RENAULT aktuell

MARS 1962 2.ÅRG

KONTAKTORGAN MELLOM A/S AUTOIMPORT OG KUNDENE

Den norske alpin-troppen til Chamonix kjørte trygt tilfjells - i RENAULT

JANUAR-STATISTIKKEN

Oversikten er utarbeidet på grunnlag av opplysninger fra Opplysningsrådet for biltrafikken. Tallkollonnene er fra venstre

	Reg. i jan.iår	Reg. i jan.1961	Reg i des.1961
Volkswagen 5 s.....	290	576	406
Volvo 544-446.....	109	173	98
Volvo Amazon.....	105	22	94
Renault Dauphine.....	86	112	120
Ford Anglia.....	84	194	143
Opel Rekord/Caravan..	84	185	88
Vauxhall Victor.....	62	11	91
Ford Taunus 17 M	50	87	68
Saab.....	44	48	39
Opel 1500.....	44	18	57
Ford Consul 375.....	42	7	31
Peugeot.....	36	43	39
Skoda	34	55	56
AU DKW jr.....	29	39	35
Hillman.....	27	31	28
NSU Printz.....	26	23	26
Ford Taunus 12 M.....	25	45	30
Moskwich.....	24	7	26
Volkswagen 8 s.....	22	23	30
Triumph Herald.....	21	-	38
Austin A40, 850sev...	21	10	-
Fiat 600	20	23	24
AU 1000	19	12	15
Opel Kapitän	17	18	9
Fiat 1100/1200.....	17	28	19
Neckar 500/600	16	3	-
Simca Aronde	15	7	-

Ialt ble det i januar måned iår registrert 1593 nye personbiler i Norge. Antallet for samme måned i fjor var 2053

Oslo fikk 369 av de nye personbilene.

100 000 drepes hvert år i trafikken

Det er stygge, og tankevekkende tall som legges frem i en rapport om trafikkulykker utarbeidet for WHO - Verdens Helseorganisasjon:

100 000 mennesker mister hvert år livet ved trafikkulykker på gater og veier verden over.

For hver drepte i trafikken kan man i tillegg regne mellom 10 og 15 alvorlig skadede, og mellom 30 og 40 lettere tilskadekomne.

Disse hundre tusener av drepte og sårede - langt flere enn de aller farligste sykdommer river med seg - er prisen vi må betale for motoriseringens utvikling.

De første to mennesker som ble drept i trafikkulykker i England i 1896 er fulgt av mange, mange andre.

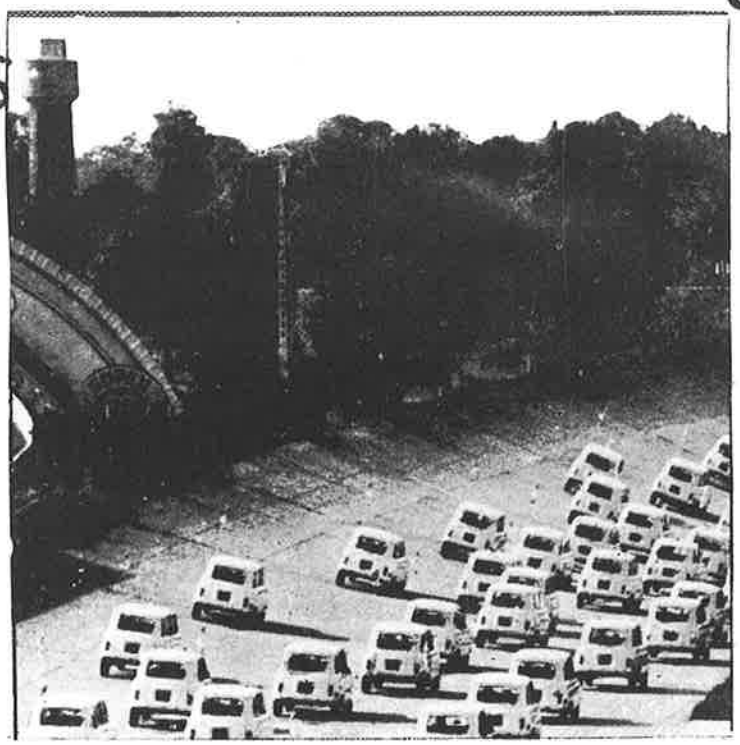
Det er derfor ikke rart at leger og trafikkmyndigheter verden over er forferdet over de fantastiske ulykkestall, som langt overgår det man med rimelighet må avfinne seg med sett i relasjon til den stadig økende trafikk.

