

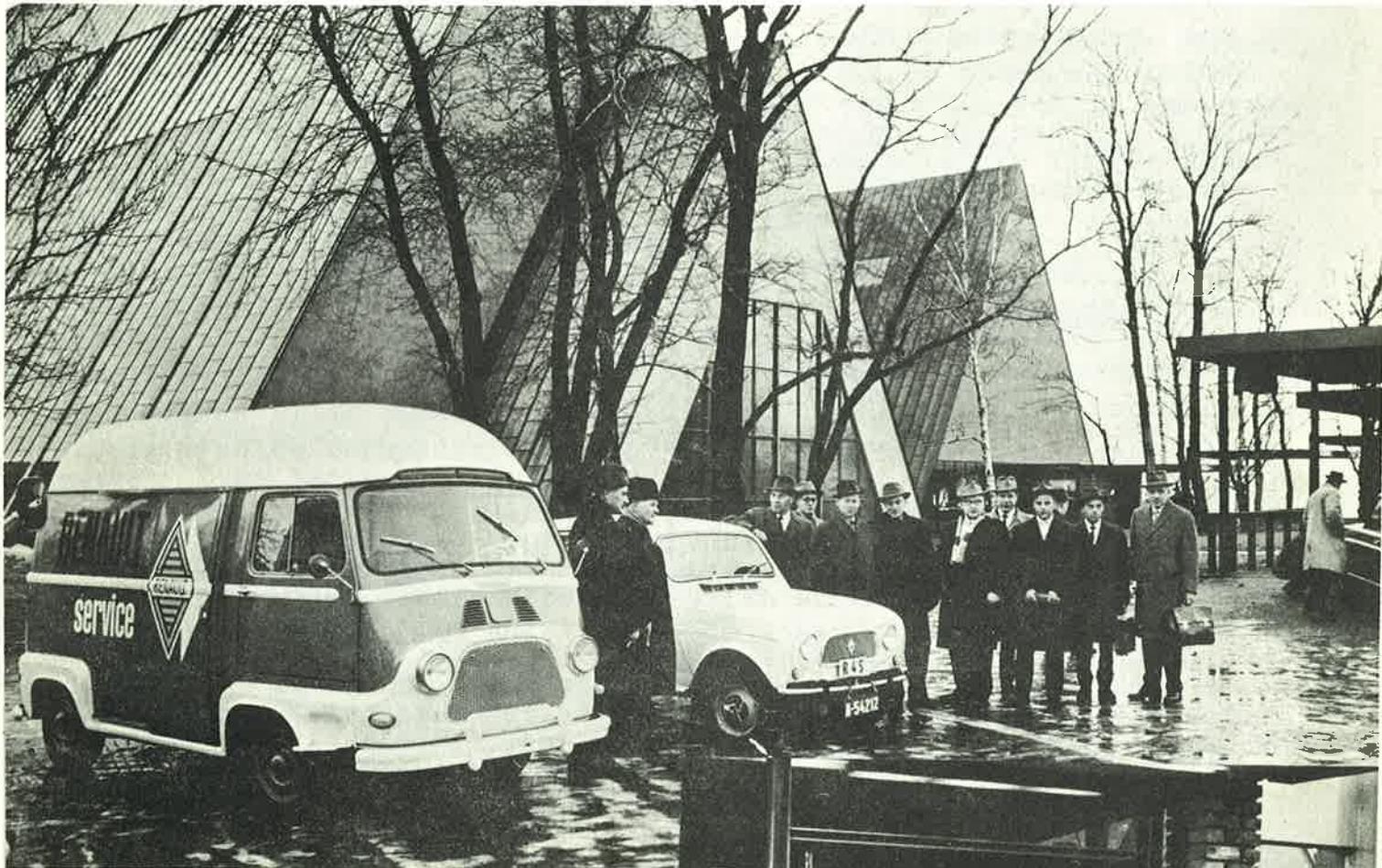
RENAULT

aktuell

KONTAKTORGAN MELLOM A/S AUTOIMPORT OG KUNDENE

FEBRUAR 1962 2.ÅRG

Etter et fremgangsrikt år



møttes Renault-forhandlere fra det ganske land til tradisjonelt møte i Oslo kort over årsskiftet. Najaden på Bygdøy var stedet denne gang.

Nærmere omtale og flere bilder inne i bladet.

