

RENAULT

aktuell

NR. 12 DESEMBER 1961

KONTAKTORGAN MELLOM A/S AUTOIMPORT OG KUNDENE



IDAG

henleder vi oppmerksomheten på brevspalten, som etter manges ønsker redegjør for kaldstarter, og det De skal huske på ved Dauphine-kaldstart.

- ▶ DET BEGYNTE I ET SKUR - er titelen på en artikkel om de kjempemessige Renault fabrikkene i Frankrike. En rekke historiske opplysninger fremlegges i denne oversikten.
- ▶ A-S AUTOIMPORTS NYE AVDELING, Torshov, åpner om kort tid i Vogtsgate 79, Oslo. Hit flytter teknisk avdeling, noe av salget og det blir et mindre verksted. Se siste side
- ▶ I NORD-NORGE er det livlig byggevirk-somhet for Renault. Se side 11. Forhandleren i dag er K. Sørensen & Co., Kristiansand på side 9. Sørensen foretar store utvidelser i sitt firma.
- ▶ JULEGAVETIPS for Dauphine-eiere finner De på side 7. Delelageret og forhandlerne rundt i landet har en mengde artikler som egner seg utmerket til julegaver.

OKTOBER-REGISTRERING

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

	OKT. SALG	SEPT SAIG	SALG HITTIL	PLASS i SEPT
1. Volkswagen	666	790	8546	1
2. Renault Dauphine	180	185	3190	2
3. Volvo, 544/446	150	104	1812	5
4. Ford Anglia	110	119	3380	4
5. Volvo Amazon	99	126	1124	3
6. Opel 1200/1500	92	56	748	14
7. Skoda	85	65	1893	11
8. Ford Taunus 17m	78	72	1602	7
9. Opel Caravan	75	69	876	8
10. Vauxhall Victor	64	67	435	10
11. Opel Rekord	58	56	1698	15
12. Triumph Herald	54	63	296	13
13. Ford Taunus 12 m	50	53	1063	16
14. Hillman	48	67	816	9
15. Peugeot	45	51	722	18
16. DKW AU jr.	43	51	1166	17
17. Fiat 600	39	35	779	20
18. Ford Consul	36	64	510	12
19. Moskwich	36	80	1246	6
20. Saab	32	47	883	19
21. Mercedes Benz	31	31	335	23
22. Simca Ariane	31	26	390	26
23. Volkswagen 8 s.	30	32	262	22
24. Neckar 1100	27	29	371	24
25. NSU Prinz	24	34	619	21
26. Rambler	23	-	193	-

De mest solgte bilmerker
til og med oktober:

Volkswagen ... 8546
Ford Anglia .. 3380
Renault Dauphine 3190
Skoda 1893
Volvo 544/446 .. 1812

-----00-----



Mange kvinner arbeider i Renaults store fabrikker

RENAULT - en av verdens største og mest moderne bilfabrikker, ble som så ofte er tilfelle, startet som en beskjeden liten bedrift.

Den "kom til verden" i 1877 da Louis Renault ble født. Hans far var knappestøper. Gjennom hele sin skolegang la lille Louÿs tydelig for dagen at han var mer interessert i mekanikk enn i noe annet. Da han kom opp i tenårene ble han av sin far knappestøperen betraktet som udugelig. Ikke minst fordi han ikke viste noen som helst lyst til å gå inn i farens forretning.

I 1898, da han var 21 år gammel, bestemte Louis seg for, med støtte av broren Marcel, å bygge en bil, basert på prinsippet av en de Dion-Bouton sykkel, som han eide. Han innstallerte verksted i et lite hus på farens eiendom i Billancourt. Dette uthus er bevart i sin opprinnelige skikkelse, og står idag foran Regie Nationales hovedkontor i Billancourt.

Da Renault produserte sin første bil, bestemte han seg for å fremstille sin egen gearkasse - der han særlig passet på at forholdet mellom vekt og kraft var det best mulige. Dette var meget viktig da de Dion motoren var satt til 1 3/4 hk, svært lite sammenlignet med biler som fantes i Frankrike på den tid.

I slutten av 1898 hadde Louis Renault sin bil ferdig, og den viste seg å ha mange egenskaper som på den tid ble betraktet som revolusjonerende. Flere av disse ting er i bruk den dag i dag, vi tenker spesielt på den sveisede veivaksel, pinjongen, den hele differensialboks

Louis Renaults billige bil ble usedvanlig populær blant hans venner, og det gikk ikke lang tid før han måtte ta imot bestillinger på flere. Han kunne ikke klare alt alene, men hans brødre Marcel og Fernand ville gjerne være med, og i 1899 dannet de tre brødre firmaet Brødrene Renault.