DEN FARLIGE ALDER

Den farligste alder - når alle kategorier trafikanter er tatt med - er mellom 7 og 15 år, og igjen over de 50.
Motorsyklister har ti ganger større chanse til å bli innblandet i trafikkuhell enn andre kjørende.
Unge mennesker i tyve-årene har langt større andel i de alvorligste trafikkulykker, enn deres relative tall skulle tilsi.
Det ser også ut til - heter det i den omfattende rapport som er fremlagt - at det er forbindelse mellom trafikkulykker og menneskers modenhet
Overraskende er det kanskje, at gifte menn gjennomsnittlig har et lavere ulykkestall enn ugifte og fraskilte.

DÅRLIG HØRSEL INTET HANDICAP

Til glede for de mennesker som har et handicap trafikkmessig sett ved nedsatt hørsel, heter det i rapporten at dette handicap egentlig ikke synes å spille noen vesentlig rolle for motor



Tusener av biler ut på veiene i sommer. Det står til Dem om ulykkene kan unngås...

---

kjørende. Således viser en amerikansk undersøkelse som lå til grunn for rapporten på dette punkt, at det for 3000 døve mennesker ble notert en bilulykkesprosent på 0.14, sammenlignet med 3.9 for alle andre.

TILBAKE TIL FØREREN

Kanskje vil en rekke mennesker avvise mentale og psykologiske årsaker til de mange trafikkulykker. Men den moderne vitenskap beskjeftiger seg i stigende grad med denne side av saken, og det skyldes nettopp klare beviser for slike årsakers store betydning.

Selvfølgelig vil ingen ansvarlige se bort fra slike faktorer som veienes tilstand, manglende oppmerking og kjøretøyenes tilstand.
Men ett er ganske klart: Størstedelen av de hovedårsaker man kan se går igjen og går igjen når det gjelder alvorlige ulykker, kan føres tilbake til føreren - hans dyktighet og handlekraft.

RUTINEN TELLER MEGET

Andre medvirkende årsaker til en ulykke kan helt eller delvis elimineres, hvis det er snakk om erfarne og rutinerte bilister ved rattet.
Den dygtige bilist vil i masser av tilfeller kunne forutse at en vanskelig situasjon vil oppstå lenger fremme på veien, og den rutinerte bilist vil være i stand til å reagere så tidlig at ulykken kan unngås.

WHO-rapporten, forts.

Legen som har utarbeidet rapporten fastslår ellers at det er litt av en misfortsåelse når det ofte fremheves at jo hurtigere en bilist reagerer, desto sikrere er hans kjøring.
For i regelen er det nemlig slik, at unge mennesker i alderen mellom 18 og 25 år har den hurtigste reaksjonstid, men deres gruppe er likevel implisert i langt flere uhell enn mennesker i mer moden alder, til tross for denne gruppes langsommere reaksjon.

FOR STOR FART

For stor fart etter forholdene, er ifølge rapporten den mest almindelige årsak til trafikkulykker. (Her i Norge skal som kjent farten alltid avpasses etter forholdene, uansett de grenser som gjelder oppad)
Tall forteller klart om denne påstand:
For stor fart etter forholdene på amerikanske veier kunne i 1959 angis som hovedårsak i 31 pst. av tilfellene eller altså omtrent en tredjedel av samtlige ulykker.
I England har man registrert et tall 11 500, som i 1958 betyr at 8 pst av ulykkene på veiene skyldtes for stor fart etter forholdene.

DE AGGRESSIVE MENNESKER

Hvis vi ser på statistikkens omtale av de gående, viser det seg at det er de aggressive mennesker , folk av intolerant natur, som roter seg borti de fleste trafikkulykker.
De må ganske klart betegnes som usikre trafikanter. Hva enten de går, eller kjører med et eller annet. Sinnet må temmes i trafikken!

BRUK AV STIMULANSER

Bruk av stimulanser er også farlig i trafikalt henseende. Folk som er tilbøyelige til å svelge en pille av et eller annet slag i forbofarten, for å berolige urolige nerver, løper ofte risiko for reaksjonersom er farlige i forbindelse met kjøring, sier rapporten.