Av innholdet ellers nevner vi: Bruk lyset - men gjør det riktig. Lett - men fast hånd på rattet. Forhandler-besøk hos Møllerud i Kirkenær, Solør. På side 2 finner De statistikkene som forteller om bilsalget i Norge i 1961, og fra Kristiansand kommer bilde av Sørlandets smarteste bil for torvhandel. Under prosentvis dekning finnes listen over de for-handlere som lå best an i løypa i fjoråret.



DESEMBER-STATISTIKK - OG ÅRSOVERSIKTEN

Opplysningene i denne oversikt er hentet fra de statistikker som utgis av Opplysningsrådet for biltrafikken. Kollonnene er fra venstre:

	Reg. ialt i 1961	Reg. ialt i 1960	Reg. des i 1961	Reg. des i 1960
Volkswagen.....	9 465	7059	406	857
Ford Anglia....	3 663	3693	143	164
Renault Dauphine	3 479	2032	120	113
Opel Rek/Caravan	2 739	3062	88	269
Volvo 544/210...	2 032	1634	98	167
Skoda	1 997	1612	56	46
Ford Taunus 17m	1 751	1352	68	144
Volvo Amazon...	1 321	468	94	20
Moskwick.....	1 302	972	26	6
DKW jr.....	1 232	347	35	22
Ford Taunus 12m	1 127	650	30	56
Saab.....	951	598	39	62
Fiat 500/600...	922	390	24	46
Hillman.....	871	570	28	35
Opel 1200/1500.	870	-	57	-
Peugeot.....	812	597	39	30
NSU Printz.....	666	257	26	42
Vauxhall Vict..	623	370	91	10
Ford Consul....	583	272	31	8
Fiat 1100/1200.	466	152	19	25
Simca Ariane...	423	64	14	18
Neckar 1100....	414	39	19	18
Mercedes , div.	395	523	40	39
Austin A55.....	388	266	21	20
Opel Kapotån...	387	470	9	20
Triumph Herald.	380	-	38	-
AU 1000.....	324	204	15	8
Volkswagen 8s..	311	133	30	16

I 1961 ble det ialt registrert
3 5 9 8 Renault-biler i Norge.
mmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmmm

DE KJØRER BEDRE MED



Lett - men

fast hånd

på rattet

Hovedregelen for kjøring på glatt føre er nyttig å kunne:

- o De må aldri styre og bremse på samme tid.
- o Gi ikke gass, og gear ikke ned i en sving. Denne ekstra påvirkning på bakhjulene kan være akkurat det "sparket" bilen trenger får å skrense til en av sidene.

Kjøring på godt norsk vinterføre byr Dem neppe på problemer. De ikke kan mestre. Vanskligere kan det være å holde herredømmet over bilen på rene glattisen - og her er etpar nyttige råd å ta med på turen.

Hovedregelen har vi satt i rammen øverst på denne siden. Men der finnes andre ting man også bør merke seg, om ikke bilen skal ta langt andre veier enn man ønsker.

HOLD LETT PÅ RATTET

Ved kjøring på glatt føre er det fornuftig å holde forholdsvis lett på rattet. Ikke lettere, selvfølgelig, enn at De har bilen under full kontroll. Men på glatte veier hvor hårde snekuler ligger i veibanen med korte mellomrom, vil bilen stadig foreta avviklinger fra den riktige kurs. Er bilen i orden, og hjulene stilt som de bør være, vil imidlertid bilen komme på plass av seg selv etter det lille hoppet. Men så fint går det ikke - om sjåføren holder krampaktig fast i rattet og griper nervøst inn for hver eneste påvirkning.

SKAL FØLGE MED

Når De holder hendene riktig på rattet, skal disse følge med i de små-bevegelser bilen settes ut for. Bare når det blir snakk om virkelig store avviklinger fra den kurs De vil holde, griper De litt fastere og styrer smått og hurtig kontra.

IKKE TREKK PÅ RATTET

Skal man følge disse regler for kjøring på glatt føre - og det bør man - er det sterkt å anbefale at man holder i rattet med bare hender, eller har tynne hansker på.

Ikke noe med de tykke, lodne ratttrekk som er å få kjøpt, og som man

vil se "montert" i enkelte biler. Slike trekk er etter vår mening absolutt farlige, det er ikke rare kontakten man får med sin bil når denne ulne strømpen ligger rundt rattet. Ta på de tynne hanskene i steden. Eller kjør barhendt.