Idag er Renault en av verdens mest moderne bilfabrikker

I 1899 vant Renault-bilene med sin 1 3/4 HK motor de to første plasser i Paris-Trouville løpet, der de hadde en

gjennomsnittshastighet på 28 miles i timen. Senere ble det seire i både Paris, Ostende og Paris-Rambouillet løpene. I 1900 vant Renault Paris - Toulouse løpet med en gjennomsnittshastighet på 40 miles i timen, men nå var motoren øket til 3.5 HK. I 1901 startet det 4 Renault-småbiler med 9 HK motorer i Paris-Bordeaux løpet, og her besatte de de fire første plassene. Gjennomsnittshastigheten var 53 miles i timen.

I 1902 halte Renault inn nok en seier, i Paris-Wien løpet, med en gjennomsnittshastighet på 39 miles i timen. Renault bilene var nå utstyrt med Renaults egne motorer istedetfor de Dion motorene.

Ettersom Paris-Wien løpet ble kjørt med en Renaultbil på 16HK, kom den i klasse med biler fra 40 til 70 HK, sammen med Panhard, Darracq og Mercedes. Da det ble seier også her, strømmet bestillingene på Renault - biler inn, og fabrikken i Billancourt måtte nok en gang utvides.

I 1903, under det skjebnesvanger løp Paris-Madrid var det så mange ulykker at myndighetene stoppet bilene i Bordeaux. Louis Renault kom først inn i sin klasse og ble også nr. 2 i den generelle klasse etter Gabriels 70 HK Mors. Marcel Renault kom hårdt til skade under et uhell og døde få timer etter. Brødrene Renault trakk seg nå for godt ut av racerkjøringen.

I denne racerkjørings-perioden øket produksjonen av vanlige biler, og bestillinger strømmet inn til Billancourt hvor Renault-fabrikken stadig ble utvidet. I slutten av året 1904 dekket foretaget et areale på 12000 kvadratmeter, hvilket sammenlignet med 1961's samlede areale på 10 mill. kvadratmeter synes temmelig lite. Men etter datidens målestokk var Renault-fabrikkene en stor bedrift.

Fra produksjonshallen rullet der nå ut en strøm biler på 8 og 12 HK, og snart startet også produksjonen av en rekke større modeller. En 4 sylindret Renault-type ble sterkt etterspurt i Storbritannia. Som regel ble bare chassisene produsert i Billancourt, engelske karosserimakere laget resten på kjøperens bestilling.

Disse første Renault-bilene var robuste vogner, pene og kunne stå som symbol på solid konstruksjon. Gikk som



reneste treskeverket gjorde de imidlertid, så når det gjaldt stillhet hadde de ikke stort å fare med. De var imidlertid sikre og uslitelige, noe som får være forklaringen på at et meget stort antall Renault-biler er registrert den engelske veteranvognklubben.

I 1909 døde Fernand Renault i en alder av 44 år, og Louis var alene om å drive fabrikkene videre.

DE FØRSTE DROSJER FR RENAULT

De første drosjene som ble brukt i byer som Paris, London, New York Berlin o.a. kom fra Renault. Under den første verdenskrig ble Renault-dorsjetypene også brukt til å frakte allierte soldater til fronten, under slaget ved Marne. Derav kjælenavnet "Marne Taxis. I London ble de i mange år brukt av London General Cab Company.

I 1914 måtte Billancourtfabrikken legge om produksjonen til å omfatte granater, geværer, krigsvogne og senere også flydeler og mindre stridsvogner. De siste var de så berømte "Whippets" som var i aksjon i det siste året av krigen.