Han tar i høyeste grad avstand fra alkoholnytelse når man skal kjøre bil.

Det er klart, men kanskje overraskende for enkelte, at en undersøkelse av trafikkdrepte fotgjengere viste at 47 pst. av dem var påvirket av alkohol da ulykken inntraff.

Men det må være ganske klart, at de aller farligste mennesker for trafikk sikkerheten, er dem som etter å ha drukket alkohol, erklærer seg selv til å kjøre fullt ut betryggende..

ET MENNESKE DREPT HVER DAG

Fjoråret betegnet mørkeste år i Norge hittil hva trafikkulykker angår. Det ble drept et menneske i trafikken hver eneste dag i hele fjor.

Et stygt tall - som alle håper å unngå dette året. Og det avhenger av den enkelte bilist. Det avhenger av Dem - bakk rattet i Dauphine'n.
Det hjelper så lite med Utrykningspoliti og trafikkdirigering, hvis ikke De kjenner Deres ansvar.
For eget og andres liv!

KJØR IKKE MED TILISET FRONTRUTE

PREPARAT SOM FJERNER ISEN OG DUGGET

Hva er årsaken til at det danner seg is og dugg på rutene?
Luften inneholder alltid en go del fuktighet. Varm luft kan holde adskillig mer vanndamp enn kald luft. Når så temperaturen synker går vanndampen over til vann og is som slår seg ned på alle flater og gjenstander som også er blitt avkjølt.
Inne i bilen er det verre enn utvendig.Der puster vi ut luft med en temperatur på 37 grader som straks avkjøles, og dugg og rim på rutene blir resultatet.
Kjør ikke med tilisede ruter - det er farlig. I handelen finnes en rekke midler mot isdannelse. Vi har prøvet noe som heter BP See - og den virker utmerket.

Ny Hønefoss-forhandler med sentral plassering

Ny mann i Dauphine-mennenes rekker: Lundvig Engesæth, som om kort tid kan ta i bruk sine sentralt beliggende lokaler like ved siden av den travle rutebilstasjonen i Hønefoss.

Ved torvet her, har reist seg Samfunnshuset, hvis dimensjoner man skulle få et godt inntrykk av fra bildene på denne siden.

Til høyre, forhandler Engesæht, med hånden pekende mot utstillingslokalet, som blir liggende like ved inngangen til Samfunnshuset, og som får kinoutgangen ved siden av.

Nytt Renault-verksted er også under bygging i Hønefoss. Det blir liggende i Samfunnshusets kjeller, og på bildet nederst til venstre ser vi de verkstedet og dets tre store dører ut mot den store plassen foran.

På bildet til venstre nederst, får man godt inntrykk av Samfunnshusets sentrale plasering i bybildet.

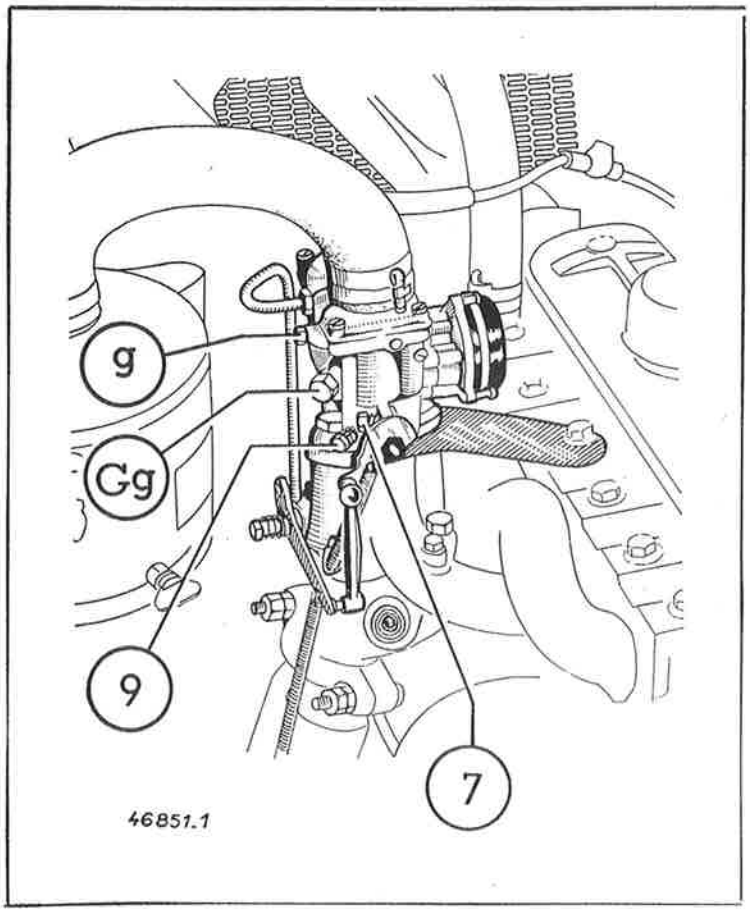
Vi ønsker Hønefoss-forhandleren til lykke med hans initiativ.