TRÅKK PENT PÅ PEDALENE

Ikke bare håndbevegelsene skal være myke, lette og samtidig faste ved kjøring på glatt føre, og glatt vei med sneforhøyninger.

Fotarbeidet på brems og gass må være like forsiktig. Det er hevet over enhver tvil at voldsomhet hevner seg de aller fleste ganger. Virkningen av kraftig og nervøst preget pedalarbeide, er bare at bilen skrenser til sidene, "slenger med baken" i heldigste fall. De har sikkert prøvet den valsen, og som regel går det bra. Men ved forsiktig fotarbeide slipper man heisakjøringen, som slett ikke ser kjekk ut, og som slett ikke er ufarlig.

BREMSEPRØVE

Det er også lurt å foreta en aldri så liten bremseprøve kort etter start på en vei som ser glatt ut. For slik prøve gjelder som kjent en ganske viktig regel: Ta en titt i speilet først. Han som eventuelt kommer bak, er ikke like interessert i Deres bremser..

Men det var prøven. Når De nå er for Dem selv, kjør opp i noe nærmere 40 km/t. og tråkk jevnt på bremsen, klar til å slippe såsnart bakhjulene blokeres og bilen begynner å skli.

De kan også prøve i annet gear på et fredelig hjørne: Gi lett gass, og De ser snart hva som skjer.



SMART SØRLANDSK BLOMSTERBIL

Kristiansanderne ligger godt frempå når det gjelder å utnytte Renault-bilenes mangfoldighet av gode egen-skaper. Hør er siste nytt fra Sørlandet, gartner H. Eldor's nye og spesialbyggede blomsterbil, levert fra A/S Autoimports forhandler i Kristiansand, K. Sørensen & Co.

Gartner Eldors tanke da han bestilte den nye bilen, var å få en vogn til mange formål. Og dette har K. Sørensen løst ved å bygge et karosseri på en Renault Estafette Pick Up.

Den nye blomsterbilen har plasttak og plastvegger, og er bokstavelig talt en rullende butikk. Blomster er bare en ting, bilen kan brukes like godt som pølsebod, aviskiosk og lignende.

Bølgeplast som slåes ut danner en forlengelse av taket både på sidene og bak, der ekspedisjonen foregår.

- For bransjens folk og de handlende er bilen utvilsomt en severdighet, skriver Fædrelandsvennen i sin omtale av Eldors Estafette.

Og i tillegg til det vakre overbygg Eldors bil har fått, nevner vi at Estafetten har andre fordeler: Lasteevne på 650 kilo, motor (foran) yder 40 HK og alle fire gear fremover er synkronisert. Kraftig varme og defrosterutstyr en standard på Renault Estafette.

Vi gratulerer - K. Sørensen & Co. og handelsgartner Eldor!



Bruk lyset -

men gjør

det riktig

Svært ofte er det lite morsomt å ferdes med bil på landeveien og i gatene etter mørkets frembrudd. Det synes nemlig å herske en god del forvirring om når det og det lys skal brukes. Og resultatet blir derfor ofte, at man kjører mot biler som har de reneste soler foran, eller at man enkelte ganger faktisk har vanskelig for å se om det kommer noen imot.

IKKE HELT BRA?

Det står kanskje ikke helt bra til med lyskulturen her hjemme? Det ser ut som om mange bilister ikke har oppdaget at det er to stillinger på kontakten.

TIL TO FORMÅL

Lyset benyttes til to formål: Det ene er for at vår bil skal sees av andre, det annet for at vi selv skal se. Det er derfor en god regel å banke inn: Vær alltid klar over - når De kjører på mørk vei eller dårlig belyste gater; hva er øyeblikkets formål med lyset. Og under kjøringen benytter man da kontakten til å avpasse lyset etter forholdene.

ALMINDELIG, GOD REGEL

Det er en uskrevnen, men almindelig god regel, at man i byer kjører med parklys der gatebelysningen er så god at det ikke finnes mørke felter i gatelegemet. Kommer De til kryss, kan De gjøre et lite blunk med nærlyset, slik at bilister som eventuelt kommer ned en sidegate kan se Dem.