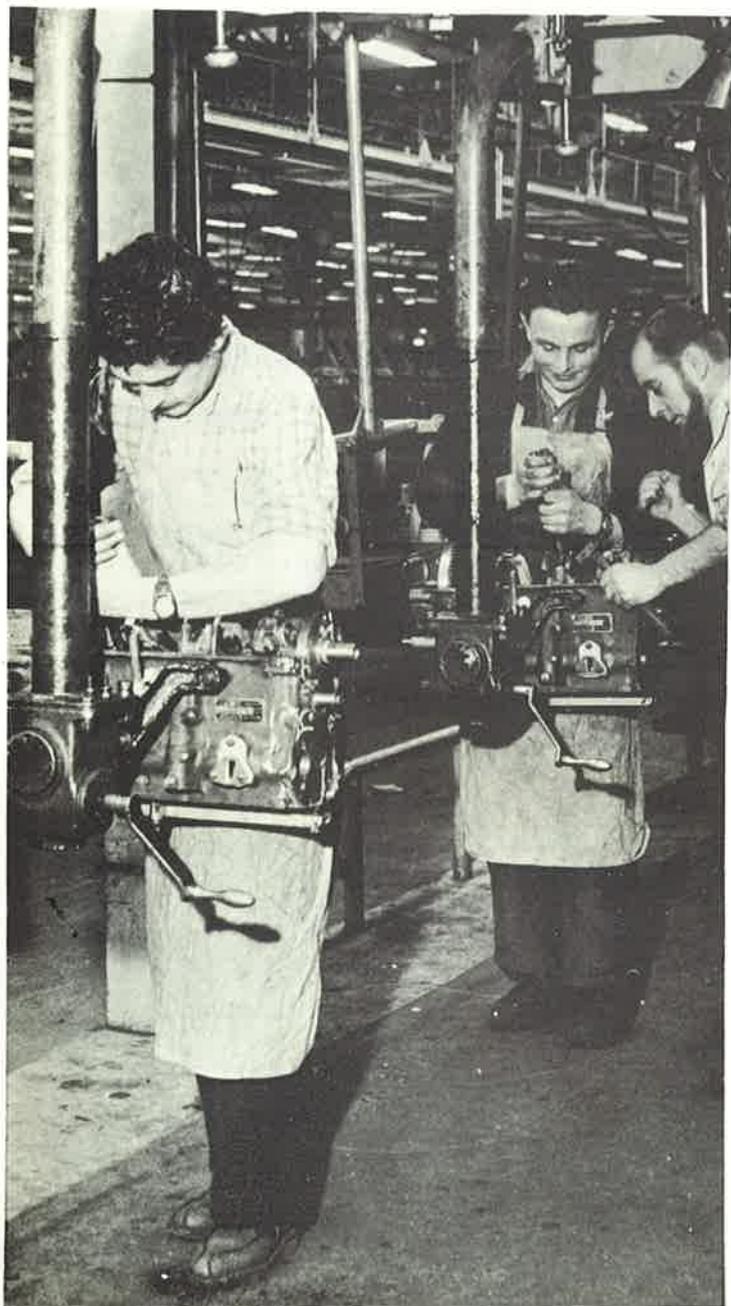
Etter fredsslutningen startet Renault nok engang produksjonen av biler og fortsatte med dette til 1939. I den ne periode ble det produsert en rekke berømte Renault-modeller, og på samme tid 300 HKs flymotorer, som senere ble utvidet til 450, 550 HK.

Renault-fabrikkene fortsatte å vokse, og byen Billancourt kom helt og holdent inn under Renault.

SELVFORSYNT FABRIKK

Fabrikken ble selvforsynt med smelteverk, valsemøller og presser. Produktene var mange: varebiler, personbiler, lastebiler og busser, lokomotiver, trailere, traktorer, båtmotorer, Dieselmotorer, flymotorer, Renault oljer.

Personbilene var i alle størrelser, og med motorer opp til 45 HK. Fordelingen med denne siste var at den var så lang at når den ble satt på høykant, kunne den tjene som skilderhus!



250 BILER DAGLIG

I 1939 produserte Renault-fabrikkene 250 biler daglig men invasjonen i Frankrike i 1940, førte til at konsernet i 1940 kom under tysk kontroll. Tre luftangrep av de allierte ødela store deler av fabrikken og maskiner for millioner av kroner. Etter frigjøringen i 1944 kom konsernet under den franske stats kontroll.

PRIVAT FIRMA

Selvom det er statskontrollert, blir Regie Nationales des Usines Renault drevet som privat firma. Det betaler samme skatter, og statskontrollen består i at firmaet en gang i året leverer rapport og regnskap til staten. Den ene halvpart av konsernets utbytte går til staten, den andre til de ansatte. Staten har utnevnt formann i selskapets styre.

Dersom firmaet ønsker å utvide kapitalen, kan lån skaffes tilveie gjennom de vanlige kanaler, som bank eller privat lån etter de gjeldende rentesatser. Staten gir således ingen beskyttelse, og i realiteten ville den ikke blande seg inn i firmaet selvom det gikk mot konkurs..

TURBIN-UNDERSØKELSER

Ved Renault-fabrikkene drives det kontinuerlige undersøkelser med gass-turbiner og jetkraft. Renault "Etoile Filante" turbinbil har fem internasjonale rekorder med bl. a. 192 miles i timen 1957.

NY FABRIKK

På bakgrunn av den stadige vekst i firmaet forstod man etter krigen at det måtte bygges fabrikker annetsteds enn i Billancourt som var helt sprengt

En ny fabrikk ble derfor bygget i Flins - utenfor Paris - i 1950 - 1952.