RENAULT BLIR Å FINNE I DET NYE SAMFUNNSHUS

Mekanikerkurs for Dauphine-nybegynnere

Vi har ikke på noen måte tenkt å gi Dem kunnskaper til å ta svenneprøven.. Men som Dauphine-eier er De sannsynligvis interessert i å vite mer om det som foregår under panseret, og litt om hva man kan gjøre om man plutselig står der - og bilen ikke vil mer. For det hender jo - selv i de beste familier!

Vi hadde tenkt å gi denne orientering et preg av serie, eller føljetong, om De vil - og det ville være hyggelig om vi hørte fra lesere som måtte ønske en spesiell ting tatt opp på disse sidene.
Vi starter pent, med tomgangsjustering, vinduspussere og skjermbytte.



JUSTERING AV TOMGANG

må bare foretas når motoren er varm. Og før tomgangshastighet justeres, er det nødvendig å kontrollere tennrørenes tilstand og justere elektrodeavstanden omhyggelig.

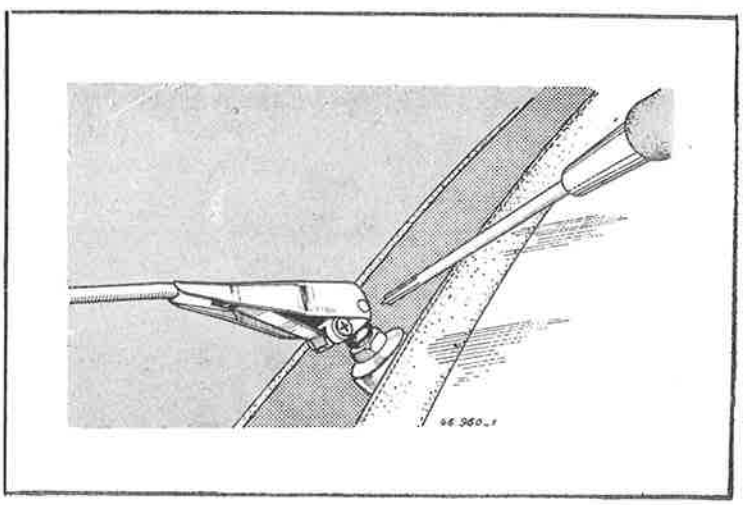
Skru luftskruen 9 nesten helt i bunn og drei den tre ganger rundt tilbake.
Start motoren
Drei spjellets stopskrue 7 slik at motoren går litt raskere.
Slakk luftskruen inntil motoren går uregelmessig, og drei derefter skruen den andre veien til motoren går jevnt.
Juster spjellets toppskrue, slik at omdreiningstallet blir ca. 600 i min.
Går motoren igjen uregelmessig, reguleres lett på luftskruen 9.
Vær sikker på: at motoren starter uten bruk av gasspedalenå og at den etter plutselig oppspeeding ikke stopper.
Hvis dette ikke er tilfelle, må man skru lett til på spjellets toppskrue.

