere som klager over vibrering i speedometeret på sin bil.

- Det tikker og vibrerer under kjøring med hastigheter over 60 km/t. en det en som skriver til oss.

Hva kan grunnen være?

Svar: Trolig er det speedometerviren som er slitt, eller ligger feil. Vibreringen kan også skyldes feil ved selve speedometeret. I alle tilfeller bør De kontakte et RENAULT-verksted som vil hjelpe Dem.

VIBRASJON I VOGNEN

En mann i Telemark skriver og forteller at når han av og til kjører i bytrafikk og må bremse, kjenner han en vibrasjon i vognen når den settes igang igjen, selvom farten er liten. Han vil gjerne vite hva dette skyldes, og Teknisk Avdeling gir

Svar: En naturlig grunn for dette er at De presser bilen for hardt ned på gearet De kjører den i.

"HUGGER" PÅ FORHJULENE

En Dauphine-eier skriver og forteller at hans 61-modell har en

tendens til å "hugge" på forhjulene. Hva kan gjøres ved dette, spør han.

Svar: Grunnen til at bremsene "hugger", er at bremsebåndene trekker til seg fuktighet i rått vær, og at det samtidig danner seg et belegg i bremsetrommelen.

Dette kan utbedres ved at De besøker et RENAULT-verksted, som vil rense bremsetromlene og skifte bremsebåndene.

Er Deres bil innenfor garantiperioden vil dette bli utført gratis.

UNORMALT PÅ TOMGANG

Eier av en Dauphine 61-modell skriver at hans bil ikke går normalt på tomgang. Noen ganger høres det forholdsvis bra ut, men andre ganger, spesielt på langturer, merkes det som om bilen får for mye bensin. Elektrisk anlegg og forgasser er ettersett og funnet i orden.

Svar: Undersøk luftinntaket for forgasseren i bagasjerommet. Dauphine-eiere som av en eller annen grunn ikke er oppmerksom på at inntaket er plassert slik, vil ofte dekke til åpningen med den følge at forgasseren får for mye bensin.

OBSVi tar stadig imot brev med spørsmål

PROSENTVIS

mmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

DEKNING

mmmmmmmmmmmmmm

ARENDAL 13.6%

TØNSBERG 13.9%

NARVIK 12.6%

FOLLO 12.6%

KONGSVINGER 10.5%

Den prosentviske dekning er regnet ut på grunnlag av opplysninger om registrering av nye biler i de forskjellige politidistrikter, og viser hvilke forhandlere som har størst andel av den totale omsetningen i sitt distrikt. Oversikten gjelder denne gang salget til og med oktober måned ifjor.

1. ARENDAL 13.8 pst.
2. TØNSBERG 13.0 pst.
3. NARVIK 12.8 pst.
4. FOLLO 12.6 pst.
5. KONGSVINGER 10.5 pst.

I neste utgave av bladet kommer vi tilbake med oversikten for hele 1961.

Og allerede nå er det klart at fjoråret betød enestående fremgang for Renault-bilene i Norge..

R. KVEINÅ A/S I OSLO



Hyggelig og jovial Renault-mann igjen, R. Kveinå - som driver sin bilforretning i Elisenbergveien i Oslo. Intet stort superlokale - få kvadratmeter - men Kveinå selv og hans medarbeidere fulle av entusiasme for Renault Dauphine, som de har solgt siden "frigjøringsmåneden" oktober 1960.

Vi nevnte de få kvadratmeterne, men her er utvidelsesplaner - som skal realiseres såsnart visse spørsmål er avklaret. Nytt verksted skal komme

Hyggelige mennesker De treffer hos Kveinå i Elisenbergveien. Fra venstre: Kontordame Sonja Kjelsberg, selger Lorang Knutsen, fru Evelyn Kveinå og kontorsjef Jo Kise.

neste år, og Kveinå er likeledes på utkikk etter et nytt forretningslokale. (Apropos verksted - K veinå har alliert seg med et på Majorstuen foreløpig, og der ordnes Dauphine service og reparasjoner til alle kunders tilfredshet.)

- Hvor skal forretningslokalet ligge?
- Vet ikke riktig ennå, sier Kveinå. Men jeg skulle gjerne hatt butikk i en gate med 10 bilforretninger ved siden av hverandre. Dauphine hadde "tatt kaka" likevel!

8 ANSATTE

I alt er 8 mennesker beskjeftiget med Dauphine-salg og det som dertil hører, hos Kveinå. Firmaet driver sin egen bruktbilavdeling på Skøyen.

Forhandleren selv, Kveinå, er bilmann av fødsel, omtrent. Han har ihvertfall ikke møtt med annet enn biler på det han kan huske. Det startet på Grunerløkken en gang for mange år siden, og det fortsatte med Dauphine og annet fra Renault.

Optimistisk er han gått inn i det nye år, fullt overbevist om at bilen han selger er ettertraktet vare.

- Jeg var en tur i Trondheim i julen, sier han. Svogeten min kjører drosje. Det ble snestorm, og alt bilmateriell sto fast. Min Dauphine ble utlånt til drosjekjøring - den klarte seg!