FOR AT ANDRE SKAL SE

Når man om aftenen terner lyset på fullt opplyste gater og veier, eller når man terner lys i tett tåke midt på dagen, bør man ha det klart for seg at lyset brukes for at andre skal se ens egen bil.



Men kjør aldri med for sterkt lys, der det ikke er nødvendig for Dem selv å ha på lysene for å se bedre. Når De kjører på slike godt opplyste gater og veier, er det bare for at andre skal se Dem at lyset brukes.

EKSTRA PÆRER

Det skulle vel ellers kanskje være unødvendig å minne om esken med reservepærer og ekstra sikringer som skal følge bilen, overalt. Dette står klart og tydelig i de gjeldende forskrifter, men det viser seg ofte at dette "ekstrautstyret" mangler.

Og det er ikke nok bare å ha esken der. Det må være noe i den. Har det gått en pære og denne skiftes ut med en fra reservebeholdningen, skal esken straks ha en ny pære. Utstyret her må alltid være komplett. Og det er ikke vanskeligere å sørge for det, enn bare å kjøpe pære på nærmeste bensinstasjon. Det koster ikke stort å ha alt i orden hva lys angår.

VELG GATER MED GODT LYS

Det lønner seg forøvrig alltid å velge de godt opplyste gater, selvom dette medfører at De må kjøre en aldri så lite omvei.

Gatebelysningen gir Dem alltid større mulighet til å se mer, enn bilens lykter gir Dem mulighet til.

Sørg ihvertfall for, at ikke De kjører med galt lys. Og møter De noen som gjør det, la vår å blunke og bruke hornet.

Andre greier seg best selv - vi får sørge for at vår bil og vårt lys og vår kjøring er i orden!



R4 HILSTE FORHANDLERNE VELKOMMEN PÅ NAJADEN



A/S Autoimports tradisjonelle forhandlermøte ble holdt i Oslo den 18. januar, med langt innpå 100 representeranter for den stadig mør omfattende kjede av Renaultbedrifter landet rundt. En av deltagerne hadde reist i 4 døgn for å komme frem!

Direktør Ramm ønsket velkommen til forhandlermøtet, og salgssjef Krabseth orienterte om forhandlermøtets program. Disponent H.K.Greni holdt foredrag om transport og transportproblemer, og salgsleder B. Froding presenterte den nye R 4 med filmledsagelse. For anledningen var R4 kjørt inn i de vakre Najaden-lokalitetene, og tok seg svært godt ut på parketten.

Driftsleiderassistent J. Olsen orienterte om r 4 på teknisk bakgrunn, og salgssjefassistent O. Haug snakket om betydningen av statistikker.

Etter en bedre lunsj, fikk driftsleider Rummelhoff Larsen ordet, til et foredrag om "Garanti - tap eller fortjeneste.

Salgssjef Krabseth snakket om "Renault - et samfunn i vekst", og så var det tid for prøvekjøring av R 4. Om kvelden - kanefart til Ullevålsseter m/middag.



PÅ HØY- KANT...

... 7 menn og en bil. En ny bil. De 7, som
menn flest, svært interessert. Ikke minst
fordi de skal selge den. Lovende kjøretur
senere på dagen. Fenomenale kjøreegenskaper.
Smart. Praktisk. Pen også. Skulle kunne bli
litt av en allemannsbil...



BILDENE:

Øverst til venstre på første midtside,
R 4 gjenstand for granskende blikk inne
i Najaden der bilen var stillet opp før
å ønske forhandlerne velkommen.

Under: Salgssjef W. Krabseth på taler-
stolen da han orienterte om møtets pro-
gram, og nederst på siden, et utsnitt
av de godt besatte bord i Najaden.

Over disse linjer, direktør Erik Ramm,
også på talerstolen.

Og forhandlermøtet med mottoet "Renault
over hele Norge" ble påny et vellykket
arrangement. Etter et år i fremgangens
tegn, var det nok å snakke om! Den nye
bilen vakte oppsikt. R 4 er midt i
blinken som familievognen, buksvognen,
sa Renault-folkene. Som også fikk se
den for første gang.





FIKK NY DAUPHINE

Godt vedlikehold av Dauphine har fått sin belønning også utenfor Oslo. Mølleruds Auto i Kirkenær inviterte til "Blankbilkonkurransen" for noen tid tilbake. Konkurransereglene var omtrent de samme som i Oslo. Folk som hadde kjøpt Dauphine innenfor en bestemt periode, lot juryen gå gjennom bilen for å finne ut hvilken av deltagerne som var best holdt.