Flinsfabrikken utvides hvert eneste år og den er utstyrt så moderne at visepresidenten i Ford Company i Detroit etter et besøk uttalte at den er den mest automatiserte fabrikk i verden.

DAUPHINE FRA 1956

Siden 1948 var hovedvekten lagt på produksjonen av 750 ccm modeller og fra 1956 på Dauphine.

I 1958 vant Dauphine i Monte Carlo Rally, og er dermed den minste bil som har vunnet dette løpet.

Renaults produksjon er nå oppe i over 2000 vogner pr. dag.

Sørlandets første rullende verksted

Godt tiltak hos Arne Ellingsen,

Sørlandets første rullende bilverksted har når dette leses vært i virksomhet i flere uker til glede og gagn for Dauphineeiere på den kant av landet.

- Kundene bor jo opptil 20 mil vekk fra Arendal, det var klart at jeg måtte finne på noe forat kundene skulle slippe og dra den lange veien inn til Arendal, sier Arne Ellingsen.

Og så ble det til rullende verksted, en Renault Estafette, utstyrt med verktøy og fine instrumenter, som farter distriktene rundt. Dagen i forveien må kundene ringe for å bestille. Dagen etter svinger den nye verkstedbilen fra Arne Ellingsen inn på tunet.



Sørlandets rullende verksted.

Nevnes i denne forbindelse bør også at Arne Ellingsen i Arendal har gjort Renault Dauphine til en meget kjent og populær bil i sitt distrikt. Han har ifølge vår statistikk 13.8 pst. av det totale bilmarked i sitt distrikt.

I denne spalten tar vi opp saker som vil interessere enhver Dauphine-eier. Skriv til oss, hvis De har spørsmål De ønsker besvart.

NYTT FRA RENAULT

Renault Export har nylig sendt et brev der det anbefales følgende tryk i Dauphine-dekkene for vinterkjøring:

18 pund foranå istedetfor 14

24 pund bak istedetfor 23

Dette gjelder også For Gordini.

K A L D S T A R T

Kaldstart er et svært aktuelt tema i disse dager. Fra B. H. i Oslo er det kommet brev med spørsmål om vi kan gi beskjed om hvordan kaldstart foretas:

Teknisk Avdeling henstiller til eiere av Dauphine med Zenith forgassere å trå inn gasspedalen en gang før start. Når starten foretas skal gasspedalen ikke brukes.

Gassen skal trås inn fordi man da får åpnet gasspjelet.

Dauphine'r som har Solex forgassere skal startes uten at man gjør denne operasjon med gasspedalen.

BRUK HENDELEN

Når det er riktig kaldt i været, gjør man fornuftig i å bruke hendelen på bensinpumpen før start. Dette også når bilen har stått svært lenge. Det gjelder å få bensin i "hele systemet", sier Teknisk Avdeling - og nå vet De hvordan det skjer.

IKKE HÅNDBREKK

Sett ikke Dauphine'n fra Dem med håndbrekket på nå vinterstid. Morgenen etter får De den mest ublide overraskelse som tenkes kan: Håndbremsen er frosset fast.

Sett bilen i gear nå i kuldeperioden.

-Det-angår-Deres-

RENAULT



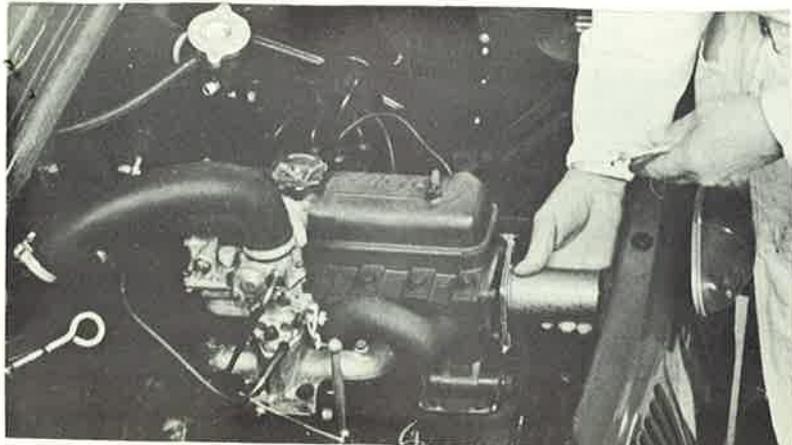
Autoimports gavetips noe for enhver smak og pris

Gled Dauphine-eieren med noe nyttig til jul. Når mann og far har bil er gavetipsene mange:

De såkalte "skjell" til å montere under dørhåndtakene (øverst t.v.) koster kr. 40 for sett på 4. De er forkrommet, rustfrie. Sikkerhetsseleene øverst t.h. koster kr. 58 pr. stol. Utstyrt med "flylås".