- Morsom bil å selge. Folk vil ha noe som egner seg til bykjøring. Derfor har jeg valgt Dauphine.

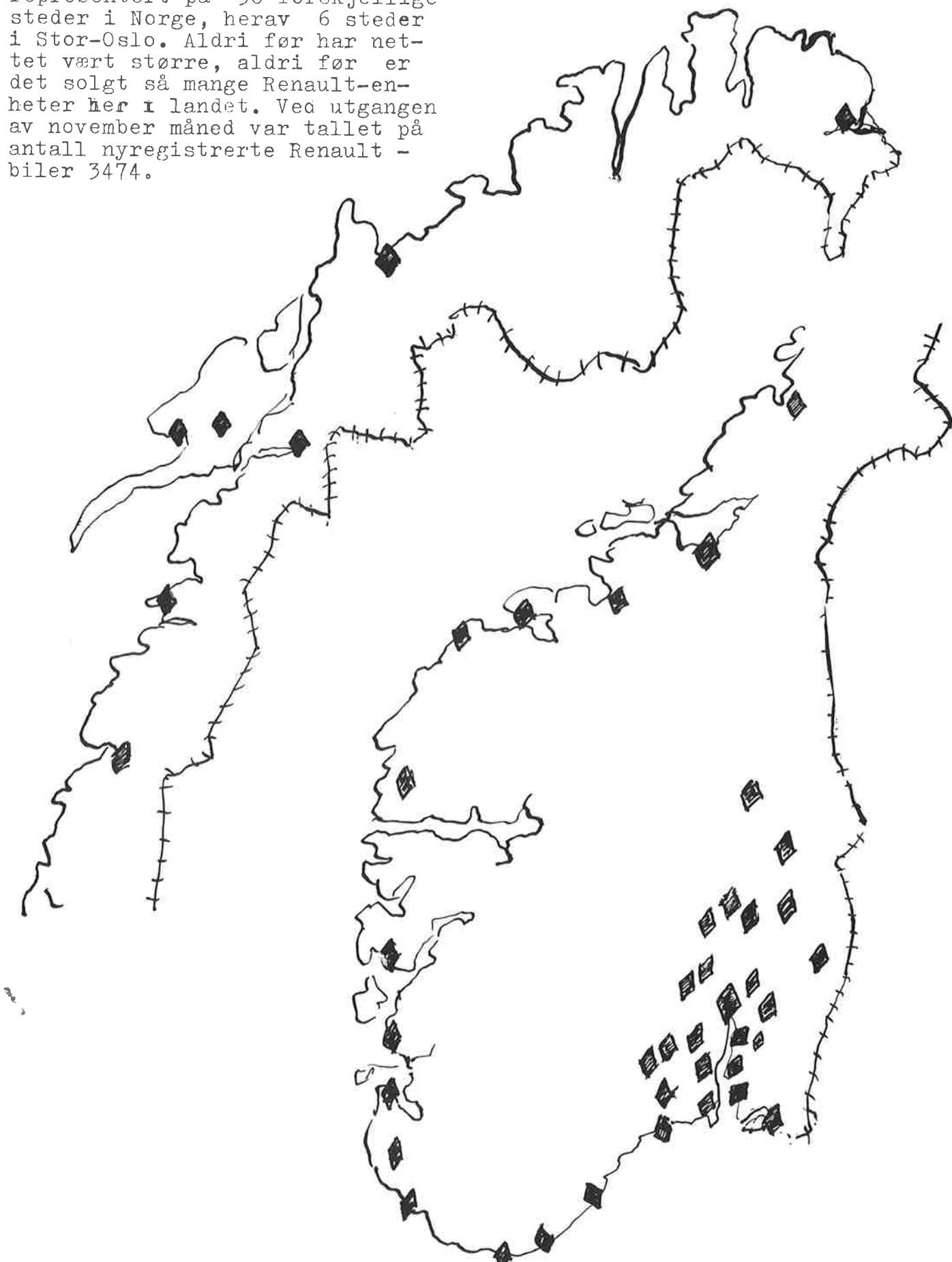


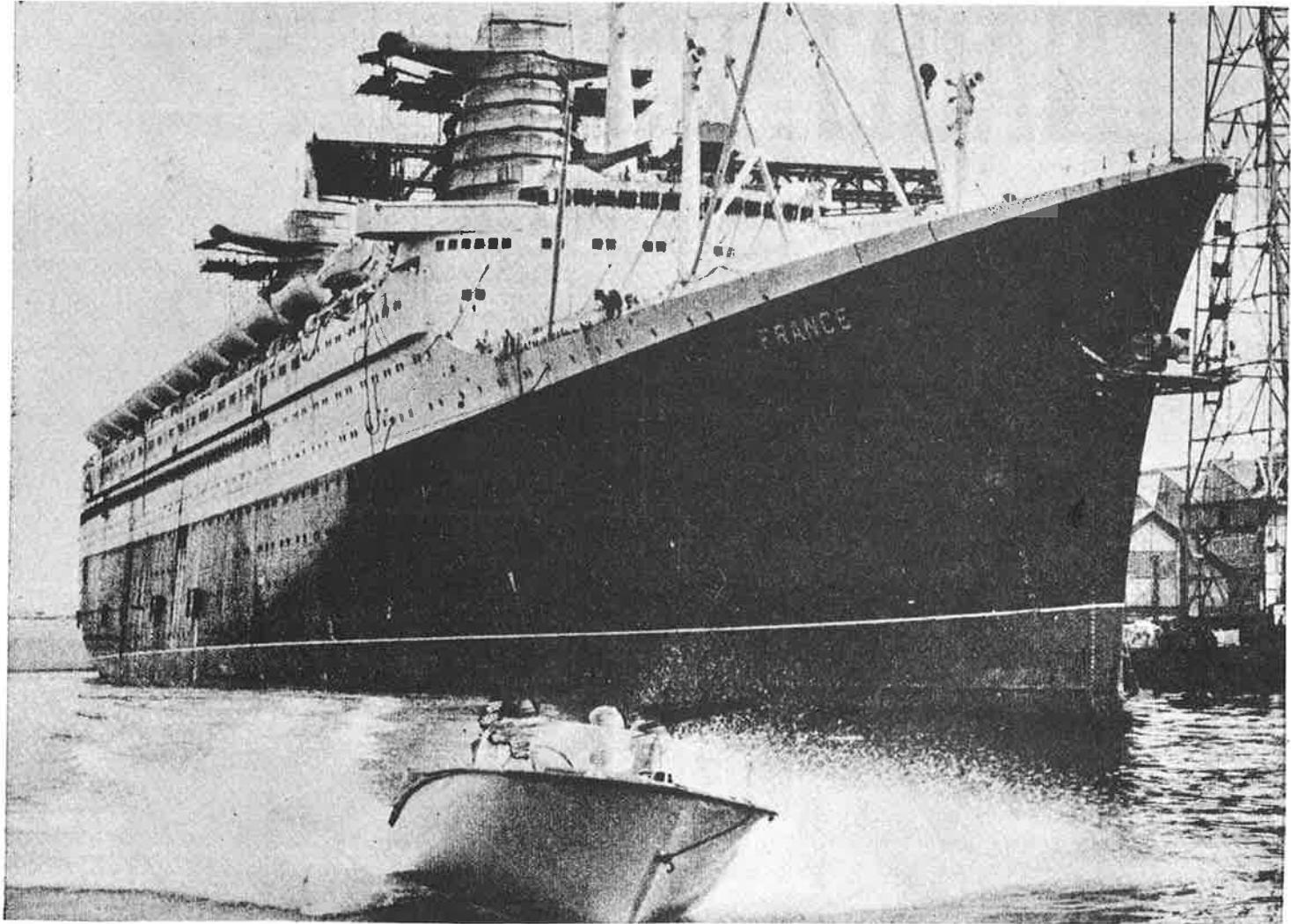
RENAULT

I NORGE VED ÅRSSKIFTET

11

Ved utgangen av 1961 var Renault representert på 50 forskjellige steder i Norge, herav 6 steder i Stor-Oslo. Aldri før har nettet vært større, aldri før er det solgt så mange Renault-enheter her i landet. Ved utgangen av november måned var tallet på antall nyregistrerte Renault-biler 3474.





SJØENS DAUPHINE

I NARVIK

ble det i november ifjor registrert 15 nye personbiler. Av disse var Renault Dauphine 3 Volkswagen 5 s 2 Neckar 1100 2 Ford Anglia 1

I OSLO

ble det i november ifjor registrert 502 nye personbiler. Av disse var: Volkswagen 5 s 109 Renault Dauphine 58 Volvo 544/445 32 Opel 1200 20 Ford Anglia 19

Av 42 422 nye personbiler ut november var 3359 Dauphine.



RENAULT AKTUELL

Nr. 1 - Januar
2. ÅRG- 1962

Kontaktorgan mellom A/S Autoimport og kundene. Adr. Hegdehaugsveien 56 Oslo

Tillat oss å presentere sjøens Dauphine - en sprek passbåt, her fotografert ved baugen til en av de største franske passasjerbåtene.

Sjøens Dauphine ble fremvist for første gang i oktober ifjor, og det er i år den virkelig lanseres.

Båten er fremstillet av Societe Renault-Penhoët, et datterselskap av Regie Nationale.

RP som båten populært kalles, er utstyrt med en Gordini-type motor, 4 cylindrene, 850 ccm. Og ifølge pålitelige opplysninger fra den kant, kan båten gjøre en maksimumshastighet på 50 km/t.

Den veier 380 kilo, og kan ta 5 passasjerer.

På prøveturen oppførte RP 1 seg usedvanlig hyggelig, og franskmenne regner med at sjøens Dauphine skal bli litt av en suksess.

Smekre linjer på den båten. Det er slik - i Renault-familien!

Neste Renault-Aktuell 15. februar