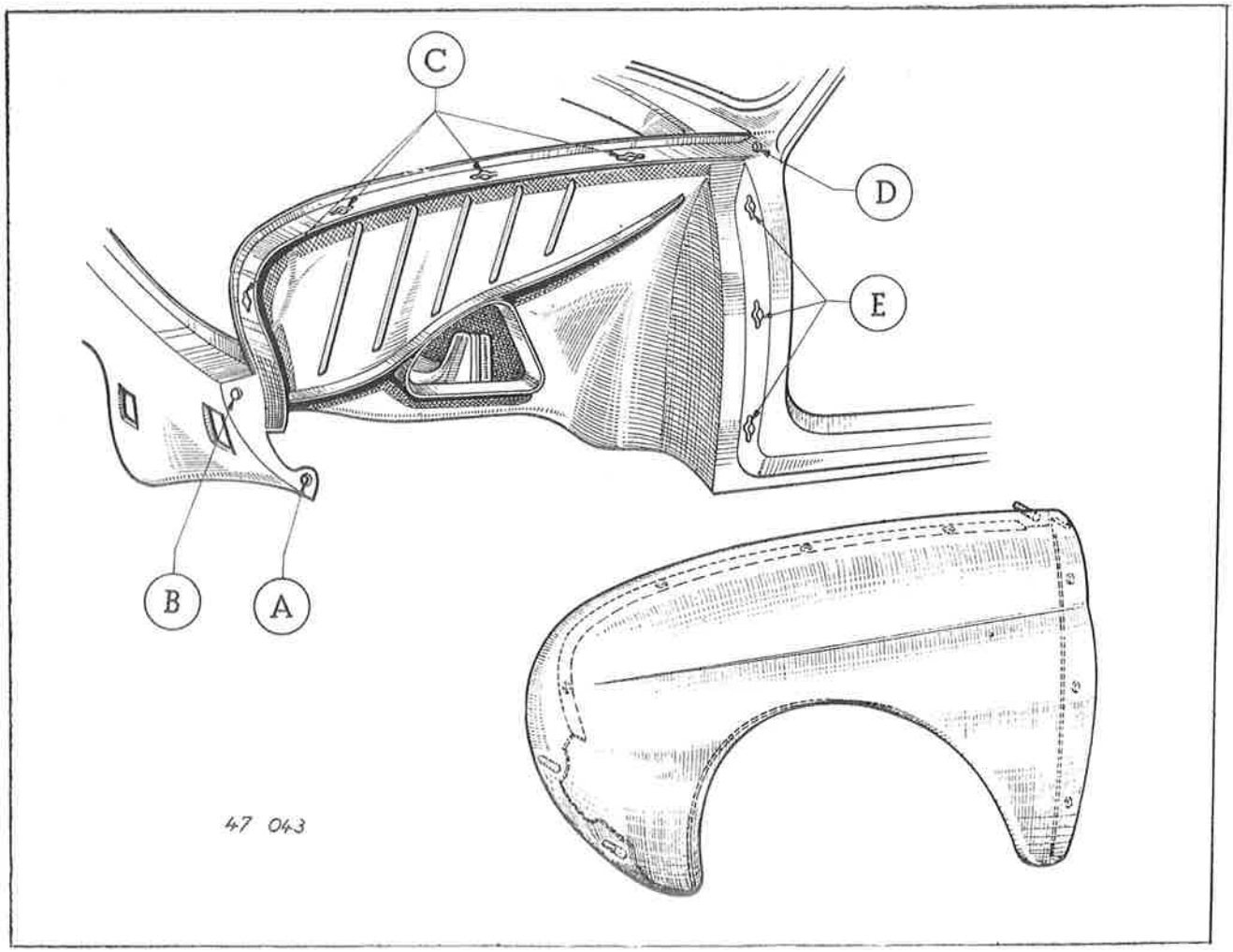
Men dette som annet - bør De overlate til fagmannen. Hvis det ikke er tvingende nødvendig å gjøre det selv.

Justering av viskerarmer med blad

Under denne "operasjon" skal frontglasset være vått.
Når viskerne stoppes, skal de være ca. 2 cm. fra nederste ramme på vinduet.
Er dette ikke tilfelle, trekkes armene med blad ut fra vinduet - og en fjær vil holde dem ute. Deretter slakkes skruen i holderen, og armen dreies i den ønskede retning, hvorefter skruen trekkes til på ny.

Det kan være irriterende, av og til, å kjøre med vinduspussere som ikke gjør jobben som de skal. Men følg tegningen til høyre, så har De en viss peiling på hva som kan gjøres.