Seieren - som gav NY DAUPHINE i premie, tilfalt Jon Smebak fra Flisa. Smebak hadde gitt seg god tid med bilen den tiden han hadde hatt den. Men ikke gjort mer med den, enn det som gjør at man trives i og med bilen.

Litt ekstra-ekstra hadde han vel gjort - ellers ingen helt ny Dauphine i belønning. På bildet, Smebak med fornøyd kone.

ARENDAL-BEST PROSENTVIS DEKNING

"Årsregnskapet" for de forskjellige forhandleres prosentvise andel av det totale bilmarkedet i sitt distrikt, foreligger nå. Det viser temmelig klar tetplasering for Arendal, som i mange måneder har ligget meget godt an på oversikten - ofte på første plass. Forhandler Ellingsen har fine lokaler å ønske sine kunder velkommen i, og verkstedet er svært godt. Dessuten har Ellingsen som kjent Sørlandets eneste rullende verksted! Så der ligger litt av hvert bak...

Listen ser slik ut: Arendal 13.8 pst., Lofoten - Vesterålen 12.8 pst., Tønsberg 12.5 pst., Follo 12.4 pst., Narvik 12.3 pst., Sør Varanger 11.5 pst., Hardanger 11.4 pst., Vadsø 11.3 pst., Namdal 11.0 pst., Kragerø 10.9 pst., Haugesund 10.9 pst., og Sandefjord 10.8 pst.

A R E N D A L	L O F O T E N	T Ø N S B E R	F Ø N S B E R	N A R L V O I	
13.8 pst.	12.8 pst.	12.5 pst.	12.4 pst.	12.3 pst.	



Arne Ellingsen

I ARENDAL ble det i 1961 registrert ialt 999 nye personbiler. Av disse var:

Volkswagen	234
Renault Dauphine	134
Ford Anglia	76
Skoda	64
Volvo Amazon	50

I LOFOTEN/VESTERÅLEN :
Volkswagen 42, Renault Dauphine 37 og Ford Anglia 26.



Fra sykler til biler hos Møllerud, Kirkenær



Han begynte med sykler, Møllerud i Solør. Solør er forresten et vidt begrep - vi får si Kirkenær med det samme. Hovedstaden i Grue med 6 - 7000 mennesker.

I 1951 gikk han over til biler, og siden 1957 har han hatt et godt og rommelig verksted i tilknytning til sin Renault-forretning.

Det er åtte ansatte i bedriften. I tillegg Møllerud, og ikke å forglemme, hans hustru Kitta, som nærmest er kontorsjef og overkikadur.

Grue er en kommune i fremgang. Og Møllerud holder godt følge. I 1959 solgtes den første Dauphine - i 1961 ble det adskillige, og nå er foretaget utvidet til også å omfatte en underforhandler på Skarnes, Sør-Odal.

- Jeg trives med biler, sier Møllerud. Ellers hadde



Møllerud i Kirkenær

jeg stelt med noe annet. Det er hårdt på bilmarkedet idag. Men takket være Renault Dauphine holder vi godt følge.

Og utvidelser er på trappene. Går alt i orden, får vi til våren eget utstillingslokale og verksted i Kongsvinger.

HÅRD SVENSKEHANDEL

Ikke alle er like glade for at Tollvesenet nå har satt en stopper for den overhåndtagende bildeleimporten fra Sverige. Folk tok vogner med hjem i pose og sekks tidligere. Solør var et av de verste distriktene. Norsk bilpark ble tilført mye rart. De Bil sakkyndige stoppet det verste, men full sikkerhet hadde man aldri, med mange av svenskbilene.

Nå er den tiden historie. Nye biler har overtatt helt - og Dauphine hevder seg meget godt.

Optimistisk er Møllerud gått inn i det nye år. Oljegrus på flere og flere veier gir billyst som aldri før! Og hos Møllerud skal folk få service!

Bildet øverst til v. foreg. side:
fru Kitta Møllerud,mek. Eiler Dahl,
mek. Jan Ruud, læreg. Ivar Bergsæter
mek. Anders Bergsæter, lagersjef
Eyvind Lepsøe, eksp. Odd Lundebymoen
og bilselg. Per Eek.
Bildet under viser lokaliteter
inne og utenpå.