Pleddene til høyre luner godt vinterstid. Før pledd til for- og baksete ialt kr. 105. God ullvare.

Motorvarmeren nederst koster kr. 174. Den monteres på få sekunder.





Teknisk driftsleder A. Rummelhoff-Larsen åpner forhandlermøtet

VELLYKKET TEKNISK FORHANDLERMÖTE

Praktisk talt hele Dauphine-familien var samlet i Rosenborg Møtelokaler fredag 1. desember til Teknisk Forhandlermøte som var lagt opp av A/S Autoimports Tekniske Avdeling.

Fra den utbytterike dagen nevnes blant annet at serviceassistent Morris Andersson fortalte om garanti og reklamasjoner, driftslederass. Johnny Olsen var i ilden med kundeservice på den tekniske front, og en representant for et forsikrings-selskap orienterte om transport-skader. Om reservedeler talte lager sjef Dybdal, inspektør Carlsen viste film, og innimellom underholdt skuespiller Arvid Nilssen. Bortsett fra dette Chat Noirske innlegg var hele dagen avsatt til nyttige ting som man ser, et ledd i bestrebelsene på å få utbygget en solid salgsorganisasjon som kan stå kunden til tjeneste også etterat vedkommende har kjøpt sin Dauphine.

Det var solid middag til samtlige, og om kvelden var deltagerne samlet til "Vi jubler" på Chat Noir, hvorfra bekreftes at stemningen var mer enn vanlig høy. Slik blir det nå en gang når bilfolket samles!

A/S Autoimport takker sine forhandlere for god oppslutning om dette arrangement. Sammenkomster av slik art er usedvanlig viktige, og fra en iakttagers side så det da også ut til at programopplegget vakte stor interesse.



Sterk Trondheim-delegasjon. Fra venstre Brynjulv Holberg, Hermann Strøy, F. Nordal og O. Christoffersen



Kjerte fjes, fra venstre: Jonn Halvorsen, Arendal, A. Andreassen, Mesna, Arnt Kristoffersen Greåker Auto, Anton Andreassen, Mesna, Arne Ellingsen

STORE UTVIDELSER HOS RENAULT-FORHANDLEREN



VI BESØKER K. SØRENSEN & CO.

Når en interPELLerer Oslos trafikk-sjef Johnne om byens trafikk og mange parkeringsproblemer, svarer han gjerne: Det blir verre! Store bedrifter flytter ut fra bykjernen for i det hele tatt å komme til med sine egne og leverandørenes biler.

Problemene er ikke bare hovedstadens. Det er etter "innfødtes" utsagn også umulig å parkere i Kristiansand S, denne symmetrisk-regulerte Sørlandshovedstaden, der A/S Autoimport er representert ved K. Sørensen & Co.

Sørensen slipper å bry hodet med alle trafikk- og parkeringsproblemer: Hans verksted og salgslokale ligger allerede utenfor byen, der en i ro og mak kan gjøre sine ærend, enten det gjelder kjøp av bil, eller service på den nyhervede.

K. Sørensen & Co. har lokaler i Marvikveien på Lundsiden, og firmaet ble startet i 1948 som karosseriverksted.

Alt i alt disponerer Sørensen 1.5 mål til sitt verksted, og når dette leses er han trolig igang med sine store utvidelsesplaner som omfatter lokaler for bil- og delesalg.

Lokalene blir da 16 meter lengre enn de nåværende - i en etasje. Utstillingslokalet kommer å få plass til 2 biler, og i tilknytning til dette kommer kontorer og rom for selgerne.

Ø A N S A T T E

Det er ingen liten bedrift som ivaretar Renault-salget i Kristiansand Bilsakkyndig-distrikt, som foruten sørlandets hovedstad også omfatter Mandal, og distriktene mellom.

MERKEVERKSTED

For å sikre service til de stadig flere og flere Dauphine - eiere på Sørlandet skal Sørensens verksted helt og holdent gå over til å bli et merkeverksted for Renault. Dermed skulle det være klart at Sørensen på alle måter kan klare å følge godt opp i det som bilfolk kaller etter-salg - der service og god verksted-behandling er blant de viktigste momentene. Med slik konsentrert virksomhet forsvinner gjerne også den lange ventetid som dessverre preger verkstedbransjen for biler idag. Firma K. Sørensen & Co. vil ofre seg helt for de biler firmaet selv omsetter.