Og så over til utskiftning av forskjerm - det være seg høyre eller venstre. Skjermbytte er neppe vanlige bileieres jobb. Men om De ikke skal gjøre arbeidet selv, er det i alle fall interessant å vite hva som må gjøres. Og kanhende vil De ta skjermen av en gang, for rengjøring for eksempel. Her er "bruksanvisningen", for den som våger seg igang. (Fremdeles er verkstedet å foretrekke!)

Først må hjulet demonteres
Dernest skrur man av mutteren A som holder skjermen til forpanelet.
Deretter demonteres (med hjelmen åpen) mutteren B som holder skjermen til forpanelets ramme.
Demonter videre de fire muttere som er merket med C på tegningen - og som holder skjermen til bagasjerommets sideramme. (Merk:Championmutterne blir på plass)
Inne i bilen, under instrumentbordet, demonteres så mutteren D (ved demontering av venstre forskjerm demonteres først hanskerommet.
Fra skjermens innvendige side demonteres så de tre boltene E, ("Champion" muttere)

Montering av en ny skjerm

Anbring først tetningsmateriale på vinklene og samlingene på karosseriet.
Sett på skjermen.
Monter:
Mutteren D på monteringsstøtten i takpanelets nederste del.
De fire monteringsboltene C på hjelmrammen.
De tre boltene E som holder skjermen til forreste dørstolpe.
De to muttere A og B som holder skjermen til forpanelet.

Spenn bolter og muttere etter montering av listene.

Så enkelt er det altså. Men vi advarer igjen: Legg ikke ut på denne galei før De er helt sikker på at gangen i saker og ting. I det hele tatt er altså verkstedet å foretrekke, så absolutt. Men det er altså muligheter for hobbyvirksomhet om man har interessen og den fulle og hele oversikt.

Men moralen er: Kontakt verkstedet om det mot formodning skulle skje et eller annet med Dauphine'n!

LUREST Å LA VERKSTEDET GJØRE JOBBEN!

Trim bilen - kjør fortere

OVERSIKT OVER DE TRIMMINGSSETT SOM LEVERES FOR DERES DAUPHINE

Dauphine'n kan bli raskere og sterkere. Det koster penger, og det forkorter motorens levetid. Det er to ting man må ha helt klart, før man begynner å tenke på trimming av sin bil - med tanke på billøp el. lign.

En rekke Dauphine-eiere har spurt om vi ikke kan gi en fullstendig oversikt over hva som leveres av utstyr til trimming av Dauphine, og med hjelp av Teknisk Avdelings Johnny Olsen har vi satt opp oversikten:

AUTOBLEU-SETTET

Autobleu-settet produseres i Paris, og er det eneste man kan montere i bilens garantitid. Altså: garantien gjelder også etter at motoren er trimmet.
Settet inneholder:
Topplokk m/ større ventiler,
Nytt innsugningsmanifold,
Nytt eksosmanifold, som er
ny forbindelse mellom forgasser og topplokk, og utblåsing.

Videre: 32 mm. Gordiniforgasser,
ny kamaksel
ny lydpotte
og nytt luftfilter.

Ved trimmingen kan oppnås forskjellige styrkegrader, alt etter det utstyr som velges.
Det er mest almindelig å begynne med en ny forgasser og nytt manifold.
Settet , med manifold, forgasser, kamaksel og topplokk, eksl. montering koster 2000 kroner.
Med Autobleu-settet; ny forgasser og nytt manifold, kommer bilen opp i 54 55 HK SAE , altså blir Dauphine'n 3-4 hester sterkere enn Gordini.

PIERRE FERRI, PARIS

Ferri-settet fremstilles også i Paris men gjelder altså ikke i garantitiden om De trimmer bilen da.
Det inneholder
Gordini topplokk utstyrt med spesial ventiler og doble ventilfjærer.
eksosmanifold
en dobbel Weber forgasser
luftfilter,
stempel og foringssett, hvis man ønsker å utvide sylindervolumet.

Trim bilen - hvis De vil enda raskere frem på landeveien eller i bytrafikken. Men husk fartsgrensene..

En "førstegrads" Ferri-trimming bør bestå av nytt eksosmanifold, dobbel Weber-forgasser og kamaksel.
Da oppnår man ca. Gordini styrke.

PECO, ENGLAND

Peco, England, leverer et spesielt manifold med to enkle SU-forgassere.

K.N. Rudd Ltd.