KUNDEKURS

Vi kan ikke forlate Solør helt, uten å ta med at Mølleruds Auto har satt igang kurs i bilvedlikehold for sine kunder.

Ikke bare vedlikehold, forresten.

- Vi vil at folk skal vite hvorfor de forskjellige tingene i bilen er der, og hvordan de fungerer.

Dessuten gjennomgåes meget av det som står i instruksjonsboken, forteller lagersjef Lepsøe. Vi tar med 4 og 5 kunder i slengen, og såvidt vi har forstått er det meget stor interesse for kurset vi har satt igang.

Vi holder på en kveld i uken, og kommer til å fortsette utover våren.

I MILITÆRFORLEGNING

Mølleruds Auto steller pent med soldatene - og kurset i vedlikehold skal også avholdes på Haslemoen. Det finnes fornøyde Dauphine-eiere blant Kongens karer også.

Det er i det hele tatt liv og virksomhet hos Møllerud i Kirkenær. Der er man alltid velkommen til en bilprat.

Dauphine går godt i Statene

Det er to "store" europeiske biler på det amerikanske marked. I trafikken der borte, særlig i byene, kan det være fornuftig å ha noe mindre å smette ut og inn på parkeringsplassen med, og i perioden januar - november 1961 var det i alt 41 441 amerikanere som valgte Dauphine. Den amerikanske bilstatistikken, som kommer hver måned, ligger endel etter akkurat som her hjemme, og de totale tall for antall registreringer i 1961 foreligger først i slutten av februar.

Tallene for november viste at Renault Dauphine var på vei opp igjen etter en noe død mellomsesong. I november ble det i USA solgt 3663 Dauphine'r, det var nesten 1000 mer enn året før, i november.

AUTOIMPORTS tekniske avdeling er nå flyttet til nye lokaler i Vogts gate 79. Resten av virksomheten, fortsatt i Hegdehaugsveien 36.

VONDT I SKULDRENE

Ingen overdrivelse å si, at det er trettende å kjøre bil når veien er humpete og føret ellers dårlig. Det er svært lett å bli sittende anspent ständig på vakt for at noe skal skje. Selv de som har kjørt meget, sitter kanskje og er litt engstelige for at det skal skje ett eller annet.

I "Politiken" anbefaler man lese med bil neste gang anstrengelsene melder seg, og de føler Dem sliten av bilkjøringen - å gjennomgå Deres kropp muskel for muskel. Begynn med skuldrene og nakken. Gå videre ned gjennom ryggen. Hviler ryggen godt? Spør Dem selv ständig: Sitter jeg bra nå, slapper jeg av?

Det ideelle er å sitte avslappet med kroppen og bena - men med hodet i full aktivitet for hele tiden å ha det rolige overblikk over trafikken.

Det er ganske uomtvistelig klart, at anspennelse treffer kroppen enormt. Og med trettheten følger disse dumme fenomener: Irritasjon, stivhet, treghet.

En tiger på jakt går avspent og smidig. Bare i øyeblikket før spranget, står hver muskelfiber som en stålstav

Dauphine-drosjer i København

Mini-drosjene som har slått så godt an i London, holder om kort tid sitt inntog også i København. Etpar av de store drosjeselskapene der har kunn gjort at de kommer til å sette såkalte minidrosjer inn i den ständig økende og mer kompliserte København-trafikken.

Og når valget om bil skulle gjøres, falt det ikke vanskelig. Renault Dauphine skal settes inn som Minidorsje i København også.

Så tar De en tur til Kongens Glade sommeren som kommer, kan De altså parkere for kvelden - og kjøre like behagelig som tidligere ut til aftenenens utskeielser.

KALD START er mer skadelig for en firetakster enn en to-taktsmotor. Ved kaldstart får man flytende bensin ned sylinderneggene, og det står temmelig dårlig til med smøringen i øyeblikket motoren startes. Først når motoren har gått rundt etpar ganger kommer oljetrykket, og ennå varer det en stund før smøringen blir helt effektiv.