- Det er en god bil vi selger, sier K. Sørensen. Han er full av lovord for Dauphine'n. Her i Kristiansand er det særlig tre ting han selv - og de mange kunder er fornøyde med:

Stillegående motor

Fire dører

Greit utseende, som de sier på den kant av landet.

Det er stor interesse for biler i Kristiansand - og nå ser det ut til at bruktbilimporten - som har vært ganske omfattende - må vike plassen for et stadig stigende salg av nye biler, der Dauphine hevder seg meget godt i konkurransen.

BYTTES INN

Når det gjelder Dauphine'ns kvalitet mener Sørensen det er et godt tegn at folk som kjøpte Dauphine, kommer tilbake for å få seg en ny når de mener tiden er inne til det.

BEHAGELIG OVERRASKET OVER DAUPHINE

Av et brev til redaksjonen fra Henry Haug i Harstad (vi håper han tillater oss å gjengi litt av det) siterer vi:

"Min kone og jeg pluss et barn startet ferieturen fra Harstad. Turen

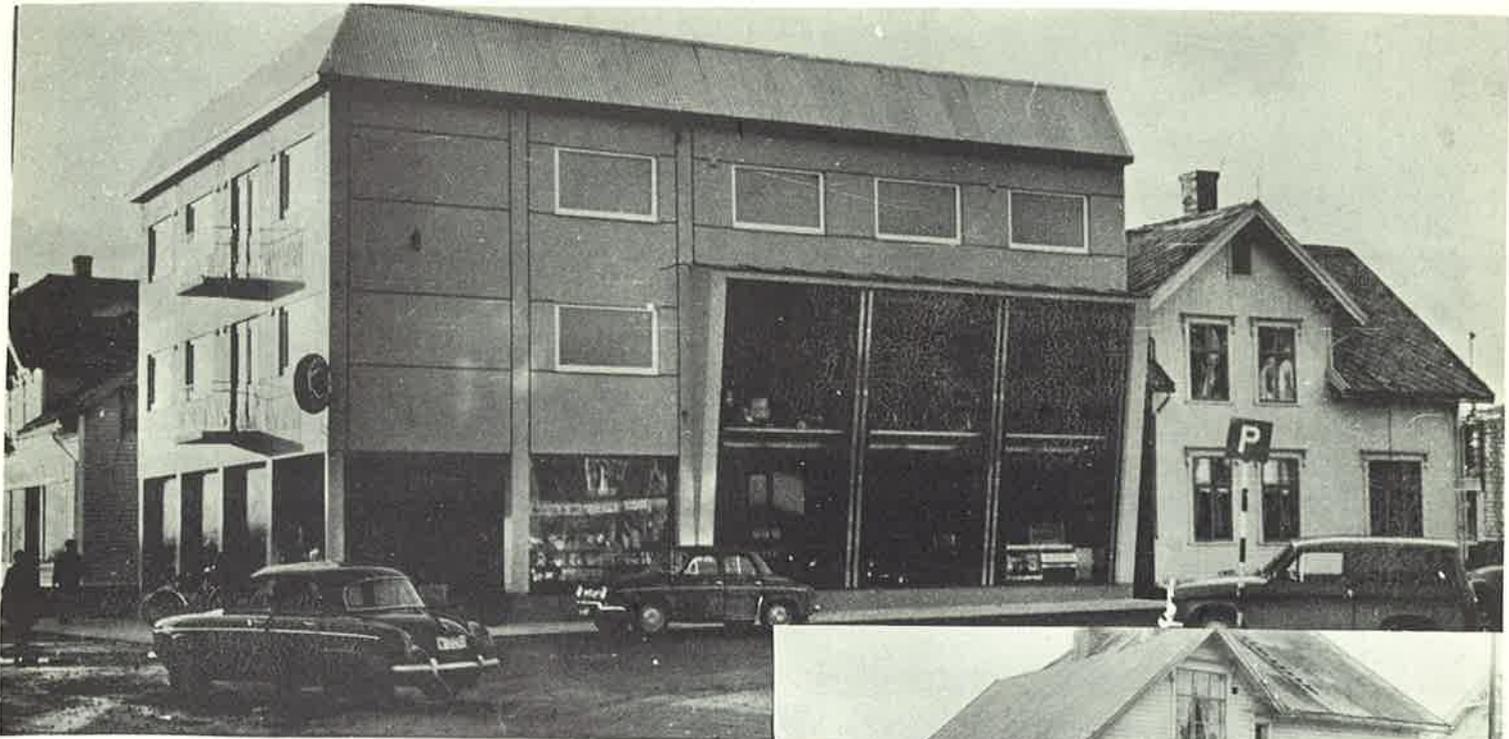
gikk til Trondheim, videre over Bovre, Dombås, Otta og Jotunheimen ned til Sognefjorden, til Grotli, Geiranger, Åndalsnes, Sunndalsøra, Kristiansund, Trondheim Harstad. Veiene var for det meste meget van-

skelige og stilte store krav til kjøretøyet. Og jeg må si jeg ble behagelig overrasket over Dauphinens kjøreegenskaper. Den eneste verksted utgiften vi hadde underveis var for en halv times justering av bremsene et sted på Vestlandet. Foruten kjøreegenskapene, setter jeg de kraftige bremsene og det ekstra gode varme - apparatet høyt".