Firmaet leverer komplett trimmingssett for dauphine. Heri inbefattet modifisering av bakstillingen.

Autoimports tekniske avdeling vil kunne gi nærmere opplysninger om disse siste settene om man ønsker.

Men ha det altså helt klart:
Trimming av motorer anbefales ikke "søndagskjørere". De som vil ha sin bil til hygge og nytte i fritiden - for seg og sin familie - kjører akkurat like godt med Dauphine'n slik den er.
Men er De grepet av bilsportbasillen og har lyst på å delta i løp, er det altså trimmingsmuligheter tilstede.
Med Autobleu-settet kommer De i klasse 1 med Dauphine'n hva PO-løp angår, for eksempel.

Det angår Deres RENAULT

Brev med spørsmål som ønskes besvart under denne vignettå kan sendes Renault-Aktuell under adr. Hegdehaugsveien 36, Oslo

---

PS i Larvik skriver til oss og spør om det er riktig når han hører folk si at man skal skifte olje oftere om vinteren.

Teknisk Avdeling svarer Ja.-Selv skifter jeg olje for hver 7 500 km. på vintertiden, sier Johnny Olsen. Jeg gjør det, på grunn av all chokkjøringen kulden fører med seg. Det er andre grunner også: Vinterstid vil mye bensin kondenseres og renne ned i sylinderveggene. Oljen tynnes derved for meget ut. Så det er avgjort riktig - å skifte olje noe hyppigere ved vinterkjøring.

OH i Haugesund skriver og spør om det er fornuftig å ha full tank ved kjøring vinterstid.

Det er selvsagt alltid fornuftig å ha full tank, ikke minst med hensyntagen til vekt. Men ved vinterkjøring kommer det moment inn, at full tank til stadighet vil hindre fordampning av bensinen.
Så fyll opp - så ofte som mulig.

PS: Husk å "sjekke" batteriet ofte om vinteren. Er det ikke iorden kan De få kjedelige overraskelser om morgenen!

STADIG LIV I DAUPHINE-KLUBBEN I BERGEN

Det er liv, til stadighet, i Dauphine klubben i Bergen.
Det er all mulig grunn for nye eiere av Dauphine, bosatt i Bergen, å melde seg inn,
Av årsberetningsutdraget som vi har fått tilsendt, går det frem at klubben i fjor arrangerte to kurs i stell og vedlikehold av bilen, en weekendtur rundt Hardanger i fjor vår og et rebusløp i oktober 1961. Premieutdelingen fra dette siste arrangementet ble avholdt i forbindelse med et medlemsmøte 2. november. Samtlige arrangementer hadde god tilslutning fra medlemmenes side, heter det i årsberetningen blant annet.
-Vi har inntrykk av at det er stor interesse for klubben, som ved årsskiftet hadde 68 medlemmer, fortelles videre. Men her er formodentlig plass til flere enn de 68. Og som man vil forstå, er det mye nyttig å "hale" i Dauphineklubben.

A/S Autoimport utvider stadig sin stab. Nylig er ansatt en PR-mann i firmaet

---

I forbindelse med åpningen av de nye lokaler i Vogtsgate 79, begynte også Autoimports nye serviceverksted arbeidet

RIKTIGE FARGER

De korrekte benevnelser på Dauphinefargene 1962, er hvit rejane, rød montijo, gul butterfly, blå diane og sort medicis.
Renault R 4 I kommer i disse fargerr Grå olivier, rød esterel, beige sirocco, blå ile de france og grå pyramide.
Gordini lveres i samme farger som Dauphine, men der kommer to i tillegg: grå turenne (metalleffekt) og bronse angkor (metalleffekt.

DET LØNNER SEG
å planlegge ferieturen i tide. Hvorfor ikke begynne - på kartet allerede nå? Ikke det at man i detalj skal klarlegge hver eneste dag for de tre ukene man er ute og kjører Dauphine, men det blir langt morsommere når man vet litt om veien og severdighetene langs den på forhånd. Hvorfor ikke begynne med å oppsøke bilorganisasjonene nå? Der får man hjelp med karter og ruteforslag og meget annet. Samtidig kan man jo begynne å tenke på å få gjort unna vårens helsjekk på bilen
Dessuten er det hyggelig å tenke seg litt sydover nå i kulda...