Bensinprisens utvikling

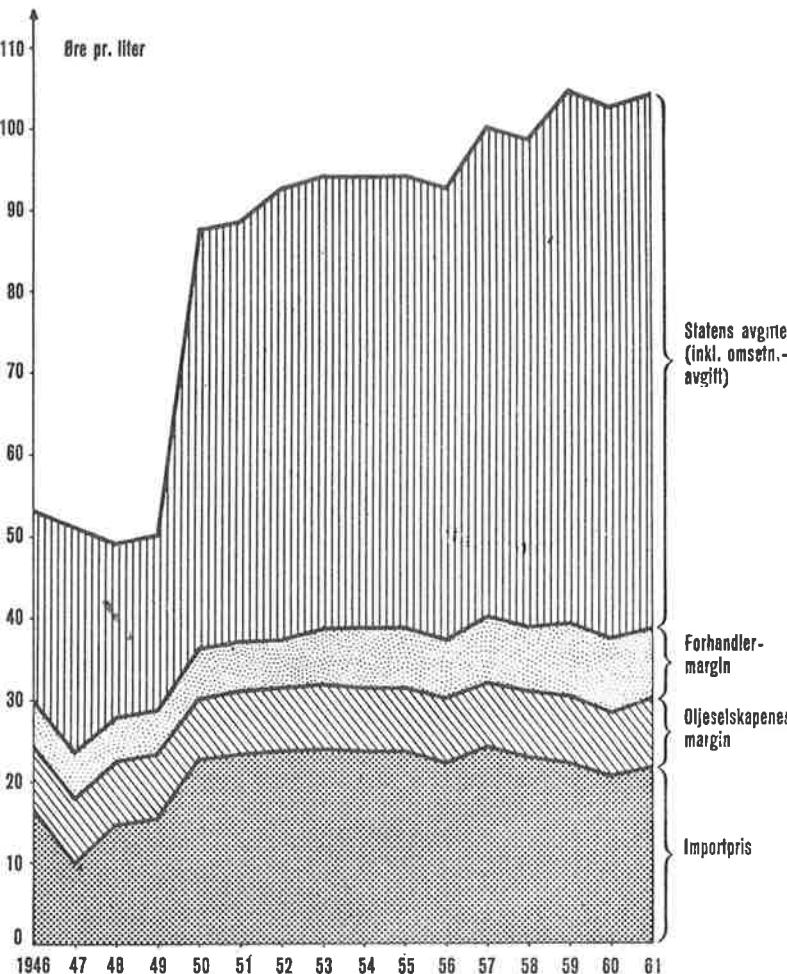
Vi nekter oss ikke fornøyelsen av å bringe videre Oljebladet's oversikt over bensinprisens utvikling i etterkrigsårene. I 1946 var utsalgsprisen 53 øre pr. liter, mens den i 1961 var 104 øre pr. liter. dvs. nesten en fordobling.

For å ta importprisen, har denne vært meget stabil. Oljeselskapenes andel har hatt en meget beskjeden økning, og for bensinhandlernes margin er det foretatt enkelte små justeringer.

Statens andel derimot, har vist en meget sterk økning. De rene bensinavgifter har steget med over 200 pst. i perioden, og er idag 55 øre pr. liter, 2 øre mer enn utsalgsprisen i 1946.

I tillegg kommer den vanlige omsetningsavgift som er omtrent fordoblet siden 1946, idet denne også må betales av bensinavgiften og idag representerer vel 10 øre pr. liter.