UNDER:

Ansatte hos Renaultforhandleren i Kristiansand. Fra v. selger Tore Nordal, læregutt Arne Aslaksen, Kjell Sørensen, bilmekaniker Anker Søvik, bilmekaniker Leif Pedersen og Per Sørensen





Livlig byggevirkosomhet for Renault

Det er livlig byggevirkosomhet for Renault i Nord-Norge. Salgsinspektør Kjell Melsom forteller til Renault - Aktuell om nye praktbygg som skyter i været.

Dette gjelder i særlig grad to av våre forhandlere nordpå: Sigurd Pedersen i Sortland, Vesterålen og A. Forberg & Co. i Narvik.

Sigurd Pedersen har bygget både verksted og forretning. - Merkelig at folk kan selge biler i et distrikt hvor traktoren synes som eneste fremkomstmiddel, mener Melsom. Men så har da Dauphine overbevist også nordpå, og



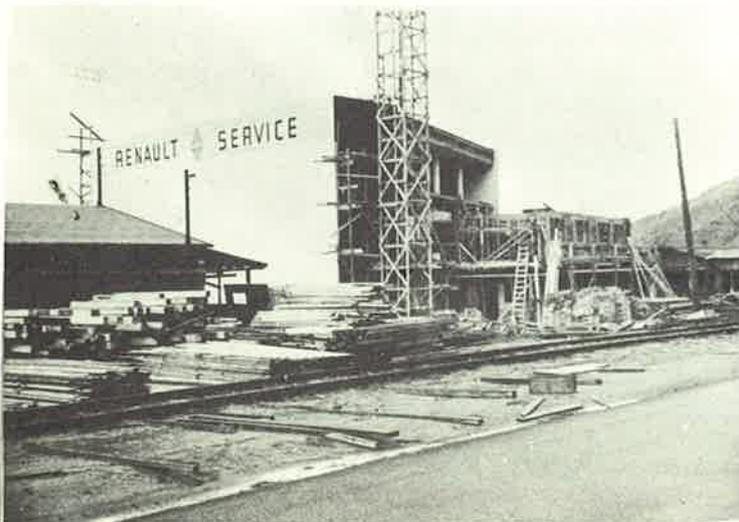
Sigurd Pedersen - før og etter!

så må det utvides - så folk kan få skikkelig behandling. Pedersens nybygg er fullført - vi gratulerer!