Renault R4

INGEN SMØRING

IKKE NOE VANN

BARE LITT BENSIN

Slagordene ovenfor er på ingen måte noe reklamefolkene lar stå for sin egen regning: Det er sant, dette med ingen smøring, ikke noe vann og bare litt bensin - så underlig det enn kan høres.
Men Renault R 4 er noe helt nytt på bilmarkedet. Og derfor er det sant, at bilen hverken skal smøres eller etterfylles med vann.
Det første - fordi man har brukt gummi i stor utstrekning i de fleste bevegelige deler i forbindelse med bilens chassis, og at de forseglede og fra fabrikken engangssmurte "smøresteder" , helt har fjernet begrepene om det bileiere mener når de snakker om at vogna må smøres.

Ingen etterfylling av vann - fordi kjølesystemet er fylt en gang for alle, og deretter forseglet. Det som finnes på radioatoren, er en spesialvæske som gjør kjølesystemet frostsikkert ned til minus 40 grader.

Renault-konstruktørene har gått inn for å fremstille en bil som skal være til eierens rådighet til alle tider av døgnet, og under alle vær- og føreforhold.

Bilen har nå kommet på markedet her i landet, og de fleste av våre forhandlere har allerede sikret seg de første eksemplarene. Det er altså på høy tid å begynne å tenke på prøveturen.(den som motorjournalister i en rekke land har betegnet som aldeles overbevisende) Renault R 4's introduksjon i hoved-

staden, ble blant annet markert med den reneste ballongslipp. Og bilen fant sin naturlige plass i sentrum - det vil si: den vil i hele mars måned være utstillet i et lokale beliggende like ved siden av Saga kino i Roald Amundsens gate, midt i Oslos forlystelsesstrøk nr. 1.

Inne i lokalet får man hele dagen kyndig veiledning av A/S Autoimports folk - og som vi ser av bildene på disse sider er det stor interesse for nyskapningen.

Renault R 4 er en familievennlig bil. Den har god plass til fire, og den minste kan lastes inn med barnevogn bak baksetene. Setene kan De ta ut, og på den måte spare pengene til campingsettet..

I det hele tatt - bilen er laget for brukeren, for brukeren og hans familie. Den rommer utrolig meget, og har fenomenale kjøreegenskaper.

Men det får De selv overbevise Dem om ved prøvekjøring.

KUNDEKURS

A/S Autoimports kurs for kundene viste seg å bli en stor suksess, og firmaets Tekniske Avdeling akter å fortsette med det populære tiltaket.

Etterat avdelingen nå har flyttet til H. Hettes bilforretnnings gamle lokaler i Vogts gate 79, vil kursene bli avviklet i verkstedlokalene her.

På kurset gjennomgår man motorens virkemåte, og fagutdannede mekanikere er tilstede for å veilede om de forskjellige deler, som for eksempel forgasser. Tingene blir tatt fra hverandre og satt sammen så alle får se på - og ellers har man lagt stor vekt på dette å lære bileieren hvordan hans Dauphine fungerer og hvordan den ser ut, under platene!

Interesserte kan ringe A/S Autoimport for påmelding. Det vil trolig bli noen få ukers ventetid før man slipper til.
Ved påmeldingen får man nærmere beskjed om tidspunktet for de forskjellige kursenes avholdelse.
Vel møtt -
til kundekurs!

MASSEKORSBÅND

R E N A U L T -
A K T U E L L
Nr. 3 - 2. årg.
M A R S 1 9 6 2

Utgitt av A/S
Autoimport, Hegdehaugsveien 36, Oslo
Kommer ut den 15.
i hver måned.

SOMMERDAG I NORDLAND

Sommeridyllen over disse linjer, er sendt fra Harstad. Henry Haug er mannen som har trykket på utløseren for å fange teltet, Dauphinen, stille vann og snedekte topper inn på bildet. Han bringer våre tanker hen til langt andre og varmere årstider, Haug. Erter oss opp, nesten, med sånne idyller midtvinters. Men som den begeistrede Dauphine-eier han er, kan han ikke la være å blade i albums utover vinteren, for å gjenoppleve hyggelige sommerdager med bilen og teltet og familien. Og så falt valget på dette bildet - tatt ved Majavatn i Nordland fylke.

BJARNE H. REENSKAUG A.S