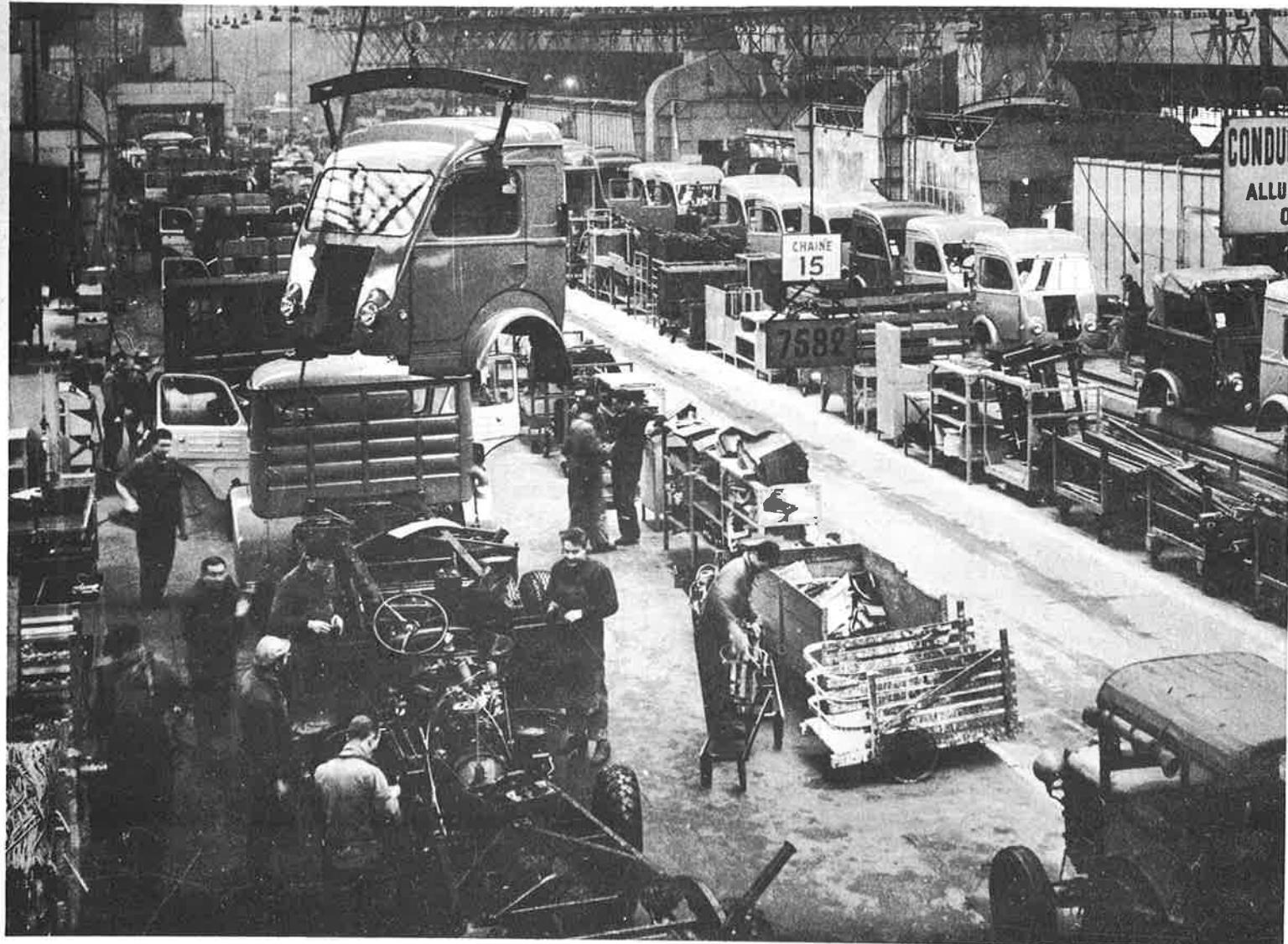
Og til veistellet gikk det...



RENAULT -
AKTUELL
Nr. 2 - 2. årg.
Februar - 1962

Utgitt av A/S
Autoimport, Hegdehaugsveien 36, Oslo •

Kommer ut den 15.
i hver måned.



Kjente fjes, hadde vi nær skrevet. Vi tenker på de karakteristiske førerhus på bildet over. Kjenner dem godt igjen fra Oslotrafikken. Bilene til NSB, Møllhausen og Ritz, bare for å nevne noen. Bilene til Majorstuens Transportbyrå og Brødfabrikken, for å nevne andre.

Trofaste slitere, ikke pene akkurat, men usedvanlig livsfriske hver morgen foran en travel dag.

Slik så de ut en gang. Halshuggede. Kommer med "storken" i taket, får kropp og hjul på bakken. Menn som kan sine ting hjelper ved fødselen...

Vårt bilde viser bare en ørliten del av det kjempemessige Renault-anlegget.

ER ET URENT FRONTGLASS direkte eller indirekte årsak til mange av de stygge bilulykkene? Mange stiller spørsmålet, få kan gi et svar.

Ett er sikkert: I større hastigheter kan et tiendedels sekund skille mellom liv og død. Og dersom en ikke absolutt ren frontrute forsinke sjåførens observasjon et øyeblikk i en avgjørende situasjon, kan ulykken lett være ute.

Har De vasket frontruten idag? Har De sørget for spesialpreparat i vindusspylerflasken, slik at vannet ikke er frosset?

Har De ettersett gummien på viskeren?