I NARVIK

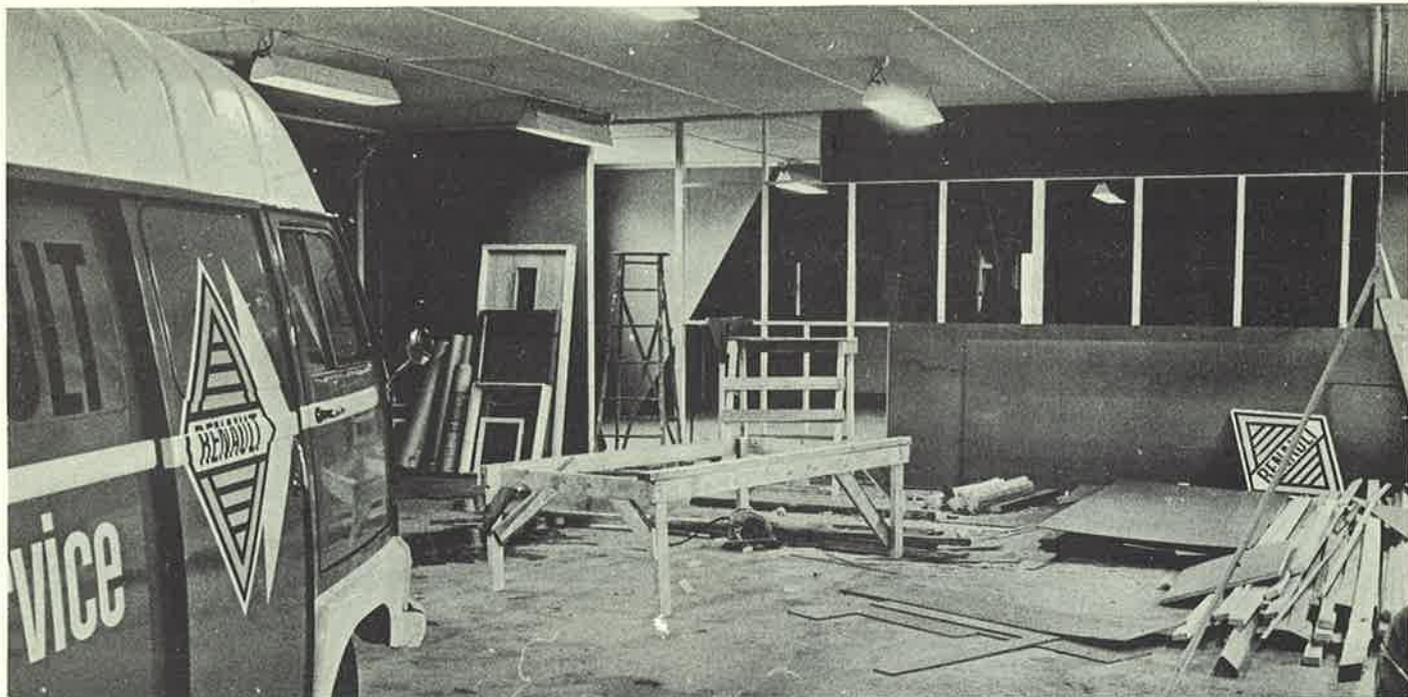
I Narvik bygges det som nevnt også, og her er det A. Forberg & Co. som har gått igang. Det fortelles om folkene hos Forberg at de inntil nå har solgt biler fra en veske brosjyrer. Nå skal det altså bli sving på sakene for alvor. Det blir verksted og butikk, tett ved riksvei 50. Reklamemulighetene er godt utnyttet. Allerede før bygget er ferdig lyser det mot en "Renault Service". Så suksessen fortsetter. Både Narvik og Lofoten/Vesterålen er ifølge vår statistikk distrikter som ligger meget godt an hva angår prosentvis dekning av det totale bilmarked i sitt område.

Vi gleder oss til å høre mer nytt fra Nord Norge. Dauphine har visst kommet nordover for å bli!



Narvik bygger A. Forberg & Co.

Ny Autoimport-avdeling åpnes 1962



Det gjøres store forandringer i de nye Autoimport-lokaler.

A/S Autoimports Torshov-avdeling i Oslo er delvis åpnet når dette leses. Firmaet har leiet H. Hettes bilforretning i Vogtsgate 79

Ialt er lokalene på 380 kvadratmeter, og i denne nye avdelingen blir det et mindre verksted for service- og garantireparasjoner, kontorlokaler for A/S Autoimports Tekniske Avdeling. Videre blir det overflyttet en del av salgsavdelingen, og endelig skal lokalene og arealene i Vogtsgate 79 tjene som klargjøringsavdeling for Oslo. Denne er idag på Frognerstranda, mens de andre avdelinger som flytter til Torshov, nå holder til i Hegdehaugsveien.

Den stadig ekspanderende virksomhet krever mer plass, og for en stund fremover blir det bedre "armslag" for våre ansatte.

Verkstedet har allerede vært i drift noen tid, mens Teknisk avdeling nettopp har flyttet inn. Salgsavdelingen i Vogtsgate åpner over nyttår.



RENAULT

AKTUELL

Nr. 12 - 1961

Desember

Kontaktorgan mellom A/S Autoimport og kundene. Adr. Hegdehaugsveien 66

Oslo

PROSENT VIS DEKNING

Vi beklager at "Prosentvis dekning" måtte utgå fra forrige nummer av Renault-Aktuell. Her er imidlertid en rykende fersk oversikt over de forhandlere som har den størst prosentvise andel av det totale bilsalg i sitt distrikt, til og med oktober måned:

1. Arendal, 13,8 pst.
2. Lofoten/Vesterålen, 13,3 pst.
3. Tønsberg, 13,1 pst.
4. Narvik, 12,8 pst.
5. Follo, 12,5 pst.
6. Vadsø, 11,5 pst.
7. Sandefjord, 11,4 pst.

RENAULT AKTUELL

avslutter med dette nummer sin første årgang, og vi benytter anledningen til å takke for alle brev og henvendelser i årets løp. Det tyder på interesse for bladet - og gir mot til å gå igang med 2. årgang.

Vi ønsker våre lesere en riktig god jul, og et godt nytt år.

Redaksjonen

Neste utgave kommer 15. jan. 1962